Fréttatilkynning

Frá: **Félag íslenskra atvinnuflugmanna (FÍA)**
Dags: **21. ágúst 2026**
Efni: **Kaup Icelandair Group hf. á 49% hlut í Fly Play Europe Holdco ehf.**

Röksemdir stjórnenda Icelandair fyrir Möltuleyfinu standast ekki skoðun

Félag íslenskra atvinnuflugmanna (FÍA) lítur kaup Icelandair Group hf. á 49% hlut í Fly Play Europe Holdco ehf. alvarlegum augum. Samningur um kaupin var gerður 20. ágúst, með fyrirvara um samþykki maltneskra flugmálayfirvalda á sama tíma og kjaradeila Icelandair og FÍA er til meðferðar hjá ríkissáttasemjara og unnið er eftir sameiginlega undirritaðri verkstýrðri verkáætlun og friðarskylda er í gildi.

FÍA gerir ekki athugasemd við að Icelandair leiti hagræðingar í rekstri en telur að skýringar stjórnenda á þessum kaupum séu misvísandi og standist ekki skoðun.

Í maí „engin fækkun“ í ágúst „á eftir að koma í ljós“

FÍA getur ekki byggt kjaraviðræður á forsendum sem breytt er einhliða á fjögurra mánaða fresti. Þau störf sem hér eru í hættu eru störf sem unnin hafa verið á forsendum gildandi kjarasamninga. FÍA mun ekki geta fallist á að lögum og reglum íslensks vinnumarkaðar sé ekki fylgt.

Þegar viljayfirlýsing um kaupin var tilkynnt 1. apríl fylgdu henni engar upplýsingar um áhrif á starfsfólk á Íslandi. Í maí sagði forstjóri félagsins í fjölmiðlum að ekki stæði til að fækka starfsfólki hér á landi færu kaupin í gegn.

Þegar kaupin voru svo frágengin 20. ágúst og forstjórinn var spurður hvort íslenskar áhafnir myndu manna þau leiguflug sem færast á maltneska leyfið var svarið: „Það á eftir að koma í ljós.“ Fortakslaus yfirlýsing í maí er þannig orðin óvissa í ágúst án þess að viðsemjendur, starfsfólk eða markaður hafi verið upplýst um hvað breyttist.

83 milljónir fyrir leyfi, ekki fyrir flugrekstur

Kaupverð 49% hlutarins var 686 þúsund bandaríkjadalir, um 83 milljónir króna, og Icelandair hefur jafnframt tryggt sér heimild til að auka hlut sinn síðar. Fly Play Europe á hvorki né rekur eigin flugvélar. Engin flugvél er skráð á leyfið. Það sem verið er að kaupa er flugrekstrarleyfið sjálft.

Icelandair segir sjálft að viðskiptin hafi óveruleg áhrif á afkomu og efnahag félagsins á árinu 2026. Kjarni málsins er því ekki verðmæti eignarinnar, heldur hver ætlunin er að gera við leyfið og hvers vegna það er þess virði að setja yfirstandandi kjaraviðræður í uppnám.

Röksemdin um „aðgang að nýjum mörkuðum“ stenst ekki

Stjórnendur hafa sagt að kaupin auki sveigjanleika, gefi kost á einfaldari og skilvirkari rekstri og opni leiguflugsmöguleika vegna víðtækari loftferða- og tvísköttunarsamninga.

Samkvæmt greiningu sem birt hefur verið á vef Flugvirkjafélags Íslands er Ísland aðili að loftferðasamningum við 93 lönd en Malta við 88. Tvísköttunarsamningar Íslands eru sömuleiðis ekki færri en Möltu. Malta veitir því ekki aðgang að fleiri mörkuðum en Ísland.

Samstæðan á Íslandi hefur sinnt leiguflugsverkefnum í öllum sjö heimsálfum með frábærum árangri á íslensku flugrekstrarleyfi. Hryggjarstykkið í þeim árangri hefur verið starfsfólk félagsins, ekki síst flugáhafnir. Hvar kreppir skórinn?

„Sveigjanleiki" í formi félagslegs undirboðs

Icelandair hefur í yfirstandandi viðræðum lagt þunga áherslu á heimild til að leigja inn erlendar flugvélar ásamt áhöfnum (blautleigu) og aukinn sveigjanleika í reglum um hvíldartíma og lengd fluga. Á sama tíma hefur félagið tryggt sér flugrekstrarleyfi utan íslensks vinnumarkaðsumhverfis. Í því samhengi er nærtækasta merking orðsins „sveigjanleiki" sú að komast undan íslenskum kjarasamningum og eftirliti yfirvalda.

FÍA telur að rekstrarformið byggi á félagslegu undirboði, sniðgöngu kjarasamninga og flutningi starfa úr landi. Ef sú niðurstaða er röng er einfalt fyrir stjórnendur að leggja fram þær forsendur og útreikninga sem sýna annað. Slík gögn hafa ekki verið lögð fram hvorki fyrir viðsemjendur, starfsfólk né hluthafa.

Reynslan af erlendum verkefnum samstæðunnar

Í fyrrnefndri greiningu á vef Flugvirkjafélags Íslands er rakið að fjárfestingar samstæðunnar í erlendum flugrekstri hafi kostað verulegar fjárhæðir í gegnum tíðina; SmartLynx í Lettlandi, Travel Service í Tékklandi og Cabo Verde Airlines hafa samanlagt kostað félagið milljarða króna.

Áður en enn einu erlendu flugrekstrarleyfi er bætt við, og störf flutt úr landi í kjölfarið, er lágmarkskrafa að stjórnendur geri grein fyrir því hvað þeir læra af þeirri reynslu og hvers vegna útkoman verði önnur núna. Þeim spurningum er ósvarað.

FÍA kallar eftir því

- **að stjórnendur leggi fram skriflegar og tölulegar forsendur kaupanna**: hvaða hagræðing er áformuð, hvernig hún er reiknuð og á hverju hún byggir.
- **að þeir svari skýrt** hvaða störf, flugvélar og verkefni eigi að færast á maltneska leyfið, hvenær og á hvaða kjörum.
- **að þeir nefni þá markaði** sem maltneskt flugrekstrarleyfi opnar en íslenskt gerir ekki.
- **að stjórnendur virði friðarskylduna** og hætti einhliða yfirlýsingum sem grafa undan yfirstandandi viðræðum.
- **að stjórn Icelandair Group hf.** gefi hluthöfum, starfsfólki og viðsemjendum skýra grein fyrir raunverulegum forsendum verkefnisins.

Nánari upplýsingar:

Jón Þór Þorvaldsson, formaður Félags íslenskra atvinnuflugmanna
jtt@fia.is