

Til glöggvunar er rétt að taka eftirfarandi fram:

Rekstrarmódel Bláfugls byggir m.a. á sjálfstætt starfandi verktökum (SSV). Félagið einfaldlega lifir ekki án þeirra og getur ekki haft nema fáa fastráðna flugmenn. Þessi staðreynd á líka við um fjölda flugfélaga um allan heim – og annað íslenskt flugfélag. Þetta veit FÍA fullkomlega enda hefur beinlínis verið gert ráð fyrir hinum sjálfstætt starfandi verktökum í (nú útrunnum) kjarasamningum félagsins og FÍA. Staðreyndin er einfaldlega sú að FÍA flugmenn hafa sárlega þurft á hinum sjálfstætt starfandi verktökum að halda til að tryggja félagsmönnum sínum atvinnu hjá Bláfugli og öðru íslensku flugfélagi.

Reynt hefur verið af FIA að gera rekstur Bláfugls tortryggilegan hjá viðskiptavinum og eftirlitsaðilum – að því er virðist sem e-s konar útspil í kjaradeilu. Hjá Bláfugli hefur verið við lýði sama viðskiptamódel í 20 ár. SSV hefur verið meirihluti flugmanna frá upphafi. Forsenda rekstrar Bláfugls er að mikill meirihluti flugmanna séu verktakar. Allur rekstur Bláfugls er undir mjög ströngu regluverki EASA.

Það er mikill vaxtarhugur hjá Bláfugli. Félagið var keypt vegna viðskiptasambanda, þekkingar og hæfni starfsfólks. Þrátt fyrir að um 90% tekna verði til erlendis er það ásetningur félagsins að halda áfram að vera íslenskt félag. Þjóða atvinnutækifæri hér, reka höfuðstöðvarnar héðan – afla milljarða í gjaldeyristekjur fyrir Ísland. Til þess að svo megi verða er þarf félagið að vera samkeppnishæft.

Hér að neðan eru helstu rangfærslur FIA manna, þeirra eigin orð, leiðréttar.

Skýringar:

J= Jón Þór Þorvaldson, formaður stéttarfélagsins FÍA, flugmaður hjá Icelandair **og sjálfstætt starfandi verktaki**¹

SIH = Steindór Ingi Hall, formaður samninganefndar FIA í viðræðum við Bláfugl, flugmaður hjá Icelandair

APH = Arnar Páll Hauksson, Speglinum, RÁS 2.

Tilteknar fullyrðingar – beinar eða óbeinar – númeraðar í rauðu letri og síðan athugasemdir Bláfugls.

Spegillinn 15.2.2021

- 1) APH: „Í stað flugmanna sem voru reknir lýsir Bláfugl því yfir að það verði ráðnir flugmenn frá erlendri starfmannaleigu“.

Þetta er alrangt. Bláfugl hefur aldrei sagt að ráðnir verði verktakar í stað þeirra flugmanna sem sagt var upp störfum. Engar nýráðningar flugmanna hafa verið frá því í nóvember 2020. Þá hefur Bláfugl aldrei og hvergi sagt að hér eftir verði eingöngu verktakar að fljúga fyrir Bláfugl.

Confair er ekki starfsmannaleiga. Confair er áhafnamiðlun. Vinnumiðlun, rétt eins og t.d Vinnumálastofnun.

¹ JÞP hefur starfað sem SSV, meðal annars í ferjuflugi. Þvert á eigin fullyrðingar sem formaður stéttarfélags um að það sé ómögulegt að fljúga flugvél sem sjálfstætt starfandi verktaki – þá gerir hann akkúrat það.

Haft eftir Jóni Þór að það sé brot á lögum að segja upp starfsmönnum í kjaradeilu, einnig að ráða flugmenn, gervi-verktaka, í gegnum starfsmannaleigu sem ekki er skráð hér á landi.

Það eru eingöngu rekstarlegar forsendur sem liggja að baki uppsagna umræddra flugmanna. Hagræðing í rekstri. Óhófleg kjör flugmanna í stéttarfélaginu FIA, sem rekstur Bláfugls ber ekki. Samkeppnishæfi Bláfugls er lykilatriði.

FIA beið í 2 heila mánuði með að bera þessa fullyrðingu sína um ólögmæti uppsagna undir dómstóla. Dómstólar eru réttur vettvangur til að fá úr þessu skorið og enn hefur ekki dómur gengið. Bláfugl hafnar þessari fullyrðingu um ólögmæti uppsagna, það einfaldlega var engin kjaradeila til staðar þegar flugmönnum sem meðlimir eru í FÍA var sagt upp þótt kjaraviðræður ættu sér stað. Uppsagnirnar eru, eins og fyrr segir, einvörðungu af rekstrarlegum ástæðum enda mikill taprekstur á félaginu á árinu 2019 og 2020 og búið að ráðast í miklar hagræðingaraðgerðir sem allir starfsmenn félagsins tóku þátt í, nema meðlimir FÍA. En FÍA hafnaði blákalt að taka þátt í þeim fórnum sem allir aðrir starfsmenn félagsins lögðu á sig. Meðlimir FÍA voru einfaldlega lang, lang dýrustu starfskraftar félagsins og laun þessara 11 flugmanna, **sem eru 23% starfsmanna Bláfugls, stóðu að baki 40% alls launakostnaðar félagsins.**

FÍA var sum sé snöggt til og “bjó til” kjaradeilu í beinu framhaldi uppsagnanna. Vísaði málefnum félagsins til ríkissáttasemjara og lýsti viðræður árangurslausar, kusu um og boðuðu verkfall á metttíma. Að mati Bláfugls varðar þetta mál um ólögmæti uppsagna grundvallarréttindi og hyggst félagið láta reyna á þetta atriði fyrir dómstólum - þ.m.t. Mannréttindadómstóll Evrópu.

Sjálfstætt starfandi verktakar (SSV) hafa verið meirihluti flugmanna Bláfugls frá stofnun fyrirtækisins – alltaf með vitund, vitneskju og samþykki FIA. SSV Bláfugls eru langflestir með heimahafnir erlendis, þeir SSV sem eru með heimahöfn hér á Íslandi eru íslenskir ríkisborgarar. Allir verktakarnir borga skatta og skyldur af sínum tekjum í sínu heimalandi.

5 af 11 félagsmönnum FIA sem starfað hafa hjá Bláfugli eru erlendir ríkisborgarar.

2) Samkvæmt lögum verða starfsmannaleigur að vera skráðar hér og greiða laun samkvæmt íslenskum kjarasamningum.

Confair er ekki starfsmannaleiga heldur áhafnamiðlun - vinnumiðlun. Vinnumálastofnun hefur ítrekað staðfest þetta. Fulltrúar Bláfugls funduðu með Vinnumálastofnun síðast þann 2. mars. Á þeim fundi var ekki annað að skilja en afstaða Vinnumálastofnunar til málefna er varða Bláfugl sé óbreytt frá árinu 2015 – þegar síðast var gerð úttekt á starfsemi Bláfugls, og líka þá í kjölfar ásakana FIA í fjölmiðlum – en þá lauk þeirri athugun án athugasemda. Í öllum meginatriðum hafa lög og reglur ekki breyst frá 2015 hvað þetta varðar.

3) Krafa Bláfugls er að laun verði lækkuð um 56%

Meginkrafa Bláfugls hefur verið lækkun heildarkjara félagsmanna FIA að meðaltali um 35% - en í þessu samhengi verður að hafa í huga að kjörin í dag eru óheyrilega há, og rekstur félagsins ber

þau ekki. Ekki gott að átta sig alltaf á tölfræði FIA manna – sbr lið 15, en þar fjallar um kostatilboð FIA til Bláfugls, þar sem áætluð er 6-7% árleg launahækkun fram í tímann – en sama áætlaða launahækkun „gefin eftir“ – og skírð sem „sparnaður“.

Tilboð um 35% lækkun heildarkjara að meðaltali var lagt fyrir FIA hjá ríkissáttasemjara – en ekki fékkst umræða um það. Þetta var síðasta tilboð Bláfugls til FIA. Tilboðið var ekki rætt efnislega af hálfu FIA við starfsmenn Bláfugls, meðlimi stéttarfélagins.

4) **J: „Verktakar eru mein í samfélaginu, eru í raun og veru launþegar en njóta ekki félagslegra réttinda sem launþegar gera almennt“.**

Verktaka er við lýði í íslensku samfélagi, og um allan hinn vestræna heim, í mörgum greinum og alls ekki ólögleg. Hefur aldrei verið litið á verktaka sem launþega. Annað form vinnuframlags, öðruvísi réttindi og skyldur. Verktaka er svo sannarlega ekki mein í samfélaginu.

Þá ber að hafa í huga að flugmenn hafa starfað sem sjálfstætt starfandi verktakar um áratugaskeið hjá íslenskum og erlendum flugfélögum um allan heim. Eru núverandi stjórnarmenn í FÍA og sennilega flestir meðlimir þess þar á meðal. Það vill þannig til að flugmenn eru fyrirtaks efni í verktaka. Að sjálfsögðu eiga þeir ekki atvinnutækið sjálft enda aðeins handfylli manneskja sem hefur ráð á því að fjárfesta í og eiga þotur. Regluverk flugrekstrar tryggir einmitt flugmönnum gífurlegt sjálfstæði í störfum og ræður flugmaður hvort farið sé í loftið og eftir það hvert skuli halda. Flugmenn hafa völd til að taka slíkar ákvarðanir, þvert á hagsmuni flugrekstraraðilans.

Ef verktakar væru mein í samfélaginu, væru þá þeir starfsmenn Ícelandair sem hafa flogið sem sjálfstætt starfandi verktakar „mein“? Er formaður FIA, sem flogið hefur sem sjálfstætt starfandi verktaki „mein“ í samfélaginu? Mikill fjöldi íslenskra flugmanna hefur í lengri eða skemmri tíma starfað sem sjálfstætt starfandi verktaki í flugi. Þar með talinn formaður FIA. Þessir flugmenn eru ekki mein á íslensku samfélagi.

5) **J- „FIA hefur áhyggjur af þessari þróun þar sem þetta varðar flugöryggi beint“**

Þetta er mjög sérkennilegt – að einungis í deilu um kjör félagsmanna FIA hjá Bláfugli þá er flugöryggi Bláfugls, og þá sérstaklega SSV dregið í efa. Í Kjarasamningi (frá 2018) Bláfugls við FIA eru ákvæði um hversu margir flugmenn skulu vera á kjarasamningi (11). Aðrir flugmenn eru SSV, FIA hefur aldrei gert athugasemd við þetta ákvæði fyrr með tilvísun í flugöryggi – og hafa SSV frá upphafi starfsemi Bláfugls verið í miklum meirihluta flugmanna. Félagsmenn í FIA hafa þjálfað og starfa með SSV frá upphafi starfsemi Bláfugls. Þjálfunarflugstjórar Bláfugls, meðlimir í FIA, hafa aldrei gert athugasemdir við SSV mtt flugöryggis.

Það er ótrúverðugt að FIA hafi í raun áhyggjur af flugöryggi hjá Bláfugli. FIA er heldur ekki neitt yfirvald í flugöryggi á Íslandi. Það er Samgöngustofa sem fer með það vald.

Sú framsetning, að vísa í flugöryggismál, er líklega til að beina kastljósi frá þeirri staðreynd að kjör félagsmanna FIA hjá Bláfugli eru óhófleg, úr takti við samkeppnisaðila félagsins og Bláfugli er ógerlegt að standa undir slíkum kjörum. Taka verður á því máli. FIA eru að verðleggja sig og sína félagsmenn út af markaðnum.

6) J- „er ekki bara best að bestu flugmennirnir séu í vinnu og hinir ekki“

Er endilega sjálfgefið að bestu flugmenn heims séu í FIA? Þetta er einstaklingsbundið í þessu starfi eins og öðrum hverjir eru bestir og hefur lítið með stéttarfélagsaðild að gera. Ástæður fólks til að velja heldur verktakaform vs launþega geta verið margar og misjafnar.

7) J- „snýst um starfsaldurslista“

Bláfugl er alls ósammála því að það að vera með starfsaldurslista sé gott fyrir flugrekstur. Það er gott fyrir starfsmann að vita það að vera verndaður fyrir uppsögn og tryggja stöðuhækkun ef viðkomandi uppfyllir lágmarkshæfniviðmið. En ekki jafngott fyrir flugrekstraraðila. Það er best fyrir flugrekstraraðila að mat félagsins á hæfni ráði – við til dæmis stöðuhækkun flugmanns í flugstjóra.

8) J- „Besti flugmaðurinn er ekki sá sem fer veikur í flug, fer með flugvél sem er biluð, fer inná flugvöll sem er lokaður eða tekur minna eldsneyti en þarf“.

Þetta er alveg hárrétt – hér erum við 100% sammála. Enda er lögð mikil áhersla á þessi atriði í þjálfun flugmanna og allri starfsemi Bláfugls.

9) J „Besti flugmaðurinn er sá sem lætur flugöryggi ganga fyrir áður en hann tekur tillit til rekstrarástæðna í lok dags er það sem skiptir mestu máli“

Flugöryggi og rekstrarástæður fara saman að mörgu leyti. Mikilvægt að allar bilanir séu tilkynntar strax og settar í „Aircraft Journey and Technical Log“ bók vélarinnar. Sé það ekki gert getur vélin stoppað á stað þar sem erfitt getur verið að gera við hana – og kostnaðarsamt. Flugöryggi er mjög mikilvægt, enda eitt af einkunnarorðum Bláfugls. Það er farið vel yfir mikilvægi flugöryggis í þjálfun allra flugmanna hjá Bláfugli – sem FIA menn hafa m.a. haft með höndum hingað til.

Er FIA að segja að sú verklega þjálfun sem meðlimir þeirra stéttarfélags hafa veitt flugmönnum Bláfugls í gegnum tíðina sé á einhvern hátt aðfinnsluverð? Ófullnægjandi? Af hverju hafa þá engar athugasemdir borist frá FIA fyrr en að viðsemjandi þeirra gengur ekki að fullkomlega ósanngjörnum og óeðlilegum kröfum þeirra og kjaradeila fer í hnút? Hingað til hafa FIA menn m.a. séð m.a. þjálfun SSV, undirbúning, þarfagreiningu og samsetningu þjálfunarefnis. Bláfugl hefur enga ástæðu til að efast um að þeirri vinnu allri hafi verið sinnt af kostgæfni.

10) J: „Þarf að vera múr á milli rekstrarsjónarmiða og flugöryggisins, flugöryggi þarf að vera algjörlega óhreyfanlegt“

Eins og áður segir þá fara rekstrarsjónarmið og flugöryggi oftast saman. Um flugöryggi gildir sam-evrópskt regluverka (EASA) sem Bláfugli er gert að fylgja – eftirlitsaðili á Íslandi er Samgöngustofa. Bláfugl á mjög gott samstarf við Samgöngustofu og getur sagt með stolti að flugöryggi er það fyrsta sem skiptir máli í rekstrinum. Allt annað leiðir af flugrekstraröryggi.

11) J- „Til þess að menn geti tekið þessar ákvarðanir, “ég ætla ekki að fara með vél í þessu ástandi eða ég er of veikur eða ég er of þreyttur til að fara ” þá þurfa menn að vera í þessu ráðningarsambandi. Það er það sem þetta ráðningasamband [SSV] býður ekki uppá“.

Það hefur **engum** samningi við SSV verið sagt upp hjá Bláfugli vegna þess að hann mætir ekki til vinnu vegna veikinda eða þreytu eða fer ekki í loftið á flugvél sem er biluð – af þessu er 20 ára reynsla. Það er ekki skoðun Bláfugls að SSV séu á einhvern hátt verri eða það felist meiri áhætta varðandi flugöryggi að hafa SSV vs launamenn. Flugmenn Bláfugls, verktakar og starfsmenn, hafa verið faglegir, sjálfstæðir, í sinni vinnu. Enginn munur er á – það sýnir 20 ára reynsla Bláfugls.

- 12) J- „Í þessum samningum þessara gervi verktaka hjá Bláfugl eru til að mynda sektarákvæði uppá EUR 5000 og menn mega búast við því að ef þeir hreyfa sig ekki eins og flugrekandinn þá eru þeir atvinnulausir á morgun“.

Í fyrsta lagi þá vissi Bláfugl ekki af umræddu „sektarákvæði“ í samningi milli Confair starfsmannamiðlunar og SSV fyrr en um miðjan febrúar 2021. En sektarákvæðið í samningnum tekur alls ekki á þessum atriðum, né nokkurs þess sem snýr að flugöryggi. Þetta sektarákvæði, sem **aldrei hefur verið virkjað** í samningum milli Confair og SSV, tekur á því ef flugmenn mæta undir áhrifum áfengis, vímuefna eða lyfja til vinnu.

- 13) Innslag APH; „FIA sakar Bláfugl um að notfæra sér Covid-19 til að knýja fram lægri laun“. Jón Þór segir að Bláfugl njóti góðs af faraldrinum þegar farþegaflugíð er lamað í ástandinu hefur eftirspurn eftir fraktflugi aukist hjá félögum sem eingöngu starfa á því sviði.

Þetta er alröng fullyrðing og villandi varðandi Bláfugl. Bláfugl er ACMI (blautleigu) félag. Yfir 90% tekna félagsins fást fyrir að leigja út flugvél með áhöfn og sjá um viðhald hennar og tryggingar. Tekjur Bláfugls eru flugtímatengdar – ekki magn. Við fáum sama borgað hvort sem við erum að fljúga með 1 KG eða 20 tonn – erum í reynd verktaki fyrir stærstu fraktflutningafélög heims (UPS, Fedex, DHL o.s.frv). Flug Bláfugls á milli Keflavíkur og Dublin er sú leið sem við seljum í okkar flug sjálf – **einungis 8.69% fluga** Bláfugls sl 2 ár tengjast Íslandi. Af þessari leið hefur verið tap, enda eru nú farþegaflugfélög þátttakendur í fraktflugmarkaði – með tilheyrandi „skekkju“ í framboði og eftirspurn.

Bláfugl starfrækir „narrow-body, short-haul“ fraktflugvélar, sem verktaki. Sá vöxtur sem Jón Þór vísar til í fraktflugi er í allt öðrum geira fraktflugs: „wide-body, long-haul“ – sem eru langdrægar flugvélar með allt að 5 sinnum meiri flutningsgetu en vélar Bláfugls. Aðal aukningin er á flugi til og frá Kína með hlífðarbúnað fyrir Covid 19 – Bláfugl átti ekki neinn möguleika á að taka þátt í því kapphlaupi.

- 14) J- „Þessi félög halda öllum sínum flugvélum í notkun eins og raunin er hjá Bláfugli þeir eru með 6 vélar í rekstri og allar þær flugvélar eru í fullri notkun. Sem ekki er tilfellið eins og við sjáum hjá Icelandair. Farþega vélar ICE fljúga kannski 2 flug á dag en fraktvélar félagsins, sem eru tvær, þær fljúga á fullu. Þetta er munurinn. Það eru meiri fraktflutningar hjá ICE með fraktvélunum en farþegaflugíð er í lamasessi.

Þetta er auðvitað rangt, hvað viðvíkur Bláfugli. Vegna erfiðrar verkefnastöðu þá fækkaði Bláfugl vélum í rekstri hjá sér um eina í maí 2020. Sú vél var leigð svokallaðri „dry“ leigu til systurfélags Bláfugls. Önnur leiguvél Bláfugls stóð ónotuð í nokkuð marga mánuði árið 2020. Hins vegar bætti Bláfugl við sig einni vél í lok árs 2020, og gerði samning um aðra til viðbótar (afhending seinni vélarinnar var áætluð í febrúar 2021) – og bætti af þeim sökum við sig flugmönnum í nóvember 2020.

Hvað varðar fullyrðingar Jóns Þórs um Icelandair þá eru fraktflutningavélar Icelandair og Bláfugls

gerólíkar. Icelandair er með langdrægar farþegavélar í notkun sem komast beint til Kína. Loftleiðir gerðu samning um flutning á miklu magni af hlífðarbúnaði frá Kína til Evrópu. Flugvélar Bláfugls hafa ekki flugdrægni í þessa flugleið en það tekur vélar félagsins u.þ.b 2 daga að komast til Kína frá Evrópu, með áhafnahvöld, skvmt reglugerð, á leiðinni. Annað eins til baka. Mörg flugfélög sem voru með gríðarlegan flota á jörðinni í faraldrinum fóru þá leið að nota farþegavélar sínar til flutnings á hlífðarvörum frá Kína vítt og breytt um heiminn. Svöruðu þannig þeirri eftirspurn kom í kjölfar heimsfaraldsins. EASA setti reglur um notkun á farþegavélum til slíks flutnings þar sem vélunum var breytt í fraktvélar. Þetta kom niður á rekstri flugfélaga eins og Bláfugls sem voru ekki samkeppnishæfir í þessum löngu flugum (ferðatími of langur og kostnaður of hár = ekki samkeppnishæf).

15) APH: „En ertu að segja það að þeir [Bláfugl] séu að notfæra sér á fölskum forsendum Covid ástandið?

J: „Já ég ætla bara að fullyrða það vegna þess að það er ekkert sem kallar á svona lagað sem er verið að fara fram á núna og launalækkun sem nemur tugum % og skerðingum á öllum félagslegum réttindum ég sé ekki hver ástæðan fyrir því. Ef það eru rekstrarerfiðleikar hjá fyrirtækinu þá er sjálfsagt að taka á með fyrirtækinu eins og við höfum gert með öðrum flugrekendum og við höfum boðið það.

Mikið tap varð af rekstri Bláfugls árið 2019, fyrir COVID – og þrátt fyrir mjög miklar kostnaðaraðhaldsaðgerðir allt árið 2020 varð líka taprekstur á því ári.

Fullyrðingar Jóns Þórs um að FIA sé til í að „taka á með fyrirtækinu“ hafa holað hljóð. Í fyrsta lagi þá fór Bláfugl fram á það við alla sína starfsmenn árið 2020 að þeir myndu taka á sig tímabundna kjaraskerðingu – en halda sama starfshlutfalli. Allir starfsmenn Bláfugls samþykktu þessa erfiðu beiðni. En stéttarfélagið FIA stóðu í veg fyrir því að meðlimir þess „tækju slaginn“ með Bláfugli. Samningaviðræður við FIA hafa svo sýnt fram á að þar á bæ er í raun enginn raunverulegur vilji til að taka á þeirri staðreynd að kjör FIA manna eru alltof há í samhengi við þann raunveruleika sem samkeppni er. Um það vitna tilboð þeirra í samningaviðræðunum.

FÍA hefur lagt fram tvö tilboð í kjaraviðræðum. Vitandi að félagið væri að tapa á rekstrinum 2019 og 2020 – og að munur á kjörum SSV og FIA meðlims væri um 20 milljónir (tuttugu milljónir) pr. mann. pr. ár – eða kr. 220.000.000 kostnaðarsamara á ársgrundvelli fyrir félagið - fyrir sama vinnuframlag.

Annað tilboð FIA var að fjölga félagsmönnum FIA úr 11 í 22 á kjarasamningi hjá Bláfugli og ca. 1% launahækkun á ári í 4 ár. Eða kostnaðarhækkun upp á 220.000.000 ISK á ári, um 900.000.000 króna kostnaðaraukningu á 4 árum frá því sem nú er. Níuhundruð milljónir!

Hitt tilboðið fól í sér, í meginatriðum – „engna lækkun núverandi kjara“ svokallaður núll samningur – en FIA myndi „gefa eftir um 30% kjara sinna“. Við eftirgrennslan kom í ljós að þessi tæplega 30% eftirgjöf kjara (á ári 4) fólst í að gefa eftir „áætlaða launahækkun um 6-7% á ári í 4 ár“. Þessa ímynduðu launahækkun – sem Bláfugl gæti aldrei og myndi aldrei (né nokkuð annað fyrirtæki í frjálsum samningum) samþykkja – er sumsé eftirgjöf FIA upp á „um 30%“.

- 16) J „Að segja upp öllum fastráðnum flugmönnum í kjaradeilu til að þvinga þá til að gefa eftir lungað úr sínum kjörum það er bara siðferðilega ekki rétt og náttúrulega ekki lögum samkvæmt heldur“.

Að mati lögmanna Bláfugls er ekkert sem bannar uppsögn starfsmanna meðan viðræður um nýjan kjarasamning standa yfir. Erfitt að taka siðferðisleiðbeiningum frá stéttarfélagi sem síendurtekið fer í fjölmiðla með rangfærslur – vísvitandi. Tilgangur uppsagna var ekki að reyna að hafa áhrif á kjaraviðræður. Uppsagnirnar voru teknar einvörðungu á rekstrarlegum forsendum. Kostnaður vegna þessara starfsmanna félagsins var að sliga það og varð Bláfugl einfaldlega að segja upp dýrustu starfsmönnum félagsins.

Hér má líka minna á að sumarið 2020 var annað flugfélag á Íslandi í kjaradeilu við flugfreyjur. Það flugfélag kaus að slíta viðræðum við flugfreyjufélagið, segja upp öllum félagsmönnum þess OG lýsa yfir að hefja skyldi viðræður við annað stéttarfélag. Í þessari deilu þá var ekki svo að skilja á FIA að þeir teldu þetta ólöglegt eða siðlaust. Þvert á móti voru þeir tilbúnir að taka að sér þann hluta starfa flugfreyja er lítur að öryggi farþega um borð.

- 17) APH „Ákvörðun Bláfugls að segja upp flugmönnum og ráða aðra í þeirra stað frá erlendri starfsmannaleigu í staðin fyrir þá er í skoðun hjá VMS, Skattinum og Samgöngustofu. Flugmenn telja þetta vera birtingarmynd á félagslegum undirboðum“.

J- „Þetta er það í sinni tærustu mynd þá er þetta félagslegt undirboð. Bæði eru launin sem þessum mönnum er gert að starfa eftir og eru einhliða ákvörðun, þau eru mun lægri en gerist á vinnumarkaði öll þeirra félagslegu réttindi eru ekki til staðar sem þeir ættu að hafa. Samkvæmt Lögum númer 139/2005 og 45/2007 um starfsmannaleigur og aðbúnað erlendra starfsmanna þá eiga þeir að njóta sömu kjara og gerist á vinnumarkaði hér það er ekki raunin. Eitt skýrasta dæmið núna í dag er að þessir flugmenn sem fljúga til KEF er gert að taka áhafnahvöld í aðstöðu hjá Airport Associates sem er þjónustuaðili Bláfugls á KEF flugvelli í húsnæði sem ekki er heimilt að vera með gistingu í, af því að Bláfugl segir þeim að gera það. Þetta er ekki ásættanlegt“.

Bláfugl hefur enga flugmenn ráðið til sín frá því í nóvember 2020. Bláfugl er alla daga ársins undir nákvæmu eftirliti þar til bærra yfirvalda, eins og aðrir flugrekendur. Við gerum enga athugasemd við það. En það er sérstakt að allt í einu núna, þegar verið er að taka á ofurkjörum FIA flugmanna – þá finnur FIA allt rekstri Bláfugls til foráttu. Engar athugasemdir um rekstur félagsins hafa borist frá FIA hingað til. Um er að ræða moldviðri til að afla samúðar eða aðgerða til stuðnings FIA.

Bláfugl er ekki að skipta við starfsmannaleigu, heldur áhafnamiðlun/vinnumiðlun. Confair er hollensk vinnumiðlum sem flugrekstraraðilar, hlutafélög og einstaklingar um allan heim nýta sér og hafa nýtt í áratugi. Flugrekstraraðilar fela Confair að setja tilkynningar/auglýsingar um flugverkefni á veraldarvefinn og flugmenn, flugvirkjar og aðrir flugliðar svar þeim auglýsingum og komast í tengsl við viðkomandi. Þar sem þetta atvinnusvið heyrir undir mikið og þétt regluverk þá er þetta fyrirkomulag flókið og tekur Confair að sér hlutverk milliliðar svo mörg hver atriða regluverksins er fullnægt. Flugrekendum og verktökum til góðs og einföldunar. Verktakarnir eru ekki og verða aldrei starfsmenn Confair heldur verktakar flugrekanda í hvert og eitt skipti.

Confair er ekki í nokkrum skilningi starfsmannaleiga og þeir verktakar sem eru með heimahöfn á Íslandi eru skráðir eins og lög gera ráð fyrir.

Hlutverk Vinnuálastofnunar er fyrst og fremst að hafa eftirlit með því að ekki sé beinlínis niðst á fólki, það hneppt í ánauð eða mansali.

Engin almennur kjarasamningur er til á Íslandi um kjör flugmanna. Þetta eru allt vinnustaðasamningar. Enda eru kjörin hvergi í ætt við nein lágmarkslaun á Íslandi – heldur allt að 6 föld meðalheildarlaun á Íslandi árið 2019. **Sexföld**. Í því samhengi er erfitt að skilja hrópin um félagsleg undirboð. Hvað þá þegar kjör SSV eru skoðuð nánar:

Heildarkjör SSV, flugstjóra, eru um 1.2 milljónir íslenskra króna á mánuði – fyrir 12,71 virka vinnudaga í mánuði. Slík kjör eru í öllum íslenskum samanburði mjög góð – og líka góð í evrópskum samanburði. Að öllum reglugerðarákvæðum athuguðum geta SSV sinnt öðrum verkefnum aðra daga mánaðarins.

Flugmenn Bláfugls hafa vissulega undanfarið tekið hvíld og/eða svokallað „split duty“ í Keflavík. Aðstaðan sem þeir eru í uppfylla öll skilyrði reglugerðar um slíka hvíldaraðstöðu. Þessi aðstaða er hönnuð fyrir áhafnir sem eru í stoppi/hvíld í Keflavík. Flugmenn fá góða hvíld í þessu stoppi. FIA hefur „sigað“ öllum eftirlitsaðilum á svæðinu á þetta fyrirkomulag. Þeir aðilar hafa allir kynnt sér málið, ýmist komið á staðin og tekið hana út eða fengið myndir af aðstöðunni. Engar athugasemdir hafa komið frá eftirlitsaðilum til þessa.

18) APH: „Samkvæmt lögum verða starfsmannaleigur að vera skráðar á Íslandi og greiða laun samkvæmt íslenskum kjarasamningum“.

Bláfugl er ekki að skipta við neina starfsmannaleigu – heldur áhafnamiðlun, og slíkar þurfa ekki að vera skráðar í Íslandi. Flugrekstur Bláfugls er um alla Evrópu sem og Afríku og Canada. Síðastliðin 2 ár hefur flug Bláfugls til Íslands verið u.þ.b 8% af heildarflugi Bláfugls. Flug til Íslands er því lítil hluti af því flugi sem Bláfugl stundar. Bláfugl er ekki eina flugfélagið sem skiptir við þessa áhafnamiðlun.

19) J- „Ég vona náttúrulega að þessir eftirlitsaðilar sinni sínu lögbundna hlutverki og taki á þessum málum. Við hljótum að gera ráð fyrir því, vegna þess ef þeir gera það ekki þá hlýtur maður að spyrja sig hvers erinda þeir gangi eða hver tilgangur þeirra sé. Ef það er ekki að framfylgja lögnum sem þeir starfa eftir. Við hér höfum átt góð samskipti við m.a. Vinnuálastofnun og við höfum verið í samskiptum við félagsmálaráðuneyti, ráðherra og ráðuneytisstjóra og fengið mjög góðar viðtökur þar og ég veit það að það er verið að skoða þessi mál. Og auðvitað virkar stjórnkerfið hægar en maður oft mundi vilja. En ég er fullviss um að þetta verður skoðað og mönnum gert að starfa eftir lögum sem hér gilda. Þetta skekkir mjög líka samkeppnisaðstöðu fyrirtækja. Það er ekki eðlilegt að eitt fyrirtæki geti hagað sér með þessum hætti og öðrum fyrirtækjum gert að fara eftir lögum í einu og öllu. Við getum borið þetta saman við félag eins og Icelandair sem er að keppa við Bláfugl í m.a vöruflutningum sem er með alla sína starfsmenn sem launþega og greiðir af þeim skatta og skyldur. Þetta getur aldrei gengið upp í mínum huga.

Og samtök atvinnulífsins sitja þarna við samningsborðið og fer með samningsumboðið fyrir hönd Bláfugls og það sætir furðu að samtökin skulu leggja svona tilboð á borðið

Eftirlitsaðilar hafa sannarlega sinnt sínu hlutverki, engar athugasemdir komið til þessa. SA verður að svara fyrir sig sjálf. En gera má ráð fyrir að þar á bæ treysti menn sér til að ræða um félagsleg undirboð í samhengi við þau kjör sem áður hafa verið reifuð.

Icelandair er ekki samkeppnisaðili Bláfugls nema v/ ca 8% fluga/tekna Bláfugls. Kannski er þessi staðreynd, að Icelandair er nefnt sem dæmi um samkeppnisaðila, lýsandi fyrir þekkingarleysi FIA á rekstri Bláfugls. Enginn samkeppnisaðili Bláfugls í Evrópu er með starfsmenn, eða verktaka, með 18-22.000 EUR heildarkjör á mánuði fyrir 12,7 daga vinnuframlag á mánuði. Enginn. Um það snýst málið. Samkeppnishæfi.

- 20) APH: „Kröfu Bláfugls um að sett yrði lögbann á verkfallsvörslu FIA við flugstöð Leifs Eiríkssonar var hafnað. Flugfélagið hefur vísað því til Héraðsdóms“. JÞ segir að flugmenn séu ekki með verkfallsvörslu en það sé klárlega verið að brjóta verkfallið.

SSV hafa unnið hjá Bláfugli í gegnum þau 20 ár sem félagið hefur verið starfrækt. Starfað við hlið FIA flugmanna og þjálfara af þeim. Það er ekki bann við því í lögum að fela aðilum sem ekki eiga aðild að stéttarfélagi sem er í verkfalli eða að öðrum stéttarfélögum eða samböndum sem að vinnustöðvuninni standa. Auk þess hafa sjálfstætt starfandi flugmenn frá upphafi verið í þjónustu Bláfugls og með fullri vitund FÍA Kjarasamningar hafa ítrekað verið endurnýjaðir milli FÍA og Bláfugls þar sem gert er ráð fyrir tilvist verktaka.

Eru því ekki að ganga í störf þeirra flugmanna sem eru í verkfalli núna. Sami fjöldi flugmanna nú og í nóvember 2020. SSV er ekki að ganga í störf FIA manna heldur að sinna sínum samningsbundnu verkefnum/skyldum.

Bláfugl hefur áfrýjað úrskurði Héraðsdóms Reykjaness um synjun lögbanns til Landsréttar. Að mati Bláfugls er líka um grundvallarréttindi hér að ræða.

- 21) J- „Við vorum með verkfallsvörslu 1. feb síðan hafa þeir haft þessa verktaka innan haftasvæða flugverndar og þeir láta þá koma til Íslands og taka hvíldina innan haftasvæðis flugverndar en við förum ekki þar inn og okkur hefur verið synjað um heimild til að standa verkfallsvörslu innan haftasvæðisins þ.e.a.s. innan girðingar á flugvelli þannig við erum ekki í virkri verkfallsvörslu og höfum ekki verið síðan 1. febrúar“.

Þetta er rangt. Verkfallsverðir FIA fóru til Keflavíkur 2. feb, en áhafnir okkar voru þá komnir í gegnum öryggisleit. Verkfallsverðir FIA hafa allavega komið 2x til Keflavíkur síðan gagngert til að trufla starfsemi Bláfugls. Þeir voru með hávaða fyrir utan hvíldaraðstöðu flugmanna m.a. í annað skiptið notuðu þeir bílflautur til að gera hávaða til að trufla hvíld þeirra flugmanna sem voru þar. Ekki var mikið fyrir að fara „flugöryggissjónarmiðum“ FIA manna þá.

22) APH: „Lítið þá sem svo að það sé verið að brjóta verkfallið en það sé verið að láta þá gista innan flugvallarsvæðisins til að þið náðið ekki í þá.

J- „Já þú er nákvæmlega þannig. Þetta er skýrt brot á verkfallinu það er verið að ganga í störf þessara manna og þessi ráðstöfun er eingöngu til þess að það sé ekki hægt að standa verkfallsvörslu.

Bláfugl telur á engan hátt séu verktakar að ganga í störf FIA manna sem eru í verkfalli.

Atvinnurekanda er frjálst að ákveða hvort hann kys að afþakka vinnuframlag starfsmanna á uppsagnartíma að öllu leyti eða hluta. Við kusum að setja flugmenn ekki á vaktsskrá frá uppsögn að telja, en flugmenn héldu fullum launum. Enginn flugmaður hefur verið ráðinn inn eftir uppsagnir í desember

Þessi ráðstöfun, um hvíldaraðstöðu innan vallar í KEF, er til að tryggja rekstur Bláfugls á meðan á verkfalls aðgerðum stendur. Engir FIA menn voru settir á virkar flugvaktir frá og með uppsagnardegi – á þeim hefur ekki hvílt nein vinnuskylda og vandséð hvaða störf verið er að ganga í – þeim var ekki ætlað að starfa á uppsagnartíma.

Viðtal/grein við Steindór Inga Hall, formann samninganefndar FIA gagnvart Bláfugli og flugmanni hjá Icelandair í Vísir 10. febrúar 2021

- 1) „Sú ákvörðun að segja upp öllum fastráðnum flugmönnum hjá félaginu og manna flugmannsstöður þess í stað með því sem forstjóri Bláfugls kallar „sjálfstætt starfandi flugmenn“ er gerningur sem FÍA hefur ítrekað skorað á Bláfugl að draga til baka, enda sé hún brot gegn m.a. við 4. gr. laga nr. 80/1938, um stéttarfélög og vinnudeilur“

Ekkert í íslensku laga/regluverki sem bannar Bláfugli að vera með SSV. Regluverkið gerir beinlínis ráð fyrir því og hvetur til þess. Alþjóðlega viðurkennt og 20 ára reynsla á því fyrirkomulagi hvað varðar Bláfugl. Það er ekki ólöglegt að segja upp starfsmönnum þótt kjaraviðræður standi yfir. Ástæður uppsagna eru einvörðungu rekstrarlegs eðlis. Verið var að segja upp langdýrustu starfsmönnum félags sem rekið er með tapi.

- 2) „Það sem Bláfugl leyfir sér að kalla „sjálfstætt starfandi flugmaður“ er í raun hugtak sem á sér enga stoð. Það er einfaldlega ekki hægt að vera „sjálfstætt starfandi flugmaður í því umhverfi sem flugrekstur er“.

Við erum ósammála því að það sé ekki hægt að vera sjálfstætt starfandi verktaki í fluginu – enda væru þá ekki svo mörg flugfélög í heiminum – og fleira en eitt á Íslandi sem starfa þannig. Flugmenn sem starfa sjálfstætt sinna allskonar öðrum verkefnum fyrir hin ýmsu fyrirtæki eins og

þjálfun, handbókaskrif, úttektir svo eitthvað sé nefnt og svo auðvitað eitthvað sem tengist flugi ekki á nokkurn hátt. Þar fyrir utan eru flugmenn fyrirtaks efni í verktaka eins og að framan getur.

Það þekkja íslenskir flugmenn vel á eigin skinni. En mikill fjöldi íslenskra flugmanna hefur starfað sem sjálfstætt starfandi verktaki í flugi. Þar með talið formaður stéttarfélags FIA.

- 3) „Flugiðnaðurinn lýtur einhverju ítarlegasta regluverki sem til er, mér vitandi er einungis kjarnorkuiðnaðurinn með stærra regluverk en flugið. Því regluverki er hreinlega ekki hægt að framfylgja með „sjálfstætt starfandi flugmönnum“. Flugmenn ganga ekki á milli verkefna líkt og venjulegir verktakar sem við þekkjum“.

Regluverk í fluginu gerir ráð fyrir því að flugmenn geti flogið fyrir fleiri en einn flugrekanda í einu, flugmenn þurfa þá að taka „Operator Proficiency Check“ ef þeir fara á milli flugrekanda. SSV sem starfa hjá Bláfugli er heimilt að starfa einnig fyrir aðra flugrekendur.

Flugmenn geta líka verið að sinna öðrum verkefnum en bara að fljúga flugvélum, þjálfun, ráðgjöf, handbókarskrif, úttektir sem tengjast flugi og svo hverju því sem hefur ekkert með flug að gera, svo sem smíðar, eigin rekstur o.s.frv.. Í tilfelli Bláfugls, þar sem flugmenn eru að vinna að hámarki 12 daga í mánuði – eru SSV að sinna margvíslegum verkefnum öðrum en Bláfugli.

- 4) „Hann skaffar ekki tæki og tól til verksins og fellur á engan hátt undir þær skilgreiningar sem verktakar falla undir í lögum og reglum hér á landi. Mýrmargir dómar hafa fallið í málum um verktöku og fordæmin eru klárlega ekki til þess fallin að styrkja afstöðu Bláfugls. Þetta eitt og sér ætti að nægja til að slá á þetta fyrirkomulag sem því miður virðist vera að ryðja sér til rúms í fleiri atvinnugreinum og eru ekki annað en gerviverktaka“.

Reglur hafa í öllum meginatriðum ekki breyst frá því að VMST tók þessa starfsemi út hjá Bláfugli árið 2015.

Hvernig skýrir Steindór Ingi það þá að formaður stéttarfélagsins FIA hafi tekið að sér að fljúga flugvélum sem verktaki?

Þá ber að athuga að flugmenn eru mjög góðir kandidatar í að vera verktakar. Auðvitað eiga þeir ekki atvinnutækin, einungis handfylli manneskja á hnettinum hafa efni á að eiga þotur, þess vegna eru þær yfirleitt alltaf í eigu hlutafélaga með aðgang að lánsfé og öðru fjármagni. Aftur á móti er umhverfi flugrekstrarins einmitt þannig að flugmenn eru gríðarlega sjálfstæðir í störfum sínum. Flugstjórinn ræður! Flugstjórar geta tekið ákvarðanir hvort lagt sé af stað í ferð og hvert skal halda eftir að í loftið er komið. Allt þvert á hagsmuni flugrekandans. Þetta veit FIA auðvitað, en kys að kasta ryki og reyna að afvegaleiða umræðuna.

- 5) „Engin launatengd gjöld það þýðir að ekkert mótframlag er greitt frá vinnuveitanda í lífeyrissjóð né séreign, ekkert tryggingagjald (6,1% af heildarlaunum) og engin stéttarfélagsgjöld“.

Sjálfstætt starfandi verktaki sér um skil á sínum skatti og launatengdum gjöldum sjálfur.

- 6) „Engin staðgreiðsla skatta. Fyrirtækið sér ekki um staðgreiðslu skatta og leggur þannig á starfsmanninn (gerviverktakann) að ganga frá þeim málum sjálfur“.

Sjálfstætt starfandi verktakar þurfa sjálfir að standa skil á sköttum. Confair fer fram á staðfestingu þess efnis að þeir greiði skatta í því landi sem þeim ber.

- 7) „Engin félagsleg réttindi. Þeir menn sem lúta þessu fyrirkomulagi búa við verulega skertan veikindarétt og hafa í raun nánast engin félagsleg réttindi s.s. fæðingarorlof, uppsagnarfrest, rétt til bóta o.þ.h.“

Sjálfstætt starfandi verktakar er annað vinnusamband en launamanns. Það er rétt. Það hentar sumum. Uppsagnarfrestur er 30 dagar af beggja hálfu. Þeir eru nú þegar í fríi frá skyldum vegna Bláfugls ríflega 50% af árinu og geta sinnt hugðarefnum, öðrum launuðum verkefnum eða slakað á – eftir atvikum. SSV sjá sjálfir um að tryggja sig, eins og öðrum verktakageirum.

- 8) „Afarkostir vinnuveitanda. Fyrirtæki getur auðveldlega sett mönnum í þessari stöðu afarkosti og stuðlað þannig auðveldlega að launalækkunum sem í krafti þessa kallar á félagsleg undirboð“.

Kjör þeirra SSV sem starfað hafa fyrir Bláfugl eru markaðskjör. Enginn SSV mun ganga til liðs við félagið bjóði það ekki samkeppnishæf kjör. Það er illskiljanlegt að talað sé um félagsleg undirboð þegar heildarmeðalkjör FIA manna hjá Bláfugli hafa verið um 2.8 milljónir á mánuði, fyrir um 12,7 daga vinnuframlag.

- 9) „Þetta sem nefnt er hér að ofan gerir það að verkum að gjöld fyrirtækja til hins opinbera snarminnka, og má færa fyrir því rök að ríkiskassinn verði af verulegum tekjum vegna þessa“.

- 10) Verktaki með lögheimili á Íslandi skilar sköttum og skyldum til ríkissjóðs sjálfur og um það gilda lög og reglur á skattasviðinu, þar á meðal reglur ríkisskattstjóra um reiknað endurgjald. Þessi fullyrðing er ekki bara röng heldur eru hún ekki í takt við heilbrigða skynsemi. Hversu stór hluti „launa“ flugmanna eru dagpeningar sem eru fullkomlega fyrir utan alla samneyslu í íslensku þjóðfélagi? Hversu stór hluti þeirra dagpeninga er bein byrði á þjóðfélaginu þar sem þessar krónur flæða út sem erlendur gjaldeyrir og er ráðstafað á erlendri grundu? Vill FÍA ekki fjalla um það í þessu samhengi? Er t.d. eðlilegt að greiða flugmönnum dagpeninga fyrir að setjast upp í flugvél í Keflavík, fljúga til t.d. Kaupmannahafnar, stíga aldrei frá borði – og fljúga svo heim. Fá mat og drykki um borð. Vill FIA tala um hvernig íslenska ríkið verður af þessum skatttekjum allra sinna félagsmanna? Er FIA búið að tilkynna það til Ríkisskattstjóra?

11)

„Auk þessa má sjá að með þessu fyrirkomulagi getur vinnuveitandi sett viðkomandi afarkosti sem hann annað hvort samþykkir eða hafnar. Dæmi þessa mátti sjá í verkfallsvörslu þ. 01.02.2021 þegar forstjóri Bláfugls setti „sjálfstætt starfandi flugmönnum“ sínum þá afarkosti að annað hvort færu menn flugið eða yrðu reknir, þau skilaboð fengum við frá „sjálfstætt starfandi flugmanni“ sem orðaði það þannig: „I was told to do this“ þegar hann mætti verkfallsvörðum með hörku“.

Rakin ósannindi. Engar slíkar hótanir hafa verið af hálfu Bláfugls. SSV sem á leið voru í flug þennan dag voru beðnir að kanna hvort þeim yrði varnað af verkfallsvörðum FIA að komast til vinnu sinnar, sem viðkomandi SSV sagðist vera til í að gera.

Einu hótarnir sem komu umræddan dag komu frá varaformanni FIA þegar hann hringdi í tvo SSV sem voru á leið í flug. Þeir SSV voru í vinnu hjá Icelandair áður en misstu vinnuna þar. Þeim var

hótað að þeir yrðu klagðir fyrir siðanefnd FIA og í kjölfarið reknir úr FIA eða fengu ekki inngöngu í FIA aftur. Þar af leiðandi myndu þeir ekki fá vinnu aftur hjá Icelandair þar sem þeir væru ekki meðlimir í FIA. Til er upptaka af þessari dæmalausú hótun. Sér FIA um ráðningar hjá Icelandair?

- 12) „Dæmin sanna að afarkostir hafa einnig veruleg áhrif á flugöryggi þar sem almenn dómgreind gerviverktakans getur verið skert, pressan ýtir mönnum út fyrir mörk“.

Engin dæmi eru um að slíkum afarkostum hafi verið beitt af hálfu Bláfugls gagnvart nokkrum flugmanni. Þvert á móti hafa verktakar sem og félagsmenn FIA fengið stuðning frá Bláfugli þegar eitthvað hefur komið uppá og verið hvattir til að gæta fyllsta öryggis í fluginu. Í 20 ára rekstrarsögu Bláfugls hafa FIA menn aldrei kvartað undan eða gert athugasemdir við SSV í tengslum við flugöryggi. Aldrei.

- 13) „Við sjáum annað dæmi um afarkosti Bláfugls þegar gerviverktakarnir þurfa að taka sína hvíld á Íslandi. Þeim er þá gert að halda sig innan flugvallarsvæðisins (fara s.s. ekki hefðbundna leið í gegnum vegabréfsskoðun og toll) og taka sína hvíld í einhverri aðstöðu sem búin hefur verið til innan flugvallarins hjá Vallarvinum. Þar hvíla þeir sig í allt að 36 klst. áður en þeir fara í næsta flug og á meðan hvíldinni stendur er þeim ekki hleypt úr húsi. Þetta kallast ekkert annað en stofufangelsi og ég dreg það stórlega í efa að þetta sé hreinlega í boði nokkurs staðar annars staðar í vestrænum heimi. Þetta skulu menn gera ellegar að öllum líkindum missa vinnuna“.

Engum gerðir afarkostir af hálfu Bláfugls. Til eru tölvupóstar frá SSV hvar beðið er sérstaklega um að fá að vera “air side” í stoppinu í KEF til að þurfa ekki að fara inn í landið og “lenda í verkfallsvörðum” – með tilheyrandi ágangi, óþægindum og svívirðingum sem setur áhöfn í verulegt uppnám – fyrir það eitt að sinna samningsbundnum skyldum sínum. Áhafnir stoppa frá 9 til 12 klst í KEF í aðstöðu á vegum Airport Associates – sú aðstaða uppfyllir öll skilyrði reglugerðar EASA um slíka hvíldaraðstöðu.

Bláfugl hefur engum hótáð uppsögn ef þeir mæta ekki í þau flug sem þeir eru beðnir að fljúga. Þvert á móti þá voru þeir tveir menn sem varaformaður FIA hringdi í með hótanir teknir af öllum flugum í viku vegna þeirra andlegu áhrifa sem hótanirnar höfðu á þá. **Varaformaður FIA hótar að íslenskir flugmenn fái aldrei vinnu hjá Icelandair!**

- 14) „Að þessu sögðu er ekki hægt að komast hjá því að nefna þann stóra þátt sem SA hefur í þessu öllu saman. Þeir sitja við samningaborðið og það er ljóst að þetta fyrirkomulag er eitthvað sem SA gæti vel hugsað sér á íslenskum vinnumarkaði, þ.e. að leggja allt á réttindalaus starfsmenn, sleppa launatengdum gjöldum, veikindarétti, fæðingarorlofsrétti ásamt staðgreiðslu skatta o.fl. Það er með hreinum ólíkindum að formaður samninganefndar Bláfugls sé á sama tíma í stjórn Vinnuálastofnunar. Vinnuálastofnun á að sinna eftirliti með félagslegum undirboðum og það er algerlega á hreinu að Bláfugl stundar slík undirboð af krafti um þessar mundir. Sjá menn virkilega enga hagsmunaárekstra í þessu? FÍA hefur ítrekað óskað eftir úrskurðum Vinnuálastofnunar og gögnum en aldrei fengið svör nema í eitt skipti. Það getur tæpast verið tilviljun. SA starfar samkvæmt sáttmála Sameinuðu þjóðanna um samfélagslega ábyrgð fyrirtækja og er fulltrúi Íslands á þeim vettvangi. Það er því með hreinum ólíkindum að

framangreind vinnubrögð skuli viðgangast“.

Það fer best á því að fyrirsvarsmenn Samtaka Atvinnulífsins svari sjálfir þeim ávirðingum sem að þeim beinast, kjósi þeir það. En mikill er máttur stjórnenda Bláfugls ef hægt er að fá SA til að standa í stafni fyrir ólöglegum aðgerðum, félagslegu undirboði og svo framvegis.

Þó má benda á, í þessu samhengi, að pólitískt skipaður formaður stjórnar VMST er félagsmaður í FIA og hefur verið í u.þ.b 20 ár. Sá hefur, merkilegt nokk, beitt sér í þessari kjaradeilu. Hefði ekki verið klassi ef Steindór Ingi hefði látið þess getið?— um leið og hann úthúðar starfsmanni SA fyrir að vera fagskipaður í stjórn VMST.

Heimildir:

Spegillinn : <https://www.ruv.is/utvarp/spila/spegillinn/25249/7gpctn>

<https://www.visir.is/g/20212058182d>

<https://www.visir.is/g/20212071641d>

https://www.mbl.is/frettir/innlent/2021/01/23/boda_til_verkfalls_vegna_ologmaetra_uppsagna/