



# Fréttabréf FÍA

Fréttabréf FÍA // 06 - 2022



STAÐA FLUGMANNA  
LANDHELGIS-  
GÆSLUNNAR

ÓGNARÁSTAND  
VIÐ LEIT OG  
BJÖRGUN

RÍKIÐ RÆÐUR  
LÖGBRJÓT TIL  
VOPNAFLUTNINGA

EFÍA: INNLENDAR  
SÉRFJÁRFESTINGAR

NÝJIR FULLTRÚAR  
Í ALPJÓÐANEFND

ÖFÍA: FLUGÖRYGGI  
Í EINKAFLUGI

# EFNISYFIRLIT

- 3**      **ÁVARP FORMANNS**
- Bjartsýni hjá flugrekendum um ráðningar á næstu misserum. Vonbrigði með atlögu ráðamanna að starfsaldurslistum LHG.
- 4**      **FRÉTTIR ÚR STARFI**
- Ný herferð öryggisnefndar um flugöryggi í einkaflugi, ný skipan í alþjóðanefnd og fréttir af störfum skrifstofu.
- 5**      **ER LÍFIÐ LOTTERÍ?**
- Grein um alvarlega stöðu Landhelgisgæslunnar eftir Sonju Bjarnadóttur Backmann.
- 7**      **STAÐREYNDIR UM LHG**
- Staðreyndir um störf og sérstöðu flugmanna hjá Landhelgisgæslunni
- 8**      **SAUMAÐ AÐ ÓSIÐLEGUM STARFSHÁTTUM FLUGFÉLAGA**
- Sonja Bjarnadóttir Backman fer yfir tímamótadóma í Evrópu.
- 10**      **SÉRHÆFÐAR INNLENDINGAR FJÁRFESTINGAR**
- Snædís Ögn Flosadóttir fer yfir sérhæfðar innlendar fjárfestingar hjá eftirlaunasjóði FÍA.
- 13**      **STAÐREYNDIR UM BLÁFUGL**
- Mál FÍA og Bláfugls eru nokkuð snúin - hér er yfirlit um málið!
- 14**      **STUNDIN: GREIN UM BLÁFUGL OG VOPNAFLUTNINGA**
- Endurbirt grein úr Stundinni eftir Helga Seljan um vopnaflutninga Bláfugls og einkennileg tengsl innan ráðuneytis.



## “Í ÖLLU FALLI HEFUR LÖGGJAFINN TALAD SEM OG DÓMSVALDIÐ EN FRAMKVÆMDAVALDIÐ ÞEGIR ÞUNNU HLJÓÐI.”

Kæru félagar,

Nú er sumarið gengið í garð og háönn hjá okkur flestum. Það er ánægjulegt að sjá viðsnúning hjá flugrekendum eftir tvö mjög krefjandi ár. Mikill meirihluti félagsmanna FÍA hefur endurheimt störf sín sem töpuðust í covid fárinu. Enn eru þó um 150 félagsmenn sem ekki hafa fengið störfin aftur sem er miður. Ég er þó bjartsýnn á að áframhaldandi endurráðninga sé að vænta á næstu misserum og að næsta vor verði allir okkar félagar komnir í vinnu.

Vinnan í FÍA gengur sinn vanagang ef svo má segja. Nefndir og ráð sinna sínum tilgreindu störfum. Nokkuð hefur borið á að skrár séu ekki settar upp innan ramma kjarasamninga. Við biðjum félagsmenn um að vera áfram vakandi yfir slíku og tilkynna til samstarfsnefnda ef grunur leikur á að uppsetning eða breytingar séu utan rammans.

Enn er ósamið við 3 flugreksráðila flugskólana en sú vinna er á ágætum rekspól.

Næst er það Ríkið vegna flugmanna Landhelgisgæslunnar. Sú deila er í hnút eins og þið þekkið og hafið vafalítið fylgst með í fjölmiðlum. Samninganefnd ríkisins hefur ekki haggast í afstöðu sinni með að veða að einni af grunnstöðum flugöryggis sem er starfsaldurslistinn. Við munum ekki una því eða semja um að vegið sé að flugöryggi og munum leita allra leiða til að leiða þá spennu í jörð.

Síðast er það Bláfugl. FÍA rekur nú skaðabótamál vegna ólögðra uppsagna BBN á FÍA flugmönnum. Það er þyngra en tárum taki að fylgjast með athafnaleysi stjórnvalda í málinu.

Öllum má ljóst vera að flugfélagið Bláfugl hefur verið kjöldregið í gegnum réttarkerfið. Rannsóknarblaðamenn hafa sýnt málinu nokkurn áhuga og nýlega birtust greinar í fjölmiðlum sem greina frá spillingu og óvönduðum stjórnarháttum sem tengjast fyrirtækinu og stjórnslu landsins. Í öllu falli hefur löggjafinn talað sem og dómsvaldið en framkvæmdavaldið þegir þunnu hljóði. Forsvarsmenn FÍA eiga bókaðan fund með félagsmála og – vinnumarkaðsráðherra seinna í júní. Vonandi er einhverra svara að vænta frá þeim er ber ábyrgð á málaflokknum.

Ársfundur EFÍA var haldinn nú í lok maí. Þar kynnti stjórn sjóðsins stöðu lífeyrissjóðsins okkar. Það er ánægjulegt að sjá sterka stöðu sjóðsins og árangur af framsýni og stefnu sem stjórnin hefur markað og unnið eftir undanfarin ár.

Félagsmenn hafa sýnt lífeyrismálum áhuga og mæting er góð á fundi EFÍA samanborið við aðra sjóði. Það var þó nú eins og fyrr að yfrgnæfandi meirihluti fundargesta voru flugmenn sem komnir eru á eftirlaunaaldur. Ég vil nota tækifærið og hvetja yngra fólk til að mæta á þessa fundi og setja sig snemma á starfsævinni inni þessi mál.

Flugmannakaffið er orðinn fastur liður og er síðasta miðvikudag hvers mánaðar kl 10:00. Við hvetjum félagsmenn til að koma við í Hlíðarsmáranum, sýna sig, sjá aðra og ræða málin yfir rjúkandi bolla og meðlæti. Stjórnarmenn FÍA reyna að mæta í þessi samsæti ef við erum ekki í háloftunum.

Kær kveðja  
Jón Þór Þorvaldsson, formaður FÍA.



## ECA Legal fundur í Brussel

Vinnuhópur lögfræðinga innan ECA (ECA Legal working group) hittist í lok mars í Brussel og Sonja Bjarnadóttir Backman, lögfræðingur FÍA, sótti fundinn. Í þeim hópi eru lögfræðingar sem vinna í stéttarfélögum flugmanna víðsvegar um Evrópu. Tengslanet þetta hefur reynst FÍA afar vel, m.a. í baráttu okkar við félagsleg undirboð og gerviverktöku. Á fundinum var mikill áhugi fyrir að fá frekari upplýsingar um gang mála varðandi flugfélagið Bláfugl, og sérstaklega hvers vegna stjórnvöld hafi ekki stigið fastar niður í þessu máli svo félagið starfi eftir gildandi lögum og kjarasamningi. Einnig þótti gagnrýniverð að íslenska ríkið sé að berjast gegn starfsaldurslista hjá flugmönnum Landhelgisgæslunnar enda viðurkennt tæki til þess að tryggja flugöryggi.

## Komum heil heim!

Öryggisnefnd FÍA hefur staðið fyrir herferð sem heitir „Komum heil heim“ að undanfögnu en hún snýr að öryggi atvinnuflugmanna í einkaflogi. Gefin hafa verið út þrjú plaköt, sem finna má á við og dreif um fréttabréfið, en hægt er að nálgast þau á skrifstofu FÍA. Það var Hjalti Grétarsson sem hafði umsjón með gerð plakatananna en teikningar voru í höndum Halldórs Baldurssonar og uppsetningu sá Bryndís Nielsen um. Plakötin er að finna við á dreif um fréttabréfið!

## Ragnar G. Kvaran kvaddur

Flugstjórinn Ragnar G. Kvaran féll frá 1. júní sl., 94 ára að aldri. Við fráfall hans var hann elsti flugmaður landsins en Ragnar átti langa og merka starfsæfi. Hann gegndi ýmsum trúnaðarstörfum fyrir FÍA, var meðal annars varaformaður, gjaldkeri, fulltrúi FÍA hjá IFALPA og meðlimur öryggisnefndar. Hann verður jarðsunginn mánudaginn, 13. júní. FÍA kveður gamlan féлага og vottar ættingjum hins látna samúð sína.



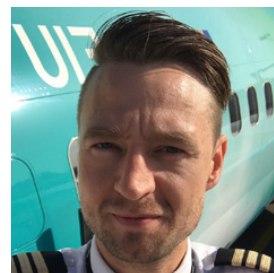
## Sumaropnun hjá FÍA

Að venju er opnunartími skrifstofu FÍA skertur á sumrin og er árið í ár engin undantekning. Skrifstofa FÍA er opin frá 9:00-13:00 alla virka daga í júní, júlí og ágúst.

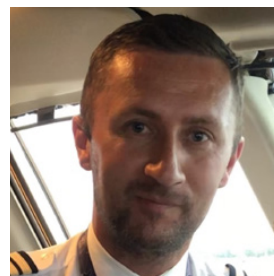
## Nýir fulltrúar í Alþjóðanefnd

Eftir síðasta aðalfund tók ný Alþjóðanefnd FÍA til starfa. Nefndina skipa nú Jónas Þór Guðmundsson, Paul Allen og Friðrik Ómarsson. Allir búa þeir yfir langri reynslu og bjóðum við nýju nefndina velkomna til starfa.

Jónas Þór Guðmundsson hefur verið atvinnuflugmaður frá 2005. Hann hefur starfað hjá Icelandair frá 2015 og hefur gengt störfum fyrir alþjóðanefnd frá 2020. Hann hefur einnig setið í trúnaðarráði, samstarfsnefnd og í stjórn Sjúkrasjóðs FÍA.



Friðrik Ómarsson starfar sem flugstjóri hjá Icelandair og hefur verið atvinnuflugmaður frá 2000. Hann sat í trúnaðarráði FÍA frá 2017-2020 og hefur nú störf í alþjóðanefnd.



Paul Allen er flugstjóri hjá Air Atlanta en hefur starfað sem flugmaður frá 1997. Hann er með bakgrunn sem flugvirki og hefur einni meistaraþráðu í stjórnun flugöryggis (e. aviation safety management) og réttindi sem rannsóknaraðili flugslys (e. aircraft accident investigator).



### FRÉTTABRÉF FÍA

Ritstjórn og umbrot: Bryndís Nielsen, bryndis@fia.is

Forsíðumynd: Árni Sæberg.

Útgefandi: Félag íslenskra atvinnuflugmanna, júní 2022

Fréttabréf FÍA er vettvangur félagsmanna og stjórnar FÍA til að miðla upplýsingum og fróðleik til flugmanna. Skoðanir einstakra greinarhöfunda endurspeгла ekki endilega opinbera afstöðu FÍA til einstakra málefna. Öll notkun efnis úr Fréttabréfi FÍA heimil gegn því að heimilda sé getið.

# Er lífið lotterí?

Sonja Bjarnadóttir Backman, lögfræðingur FÍA, skrifar um alvarlega stöðu í leit og björgun á Íslandi.



Það er óskandi að lítið verði um slys eða veikindi á sjó og landi fram yfir sumar, því staða mönnunar hjá þyrlusveit Landhelgisgæslu Íslands stendur ansi tæp. Mannekla hefur hrjád þyrlusveitina í lengri tíma og eru flugmenn vanir að koma hlaupandi úr fríum og orlofum þegar ekki tekst að manna þyrlur. Báð staða í kjarasamningsmálum skiptir vitaskuld engu þegar líf eru í húfi. Fáir skilja þær aðstæður betur en þyrluflugmenn Landhelgisgæslunnar, sem koma reglulega að erfiðum slysum og sækja veikt fólk í ólgusjó, fljúga í myrkri og verstu veðrum. Eðli starfa þessara flugmanna er þannig afar ólíkt störfum annarra opinberra starfsmanna enda starfa þeir í afar krefjandi aðstæðum og undir miklu álagi. Mikilvægt er að bæði staða þeirra í starfi og flugöryggi sé vel tryggt. En það er líka mikilvægt að Landhelgisgæslan búi við eðlilegar rekstraraðstæður svo að þessi mikilvæga þjónusta sé til staðar.

## ENGIN BJÖRGUNARÞYRLA TILTÆK

Yfir mánaðartímabil í apríl-maí var staðan verið sú að aðeins einn flugstjóri var tiltækur á vakt. Það táknað að aðeins ein björgunar-áhöfn er til taks þótt þyrlur Landhelgisgæslunnar séu þrjár talsins. Reyndar er þessi staða ekki einsdæmi – því ríflega þriðjung tímans er bara ein vakt tiltæk.

Fyrr í vikunni hafði einn flugstjóri staðið vaktina allan sólarhringinn í marga daga, eða þar til hann var orðinn veikur og gat ekki mætt til vinnu. Þá varð staðan sú að enginn flugstjóri var tiltækur til björgunarflugs og ekki var hægt að sækja alvarlega slasaðan mann eftir bílslys á suðurlandi. Í heilan dag og nótt var staðan þessi: Engin flugáhöfn tiltæk til björgunar! Snemma morguns daginn eftir barst neyðarkall frá báti sem stefndi í strand. Annar flugstjóri kom þá snemma úr frí til að redda málnum – og stóð í framhaldi af því einn 24 tíma vaktir í heila viku.

## HVAÐ GERIST EF...

...það verða tvö slys með stuttu millibili?

...eini flugstjórinn veikist?

...gróðureldar kvikna?

...einhver veikist eða slasast á sjó, lengur en 20 sjómílum frá landi?

(sem er hámark þegar aðeins ein þyrluvakt er til taks)

## ferðafólki fjölgar á hálendinu þörf fyrir leit og björgun verða tíðari?

### MISSKILNINGUR FJÖLMIÐLA

Þegar staðan var afhjúpuð í fjölmiðlum í maí, að enginn flugstjóri hafi verið tiltækur á vakt, mátti álykta að málið hefði ekki verið stórvægilegt, neyðarkall hafi komið rétt fyrir vaktaskipti svo þyrlu-áhöfnin hafi bara þurft að mæta aðeins fyrr. En vaktaskipti gefa til kynna að einhver *skipti* hafi farið fram. Flugstjórinn sem mætti „snemma á vakt“ var hins vegar ekki að leysa neinn af því það var enginn flugstjóri á vaktinni sem fyrir var.

### FJÁRSVELT LANDHELGISGÆSLA

Þyrlur Landhelgisgæslunnar gegna ótrúlega mikilvægu hlutverki. Flugmenn þeirra eru sérþjálfaðar í leit og björgun í öllum veðrum. Álagið er gríðarlegt, ábyrgðin mikil og starfsaðstæður oft mjög erfiðar viðfangs. Ofan á þetta bætist svo auka álag sem fylgir mikilli mannekle. Að þessu sögðu er mikilvægt að klára kjarasamninga við flugmenn Landhelgisgæslunnar sem hafa nú verið samningslausir í hálf tál þriðja ár. Samningar sem stranda að stórum hluta til á mikilvægu öryggisatriði sem verndar flugmenn í einmitt þessum aðstæðum, starfsaldurslistanum.

Því miður virðist sem svo að Landhelgisgæslan sé fjársvelt að svo miklu leyti að hún sé vart starfhæf á stundum. Fyrir utan málefni þyrluáhafna virðist vera sem skipin standi við hafnir því olían er of dýr og eina flugvélin, TF-SIF, er leigð út í lengri tíma til annarra landa til að afla fjár fyrir Gæsluna. Þess má einnig geta að á meðan flugvélin er ekki til taks mega þyrlur ekki fara lengur en 150 sjómílur út, þó bakvakt sé tiltæk í landi, og skapar það talsverða hættu og takmarkar getu Landhelgisgæslunnar til björgunar verulega.

Það hlýtur að vera krafa okkar allra að Landhelgisgæslu Íslands verði gert kleift að halda uppi þessari mikilvægu þjónustu með sóma og að rekstur hennar sé tryggður með nægilegu fjármagni!

# KOMUM HEIL HEIM



## HVER ERU ÞÍN TAKMÖRK?

Hver og einn flugmaður er ábyrgur fyrir öryggi síns loftfars og þeirra sem í því eru.

Segjum að þú hafir ekki flogið reglulega eftir hæfnipróf á síðasta ári. Telur þú nægja að taka þrjú flugtök og landingar, hlaða fjölskyldunni um borð og fljúga þvert yfir landið?

Það er ef til vill löglegt – en það er ekki endilega það sama og að vera öruggur flugmaður.

Setur þú þér öryggismörk sem þú endurskoðar reglulega?

Eru aðstæður góðar?

# VEGIÐ AÐ FLUGÖRYGGI

Flugmenn Landhelgisgæslunnar gegna lykilhlutverki við leit og björgun í og við Ísland og starfa við lífshættulegar aðstæður sem krefjast áralangrar þjálfunar og reynslu.

Þeir hafa nú verið samningslausir í á vel á þriðja ár. Samningar hafa strandað á skorti á fagþekkingu og skilning samninganefndar ríkisins hvað varðar flug og flugöryggi.



## FLUGMENN LANDHELGISGÆSLUNNAR...

- 
- Sinna um 300 útköllum á ári.
- 
- Eru 16 talslms og fljúga á 3 þyrlum og einni flugvél.
- 
- Eru á sólarhringsvöktum allan starfsferilinn.
- 
- Eru sérþjálfaðir til að geta sinnt leit og björgun í öllum veðrum.

## ÞEKking, ÞJÁLFUN OG REYNSLA ER UNDIRSTAÐA FARSÆLLAR BJÖRGUNAR

Flugmenn LHG hafa ekki verkfallsrétt og því hafa laun þeirra hingað til verið bundin þeim kjörum sem stéttarfélag þeirra semur um á almennum markaði, fyrst með lögum og síðar bundið í kjarasamningum.

Flugmenn telja brýnt að tryggja að nýr kjarasamningur ýti ekki undir aukna starfsmannaveltu með lakari kjörum.

Tryggja verður að kjör kalli ekki á aukna starfsmannaveltu með alvarlegum afleiðingum fyrir björgunarstarf á sjó og landi

– og hundruð milljóna króna tapi fyrir ríkissjóð fyrir hvern flugmann sem hættir.

## STARFSALDURSLISTAR FLUGMANNA = FLUGÖRYGGI

Starfsaldurslistar flugmanna eru alþjóðlega viðurkennt, gagnsætt öryggistæki og hornsteinn góðrar öryggismenningar í flugi.

Samninganefnd ríkisins vill afnema starfsaldurslista flugmanna og virðast fulltrúar hennar ekki skilja sérstöðu þeirra í tengslum við flugöryggi,

Starfsaldurslistar flugmanna þjóna ekki alveg sama hlutverki og starfsaldurslistar annarra stétta og eru meðal annars mikilvægir til að tryggja að lögum um sanngirnismenningu sé fylgt, sbr. lög um loffferðir nr. 60/1998.

## STARFSALDURSLISTAR TRYGGJA...

- 
- Að flugmenn tilkynni um slys og atvik án ótta við refsingu eða brottrekstur.
- 
- Framgöngu í starfi á faglegum forsendum og koma í veg fyrir frændhygli og spillingu.
- 
- Að flugmenn geta tekið sjálfstæðar ákvarðanir á forsendum flugöryggis og séu ekki beittir þrýstingi frá rekstraraðila sem horfir ef til vill fremur á aðra þætti.

## GÓÐ ÖRYGGISMENNING

Farsælum árangri flugdeildar Landhelgisgæslunnar á undanförunum árum má þakka áratuga þekkingu og reynslu, skýrum verklagsreglum, samningum og starfsaldurslistum.

Þessum árangri má ekki fórna fyrir þekkingarleysi, illa rökstudd eða annarleg sjónarmið.

## TIL AÐ HALDAST Á STARFSALDURSLISTA ÞURFA FLUGMENN AÐ...

- 
- Standast starfsgetumat og próf í flughermi á 6 mánaða fresti.
- 
- Standast ítarlega læknisskoðun árlega.

## KOSTNAÐUR VIÐ AÐ HALDA UPPI STAÐLI FYRIR LEIT & BJÖRGUN Í ÖLLU VEÐRI

Fjárfesting í starfsfólki er grunnstoðin í fagmennsku, hæfni og rekstri flugdeildar Landhelgisgæslunnar. Því er kostnaður við þjálfun flugmanna afar hár.

Árlegur flugtímakvóti byggist að mestu á þjálfun áhafna og miðar við að hægt sé að fara í loftið í öllum veðrum.

Hver flogin klukkustund kostar frá 2,4 - 2,8 milljónir króna, en af því er breytilegur kostnaður (eldsneyti og flugstundagjald um 430.000 kr.)

## STARFSALDURSLISTAR TRYGGJA ÞVÍ SÍÐUR EN SVO „ÆVIRÁÐNINGU“



# Hart er vegið að ósiðlegum starfsháttum

Sonja Bjarnadóttir Backman, löfræðingur FÍA, fer yfir nýleg dómafordæmi í Bretlandi og Frakklandi.

## Bretland: Mikilvæg dómstöðustaða vegur hart að gerviverktöku flugmanna

Samtök breskra atvinnuflugmanna (BALPA) hrósa sigri í [dómsmáli fyrir breskum atvinnuálagadómstól](#) varðandi félagsmann sinn sem starfar hjá Ryanair á grundvelli verktakasamnings í gegnum starfsmannaleigu. Dómurinn skapar mikilvægt fordæmi og mun líklega hafa viðtækar afleiðingar í greininni hvað varðar atvinnustöðu og réttindi svokallaðra „sjálfstætt starfandi“ flugmanna og leigðra flugmanna í gegnum starfsmannaleigur (e. Agency workers).

BALPA rak málið fyrir hönd Jason Lutz gegn MCG Aviation Limited og Ryanair varðandi réttarstöðu hans sem starfsmaður MCG og leigður starfsmaður til Ryanair.

Atvinnuálagadómstóllinn komst að þeirri niðurstöðu að Jason var bæði áhafnarmedlimur og starfsmaður hjá MCG og einnig leigður starfsmaður þar sem Ryanair var notendafyrirtækið.

Fastráðnir starfsmenn eiga rétt á að fá greitt árlegt orlof samkvæmt breskum lögum auk annarra réttinda og leigðir starfsmenn eiga rétt á sömu réttindum og ráðningarkjörum og þeir sem eru ráðnir beint til fyrirtækis samkvæmt niðurstöðu dómsins sem birtist þann 5. apríl 2022.

Dómstóllinn komst að þeirri niðurstöðu að Jason Lutz **væri augljóslega ekki sjálfstætt starfandi í þeim skilningi að reka raunverulegt fyrirtæki fyrir eigin reikning** þar sem Ryanair eða MCG væru viðskiptavinir eða viðskiptavinir þjónustufyrirtækis hans. Hann var þess í

stað starfsmaður og áhafnarmedlimur MCG og einnig leigður starfsmaður til Ryanair.

Dómstóllinn komst að þeirri niðurstöðu að Jason Lutz hefði ekkert að segja um neitt. Hann gerði bara það sem honum var sagt sem væri andstæða þess að reka fyrirtæki.

### **Þá gekk dómurinn svo langt að lýsa þessari vinnutílhögun sem skáldskap í reynd.**

Dómstóllinn hafnaði ennfremur röksemdum Ryanair og MCG um að Jason væri ekki skyldur að sinna flugstörfum persónulega vegna tilvistar staðgönguákvæðis í samningnum sem hann gerði við MCG. Þetta endurspegladi ekki raunveruleikann og var „svindl“ að mati dómsins. Það var enginn óheftur réttur til staðgöngu.

Dómurinn lagði áherslu á að dómurinn hefði mun meiri þýðingu en eingöngu fyrir Jason Lutz þar sem það væru fjölmargir flugmenn í nákvæmlega sömu stöðu og Lutz.

### **Dómurinn skapar þannig afar skýrt fordæmi fyrir þá flugmenn sem leigðir eru í gegnum starfsmannaleigur um að þeir eigi að njóta sömu kjara og réttinda eins og ef þeir væru fastráðnir til viðkomandi flugrekanda.**





Ljósmynd: Wayne Jackson / Pexels

## Frakkland: Ryanair sniðgengur vinnulöggjöf - þarf að greiða 8,67 milljónir EUR

Landssamband franskra atvinnuflugmanna (fr. Syndicat National des Pilotes de Ligne (SNPL)) hefur lýst yfir mikilli ánægju sinni með niðurstöðu áfrýjunardómstólsins í París í „Ryanair I“ málinu, sem kveðinn var upp 13. maí sl. Í dóminum var flugfélagið fundið sekt um margs konar brot gagnvart flugmönnum sem störfuðu hjá félaginu og fór þannig framhjá mikilvægum réttindum sem þeir áttu að njóta. Þessi niðurstaða er mikilvæg fyrir þær sakir að dómurinn fordæmir sviksamlegt framferði Ryanair á sama tíma og gert er grein fyrir þeim mikla skaða sem flugáhafnir og franskar stofnanir urðu fyrir vegna þess og félagið dæmt til greiðslu skaðabóta upp á 8,67 milljónir evra.

**Í dómmum sesgir að Ryanair hefði með framferði sínu skipulagt „raunverulegt félagslegt holræsi“ og „skapað ósanngjarna samkeppni gagnvart öðrum flugfélögum sem virða landslög.“**

Niðurstaða dómstólsins staðfestir, eftir langa réttarbaráttu, ákvörðun sakadómsins í Aix-en-Provence frá 2. október 2013, sem sakfelldi Ryanair fyrir svarta vinnu, ólöglega lánveitingu á vinnuafli, ólöglegar ráðningar flugáhafna, og fyrir að hindra nýtingu verkalýðsréttinda.

Ryanair var með dóminum fundið sekt um hafa 127 starfsmenn í svartri vinnu, ólöglegt útlán á vinnuafli, ólöglega ráðningu flugliða vegna skorts á tengingu við viðeigandi almannatryggingasjóð (CRPNPAC (Caisse de Retraite du Personnel Navigant Professionnel de l'Aéronautique Civile)) og fyrir að hindra nýtingu verkalýðsréttinda, réttindi samkvæmt stjórnarskrá og frjálsa tilnefningu fulltrúa í samstarfsráði og frjálsa tilnefningu starfsmannafulltrúa á viðkomandi tímabili, þ.e. frá 2007 til 2010.

Málið snerist um bækistöðvar félagsins á Marseille-Marignane flugvelli sem Ryanair hafði opnað án þess að skrá það með

viðeigandi hætti og án þess að skrá 130 starfsmenn sína þar til frönsku almannatryggingastofnunarinnar URSSAF. Þá hafði félagið ekki gert viðeigandi ráðstafanir til að koma á lagginnar starfsmannaráði eða fulltrúa starfsmanna. Ryanair hélt því fram að umræddir starfsmenn heyrðu undir írsk lög þar sem þeir væru að vinna á flugvélum sem skráðar voru þar.

**Dómurinn aftur á móti sagði að flugfélagið hefði beinlínis af fúsum og frjálsum vilja neitað að fara eftir frönskum reglum þrátt fyrir að vera fullkomlega meðvitað um skyldur sínar að tilkynna starfsmenn sína og skrá starfsstöð sína.**

Í málinu kom einnig fram að Ryanair hafði beitt sviksamlegum aðferðum varðandi útgáfu E 101 skirteina fyrir erlenda starfsmenn sína en þau skirteini eiga að sanna tengsl starfsmanns við almannatryggingakerfi annars ESB-lands. Þetta gerði félagið með því að gefa upp falsaðar búsetuyfirlýsingar starfsmanna og fá þannig „E101 vottorð“ frá yfirvöldum í Dublin, sem staðfestu að starfsmenn þess væru tryggðir af almannatryggingum Írlands. Félagið var þannig fundið sekt um að sniðganga reglur og notað umrædd skirteini ranglega til að njóta góðs af lægri gjöldum.

Dómstóllinn staðfesti einnig viðurlögin sem höfðu verið dæmd á Ryanair á fyrra dómstigi, þar á meðal sekt upp á 200.000 evrur. Stærsti hluti skaðabótanna upp á 8,67 milljónir evra fór til URSSAF og CRPN þar sem Ryanair átti að greiða framlög þangað en ekki til Írlands.

Þessari löngu baráttu er þó því miður ekki lokið þar sem Ryanair hefur kært málið. Engu að síður telur SNPL málið vera mikinn sigur sem hafi flett ofan af ólöglegum vinnubrögðum Ryanair.

# Sérhæfðar innlendar fjárfestingar EFÍA

Snædís Ögn Flosadóttir,  
framkvæmdastjóri EFÍA



Fjárfestingastefna EFÍA undanfarin ár hefur verið að byggja dreift og fjölbreytt eignasafn bæði innanlands og erlendis. Fyrir um ári síðan var birt grein um árangur sérhæfðra fjárfestinga þar sem farið var yfir eignasafn sjóðsins í innlendum sérhæfðum fjárfestingum. Stöðug þróun í þeim hluta eignasafnsins líkt og öðrum og er því hér tekið fyrir framhald á fyrri umfjöllun.

## INNLENDAR SÉRHÆFÐAR FJÁRFESTINGAR

Áhættudreifing er mikilvægur þáttur í uppbyggingu eigna, sérstaklega þeirra sem hafa langan fjárfestingartíma, þar sem með henni má halda fram að dregið sé úr sveiflum í ávöxtun. Með hliðsjón af þessu hefur stjórn EFÍA sett sér það markmið í fjárfestingarstefnu undanfarinna ára að byggja upp dreift og fjölbreytt eignasafn hér á landi og erlendis.

Efnahagshrunið 2008 gjörbreytti fjárfestingarumhverfi lífeyris- sjóða og markaði fyrstu skref EFÍA þegar kemur að innlendum sérhæfðum fjárfestingum. Slíkar fjárfestingar fela almennt í sér lengri binditíma, eru oft óskráðar og illseljanlegri en hefðbundnari fjárfestingar. Væntingar um ávöxtun eru að jafnaði hærri en hefðbundinna fjárfestingarkosta en að sama skapi fylgir þeim oft heldur meiri áhætta. Dæmi um sérhæfðar fjárfestingar eru framtaksfjárfestingar, fasteignafjárfestingar, sérhæfð lán og fjárfestingar í innviðum auk annarra verkefna. Í núverandi fjárfestingarstefnu og stefnu síðasta árs var horft til þess að tækifæri gætu myndast í kjölfar Covid faraldursins til fjárfestinga í vísisjóðum (e. Venture) en talsverð gróska er í hérlendu fyrirtækjaumhverfi og mikil þekking innanlands sem byggst hefur upp undanfarin ár.

Á heildina litið hefur vegferð sjóðsins í innlendum sérhæfðum fjárfestingum gengið vel, en þó eru dæmi um fjárfestingar sem hafa gengið verr en upphaflegar forsendur gerðu ráð fyrir. Dæmi um slíkt er kísilverið Sameinað Sílikon sem tapaðist að fullu. Eins má nefna kísilver PCC á Bakka við Húsavík en sú fjárfesting hefur gengið verr en áætlanir gerðu ráð fyrir. Eftir varúðarniðurfærslur á PCC síðustu ár er hins vegar ánægjulegt að sjá viðsnúning á rekstrinum, verksmiðjan er í starfsemi og flestar ytri aðstæður svo sem verð á kísilmálmi hagstæðar og því verið unnt að draga meirihlutann af varúðarniðurfærslunni til baka.

Frá árinu 2008 hefur eignaflokkurinn, innlendar sérhæfðar fjárfestingar í heild sinni, skilað um 1.626 milljón króna hagnaði af heildarfjárfestingu upp á um 3.744 milljónir króna. Á myndinni hér meðfylgjandi má sjá árangur einstakra fjárfestinga EFÍA sem er lokið eða langt á veg komnar.

## ... Jarðvarmi (HS Orka)

Árið 2011 fjárfesti EFÍA í HS Orku, sem er innviðafjárfesting í tengslum við sölu endurnýjanlegra orkugjafa. Árleg ávöxtun frá þeim tíma er um 8%.

## ...SF V (Festi)

Árið 2014 fjárfesti EFÍA í félagi sem var stofnað utan um fjárfestingu í fyrirtækinu Festi, sem á sínum tíma voru meðal annars verslanirnar Krónan og Elko. Árleg ávöxtun fjárfestingarinnar var um 27%.

## ...HSV Eignarhaldsfélag (HS Veitur)

Árið 2015 fjárfesti EFÍA í félaginu HS Veitum, sem er innviðafjárfesting í tengslum við vatnsdreifikerfi. Árleg ávöxtun frá fjárfestingu er um 18%.

## ...Fasteignasjóður SRE II

Árið 2011 tók EFÍA þátt í fasteignasjóðnum SRE II á vegum sjóðastýringarfyrirtækis Stefnis þar sem meðal annars var fjárfest í Icelandair hótelinu á Akureyri, húsnæði Nýherja, Hótel Borg og Advania. Árleg ávöxtun fjárfestingarinnar á eignarhaldstíma sjóðsins var um 24%.

## ...Framtaksfjárfestingarsjóðurinn HORN II

Árið 2013 ákvað EFÍA að fjárfesta í framtaksfjárfestingasjóðnum Horn II á vegum sjóðastýringarfyrirtækis Landsbréfa sem meðal annars fjárfesti í félögum Hvatningu, stærsta eiganda Bláa Lönsins, Fáfni Offshore og Kea hótelum. Árleg ávöxtun er um 25%.

## ...Íslenski Athafnasjóðurinn II

Árið 2013 fjárfesti EFÍA í framhaldssjóð Íslenska athafnasjóðsins á vegum Stefnis, Íslenska athafnasjóðsins II. Hann fjárfesti meðal annars í Festi og Skeljungu. Árleg ávöxtun er um 14%.

## ...Veðskuldabréfasjóðir

Á árunum 2014-2021 hefur EFÍA fjárfest í veðskuldabréfasjóðnum Alda Credit Fund (I, II, III), Veðskuld (II, III), STI fagfjárfestingsjóður og Landsbréf Veðskuldabréfasjóð (I, II) en um er að ræða fjárfestingu í innlendum veðskuldabréfum þar sem undirliggjandi eru meðal annars skuldabréf með veð í fasteignum. Árleg ávöxtun veðskuldabréfasjóðanna er um 7%.

## ...STI fagfjárfestingsjóður

Árið 2016 fjárfesti EFÍA í STI á vegum Stefnis. Árleg ávöxtun um 7%

## ...TFII

Árið 2017 fjárfesti EFÍA í TFII, á vegum Íslenskra verðbréfa, sem hefur fjárfest í Hreinsitækni, Coripharma og Genis. Árleg ávöxtun er hingað til um 20%.

### ...Íslenski Athafnasjóðurinn

Árið 2011 ákvað EFÍA að taka þátt í Íslenska athafnasjóðnum á vegum Stefnis sem meðal annars fjárfesti í Högum og Sjóvá. Árleg ávöxtun er um 17%.

### ...Edda slhf

Árið 2013 fjárfesti EFÍA í innlenda framtakssjóðnum Eddu hjá sjóðastýringarfyrtækinu Virðingu. Sjóðurinn fjárfesti meðal annars í Dominos, Securitas, Marorku og Íslandshótelum. Árleg ávöxtun er um 10%.

### ...Ármúli lánsafn

Árið 2015 fjárfesti EFÍA í fagfjárfestasjóði í rekstri Stefnis. Um var að ræða eignatryggt skuldabréf til fjármögnunar á skilgreindu lánasafni MP banka. Árleg ávöxtun er um 7%.

### ...Íslenski Athafnasjóðurinn III

Árið 2016 fjárfesti EFÍA í framhaldssjóði Íslenska athafnasjóðsins á vegum Stefnis sem meðal annars fjárfesti í Reykjavík EDITION, Terra, Hamri, Lyfju og Men&Mice. Árleg ávöxtun er um 8%.

### ...AL 2 fagfjárfestasjóður

Árið 2018 fjárfesti EFÍA í AL 2 á vegum Stefnis sem var fjárfesting í óskráðum skuldaviðurkenningum fyrtækja í gegnum Kvikubanka hf. Árleg ávöxtun er um 5%.

### ...Blávarmi (Bláa lónið)

Árið 2019 fjárfesti EFÍA í Blávarma sem fjárfestir í Bláa lóninu. Árleg ávöxtun um 9%.

### ...Kjölfesta

Árið 2012 fjárfesti EFÍA í framtakssjóðnum Kjölfestu sem var samstarf Virðingar og ALM ráðgjafar. Sjóðurinn fjárfesti meðal annars í Meniga, Oddi, Senu, Íslands hótel. Árleg ávöxtun er um 1%.

### ...Innviðir fjárfestingar

Árið 2015 fjárfesti EFÍA í innviðasjóði sem m.a. fer með eignarhlut í HS Veitum. Árleg ávöxtun er um -5%.

### ...Hvatning (Bláa lónið)

Árið 2019 fjárfesti EFÍA í sjóði á vegum Landsbréfa sem fer með eignarhlut í Bláa lóninu. Árleg ávöxtun er hingað til um 12%.

### ...SF VI slhf (Verne Global)

Árið 2014 fjárfesti EFÍA í SF VI á vegum Stefnis sem var fjárfesting í Gagnaverinu Verne Global á Reykjanesi. Árleg ávöxtun er um 8%.

### ...Framtakssjóðurinn HORN III

Árið 2016 fjárfesti EFÍA í framtakssjóðnum Horn III á vegum sjóðastýringarfyrtækisins Landsbréfa sem meðal annars fjárfestir í Ölgerðinni, Hópbílum og Bílaleigu Flugleiða. Árleg ávöxtun er um 1%.

### ...Framtakssjóður Íslands

Árið 2009 var ákveðið að fjárfesta í Framtakssjóð Íslands þar sem tilgangurinn var að taka þátt í að móta fjárhagslega og rekstrarlega endurreisn íslensks atvinnulífs. Framtakssjóðurinn fjárfesti í níu fyrirtækjum á starfstíma sínum, þar á meðal í Icelandair, Icelandic Group, NI og Invent Farma. Árleg ávöxtun á starfstíma sjóðsins er um 22%.

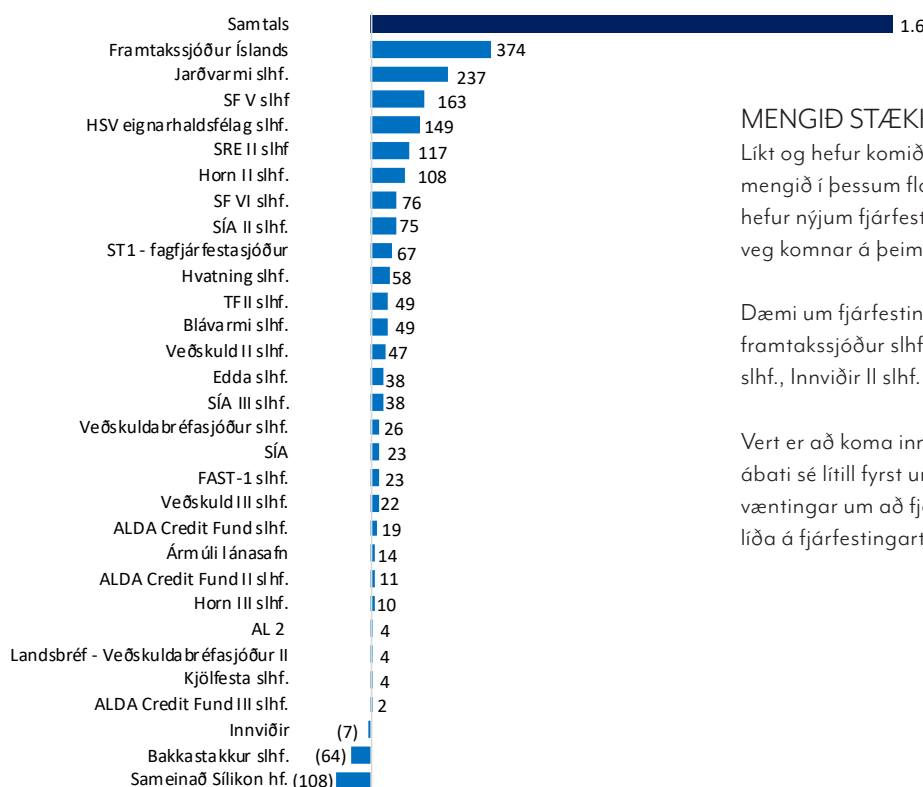
### ...PCC Bakki

Árið 2015 fjárfesti EFÍA í kísilverksmiðju PCC við Húsavík. Líftíma verkefnisins er ekki lokið en ánægjulegt er að eftir varúðarniðurfærslur síðustu ára vegna rekstrarerfiðleika var í ár stór hluti af varúðarniðurfærslunni dreginn til baka. Fjárfestingin er eftir þær breytingar bókuð á um 70% af upphaflegu kaupvirði.

### ...United Silicon

Árið 2015 fjárfesti EFÍA í kísilverinu United Silicon í Helguvík á Reykjanesi. Sívaxandi rekstrarerfiðleikar og rökstuddur grunur um sviksemi varð þess valdandi að fjárfestingin tapaðist að endingu að fullu en hún nam um 0,3% af eignum sjóðsins.

## Hagnaður/tap í milljónum króna af sérhæfðum innlendum fjárfestingum EFÍA



## MENGIÐ STÆKKAR

Líkt og hefur komið fram er EFÍA stöðugt að leitast við að stækka mengið í þessum flokk sérhæfðra fjárfestinga. Undanfarin ár hefur nýjum fjárfestingum verið bætt í safnið sem þó eru stutt á veg komnar á þeim tímamarki sem þessi frétt er skrifuð.

Dæmi um fjárfestingar sem hefur nýlega verið bætt við eru: lðunn framtakssjóður slhf., Crowberry II slhf., Eyrir Vöxtur slhf., VEX I slhf., Innviðir II slhf. og CP Invest slhf. (Coripharma).

Vert er að koma inn á að með slíkar fjárfestingar þykir eðlilegt að ábati sé lítill fyrst um sinn og jafnvel neikvæður. Aftur á móti eru væntingar um að fjárfestingarnar skili hagnaði þegar tekur að liða á fjárfestingartímabilið.

# Komum heil heim



Hver og einn flugmaður er ábyrgur fyrir öryggi síns loftfars og þeirra sem í því eru.

Eitt stig fyrir hvert atriði	<b>FLUGMENNASKA</b>	Eitt stig fyrir hvert atriði
<p><b>FÆRNI</b></p> <input type="checkbox"/> Fleiri en 30 flugtímar <input type="checkbox"/> Fleiri en 20 flugtímar <input type="checkbox"/> Fleiri en 10 flugtímar <input type="checkbox"/> Fleiri en 60 landingar <input type="checkbox"/> Fleiri en 40 landingar <input type="checkbox"/> Fleiri en 20 landingar <input type="checkbox"/> Flug á fleiri en þremur tegundum <input type="checkbox"/> Flug með kennara eða prófdómara <input type="checkbox"/> Hæfnipróf með prófdómara <input type="checkbox"/> Æft viðbrögð við hreyfibilun <input type="checkbox"/> Flug um flugvelli með flugumferðarstjórn <input type="checkbox"/> Stuttbrautarlandingar <input type="checkbox"/> Mjúkrautarlandingar <input type="checkbox"/> Hliðarvindslandingar <input type="checkbox"/> Stélhjólslendingar <input type="checkbox"/> Yfirlandsflug lengra en 300 km <input type="checkbox"/> Flug á físi eða svifflugu <input type="checkbox"/> Æft listflug eða óvenjulega afstöðu (unusual attitude) <input type="checkbox"/> Ferðu fyrir flug í huganum yfir þín lágmörk hvað varðar veður og annað sem máli skiptir	<p>18</p> <div style="border: 1px solid black; width: 100px; height: 100px; margin: 0 auto; position: relative;"> <div style="position: absolute; top: 0; left: 0; right: 0; bottom: 0; background-color: #2e8b57; color: white; text-align: center; padding: 5px;">Þú ert í góðu formi en farðu varlega</div> <div style="position: absolute; top: 50%; left: 0; right: 0; bottom: 0; background-color: #ffa500; color: white; text-align: center; padding: 5px;">Þú ert ekki í eins góðu formi og þú heldur</div> <div style="position: absolute; top: 100%; left: 0; right: 0; bottom: 0; background-color: #dc143c; color: white; text-align: center; padding: 5px;">Þú ert farin(n) að ryðga. Er ekki rétt að bæta úr því?</div> </div> <p>0</p>	<p><b>PEKking</b></p> <input type="checkbox"/> Rýnt í handbók flugvélar <input type="checkbox"/> Rýnt í skýrslur um flugslys <input type="checkbox"/> Rýnt í reglugerð um almannaflug <input type="checkbox"/> Rýnt í AIP <input type="checkbox"/> Skoðað Notam fyrir flug <input type="checkbox"/> Farið á upprifjunarnámskeið <input type="checkbox"/> Farið á flugöryggisfund <input type="checkbox"/> Kynnt þér upplýsingar um flugveður <input type="checkbox"/> Rifjað upp meðmæltan flugmáta utan stjórnads loftrýmis <input type="checkbox"/> Skoðað flugöryggistengt efni á netinu <input type="checkbox"/> Skoðað EASA GA heimasíðuna <input type="checkbox"/> Lesið flugtengd blöð eða bækur <input type="checkbox"/> Reiknað flugáætlun <input type="checkbox"/> Reiknað hleðslu og jafnvægi <input type="checkbox"/> Farið yfir neyðarviðbrögð í huganum <input type="checkbox"/> Farið á flugsýningu <input type="checkbox"/> Skoðað heimasíðu SGS <input type="checkbox"/> Skoðað flugtengt efni SGS á alltumflug.is
SAMTALS	Síðustu 12 mánuðir	SAMTALS

Farðu yfir gátlistann & sjáðu hvar þú stendur!

# SA OG BLÁFLUG SNIÐGANGA KJARASAMNING OG DÓMA

Í desember 2020 réð fragtflugfélagið Bláfugl til sín 11 gerviverktaka í gegnum erlenda starfsmannaleigu og rak stuttu síðar alla fastráðna flugmenn félagsins. Verktakarnir gengu beint í störf flugmannanna, fyrir helmingi lægri laun. Þetta var gert í miðjum kjarasamningsviðræðum. Félagsdómur hefur nú dæmt uppsagnirnar ólögmætar og kjarasamninga gilda en SA og Bláfugl hafa hundsað þá niðurstöðu.

## • Gerviverktaka

Flugmenn sem starfa í verktöku fyrir flugrekstrar-aðila eru í raun gerviverktakar því þeir uppfylla nær engin skilyrði fyrir verktöku: Störf þeirra og skyldur eru nákvæmlega hin sömu og þeirra sem starfa eftir kjarasamningi, t.d. hafa þeir reglu-bundin og föst laun og starfa eftir vaktafyrir-komulagi. Þeir inna sjálfir alla vinnu af hendi og ráða ekki sínum starfstíma.

**Skatturinn getur tekið á þessu og beðið er niðurstöðu rannsóknar þeirra sem fór af stað eftir úbendingu FÍA.**

## • Félagsleg undirboð

Laun sjálfstætt starfandi flugmanna Bláfugls eru umtalsvert lægri en laun launþega á kjarasamningi. Hinir „sjálfstætt starfandi flugmenn“ Bláfugls voru ráðnir í gegnum erlenda vinnumiðlun sem ekki var á skrá hjá Vinnuálastofnun eins og lög kveða á um. Vinnuálastofnun hefur skýlt sér á bak við að „gerviverktakaleigur“ heyri ekki undir lög um starfsmannaleigur.

**FÍA kærði ákvörðun VMST um að loka málinu til ráðuneytisins og telur ljóst að heimildir séu til staðar til þess að taka á þessum málum.**

## • Kjarasamningsbrot

Í kjarasamningi flugmanna við Bláfugl er skýrt kveðið á um forgangsrétt flugmanna.

**Að reka alla flugmenn sem eiga aðild að stéttarfélagi og ráða gerviverktaka í staðinn er því skýrt brot á kjarasamningi.**

Aðgerðir íslenskra flugfélaga að undanförunu, með þátttöku og stuðningi SA, hafa falið í sér alvarlega atlögu að stjórnarskrárvörðum tilverurétti stéttarfélagi og kjarasamningum.

## Félagsdómur staðfestir ólögmæti uppsagna og gildi kjarasamninga en Bláfugl og SA hyggjast þó hundsá dóminn

Félagsdómur kvað upp dóm í máli Félags íslenskra atvinnuflugmanna (FÍA) gegn Samtökum atvinnulífsins og Bláfugli þann 16. september sl. þar sem uppsagnir hinna fast-ráðnu flugmanna voru dæmdar ólögmætar.

Í dóminum kom skýrt fram að þegar kjarasamningur rennur út gilda ákvæði hans þar til samið er að nýju en kjarasamningsviðræður voru einmitt í miðjum gangi þegar félagið greip til

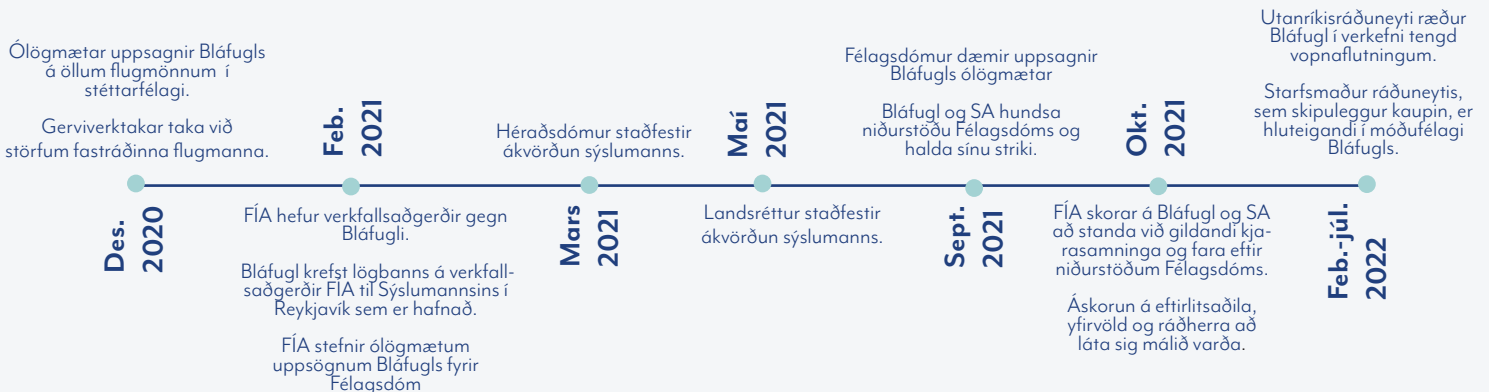
uppsagna. Þrátt fyrir niðurstöðu Félagsdóms og gildandi kjarasamning virðast SA og Bláfugl líta svo á að þau þurfi ekki að fara eftir umræddum dómi og kjarasamningi.

**Kjarasamningsviðræður halda nú áfram hjá Ríkissáttasemjara þar sem fram kemur hjá SA að hvorki þurfi að fara eftir fyrri kjarasamningi né dómi Félagsdóms.**

Launþegar jafnt sem verktakar eru hlunnfarnir, lög brotin og yfirvöld verða af sköttum og gjöldum sem ættu með réttu að renna til samneyslu

Íslenskar eftirlitsstofnanir hafa ekki staðið vaktina og félög komast upp með brot á lögum og að fylgja ekki samningum og dómum.

## TÍMALÍNA...



# EMBÆTTISMAÐUR Á HLOT Í FÉLAGI SEM HANN SAMDI VIÐ UM HERGAGNAFLUTNING

Utanríkisráðuneytið hefur flogið hergögnum til Úkraínu í á annan tug skipta undanfarna mánuði. Ráðuneytið vill ekki gefa upp hversu mörg flugin eru, hver kostnaðurinn sé eða hvað hafi verið flutt. Ráðuneytið telur ekkert óeðlilegt við að embættismaður sé hluthafi í flugfélaginu sem oftast var samið við. Sama félag er sakað um félagsleg undirboð og að brjóta kjarasamninga.

Grein eftir Helga Seljan.

Tvö íslensk flugfélög hafa tekið að sér hergagnaflutning fyrir íslensk stjórnvöld frá því brugðist var við beiðni Úkraínumanna um aðstoð við varnir landsins í lok febrúar, flugfélögin Air Atlanta og Bláfugl, mun oftast síðarnefnda flugfélagið. Bláfugl, eða Bluebird Nordic, er rekið á íslensku flugrekstrarleyfi, en er í eigu litáísks stórfyrirtækis, Avia Solutions Group (ASG), sem skráð er á eygni Kýpur.

Utanríkisráðuneytið vill ekki svara því hversu oft hefur verið samið við Bláfugl um hergagnaflug. Þó hefur komið fram að vélar Bláfugls hafi séð um mikinn meirihluta þeirra þrettán ferða sem farnar höfðu verið í byrjun apríl, þegar Kjarninn fjallað um málið. Ráðuneytið vill ekki svara því hversu mörg flug hafa bæst við á þeim mánuði sem liðinn er.

Stjórnvöld fást heldur ekki til að gefa upplýsingar um hvers kyns hergögn voru flutt í þessu flugi, enda sé um að ræða málefni sem falli utan gildissviðs upplýsingalaga þar sem það varði annars vegar „öryggi ríkisins eða varnarmál og hins vegar samskipti við önnur ríki eða fjölþjóðastofnanir“. Stundin fékk sömuleiðis ekki upplýsingar um kostnað ríkisins við þetta flug. Að sögn þar sem „endanlegur kostnaður liggur ekki fyrir“.

Í svari til Stundarinnar segir utanríkisráðuneytið: „Íslensk stjórnvöld hafa leigt fraktflygvélar frá flugfélögunum Air Atlanta og Bluebird Nordic til þessara verkefna. Í upphafi þessa mánaðar var greint frá því að alls þrettán slíkar fraktflygferðir hefðu verið farnar í samstarfi við Albaníu, Slóveníu, Ítalíu, Króatíu og Portúgal til áfangastaða nærri landamærum Úkraínu. Endanlegur kostnaður liggur ekki fyrir. Upplýst hefur verið um flutningana bæði á vettvangi ríkisstjórnar og utanríkismálanefndar Alþingis.“

Garðar Forberg sem starfar sem hermálafulltrúi fastanefndar Íslands hjá NATO, í Brussel, hefur haft umsjón með skipulagningu og samningum við flugfélögin vegna þessa hergagnaflutninga. Hlutverk hans hefur verið að leita eftir þjónustu flugfélaga sem sinna slíku fragtflugi og semja

við þau um tilhögun og verð.

Garðar var áður stjórnandi og einn eigenda flugfélagsins Avion Express, sem selt var litáíska félaginu ASG árið 2019. Samkvæmt því sem fram kemur í ársreikningum litáíska félagsins var hluti kaupverðsins sem samið var um til Garðars og viðskiptafélaga hans, greiddur í formi hlutfjár í ASG, sem ári síðar keypti svo flugfélagið Bláfugl. Garðar hefur ekki viljað gefa upp hversu stóran hlut hann eigi í félaginu, en eftir því sem næst verður komist er hann hvorki stór eða ráðandi. Líkast til undir 1% af heildarhlutfélagi ASG.

## RISI Á FLUGMARKAÐI

Það segir þó lítið um verðmæti hlutarins, enda er Avia Solutions Group sagt stærsta fyrirtæki Mið- og Austur-Evrópu í flugrekstri. Tekjur þess á ári eru vel yfir eitt hundrað milljarða íslenskra króna. Það á fjölda dótturfélaga víða um heim, sem meðal annars leigja út flugvélar og áhafnir. Þótt höfuðstöðvarnar séu í Litáen er móðurfélagið skráð á Kýpur. Það rekur þess utan 90 skrifstofur og hefur starfsstöðvar í um 50 löndum. Starfsmenn ASG og dótturfélaga eru í kringum 7.000.

Stundin hefur árangurslaust reynt að fá frekari svör frá bæði ráðuneytinu og Garðari Forberg um aðkomu hans að samningum við flugfélagið Bláfugl, hlutabréfaeign hans í móðurfélagi Bláfugls og eins hvernig þetta tvennt fari saman. Garðar kvaðst í skriflegu svari ekki geta svarað spurningum Stundarinnar um mögulega hagsmunaárekstra eða hlutabréfaeign sína. „Sökum stríðsins í Úkraínu, og viðbragða stjórnvalda, hef ég ekki heimild til að tjá mig um einstök málefni, vegna öryggissjónarmiða.“

Garðar vísaði fyrirspurn um hlutabréfaeign sína og aðkomu að samningum við Bláfugl á utanríkisráðuneytið, sem fékkst heldur ekki til að svara spurningum Stundarinnar með beinum hætti, heldur var vísað til þess að endanleg ábyrgð á viðskiptunum lægi hjá ráðherra, samkvæmt tillögum sérfræðinga ráðuneytisins. Ráðuneytið kvaðst auk þess ekki vilja gefa upp

hvaða einstaka störfum tilteknir starfsmenn sinna í ráðuneytinu.

„Mikilvægt er að áréttta að viðbragðsraði og lausnamiðuð nálgun hefur skipt höfuðmáli í þessum verkefnum. Verðlagning hefur í öllum tilvikum verið í góðu samræmi við markaðsverð, og jafnvel undir því,“ sagði í svari ráðuneytisins.

## RÁÐUNEYTIÐ TELUR TÍMA- SETNINGU AUKAATRIÐI

Stundin hefur fengið staðfest að vitneskja sé til staðar í utanríkisráðuneytinu um hlutabréfaeign Garðars, en að það sé mat ráðuneytisins að sú eign sé ekki til þess fallin að valda hagsmunaárekstrum. Upplýsingar um hlutabréfaeign Garðars lágu þó ekki fyrir þegar Garðar var ráðinn í stöðu hermálafulltrúa, enda hafi þá ekkert bent til þess að það myndi skipta máli.

„Ráðuneytið gefur ekki upplýsingar um persónulega hagi starfsmanna sinna en gætir að þeim reglum stjórnsýsluréttarins sem við eiga um undirbúning og ákvarðanatöku mála, meðal annars hæfisreglum. Fyrir alla starfsmenn gilda jafnframt siðareglur utanríkisþjónustunnar, sem eru til frekari fyllingar lögum um utanríkisþjónustu, starfsmannalögum og stjórnsýslulögum.“

## SPURNINGAR STUNDARINNAR

Eftirfarandi spurningar lagði Stundin fyrir Garðar Forberg, sendiráðunaut hjá fastanefnd Íslands hjá Nato:

1. Geturðu staðfest að þú hafir átt aðkomu að samskiptum og/eða samingum við umrædd flugfélög vegna þessara viðskipta íslenska ríkisins? Í hverju fólst þín aðkoma að flutningi þessara hergagna?
2. Ert þú, félag á þínum vegum eða fjölskyldu-meðlima eða venslafólks, hluthafi, í viðskiptum eða hefur átt í viðskiptum síðastliðin ár, við umrædd flugfélög, eigendur þess eða stjórnendur?
3. Eru til staðar einhverjir hagsmunir, fjárhagslegir eða aðrir, milli þín og Bláfugls, núverandi eigenda Bláfugls, tengdra félaga og/eða eigenda?

## SIÐAREGLUR OG MÁLASKRÁ

Hvorki utanríkisráðuneytið né Garðar fást til að svara þeirri spurningu hvort það hafi verið áður eða eftir að Stundin spurðist fyrir um málið, sem Garðar tilkynnti yfirmönnum sínum í ráðuneytinu um hlutabréfaeign sína. Auk þeirra hæfisreglna og laga sem talin eru upp í svári ráðuneytisins eru einnig í gildi siðareglur starfsmanna stjórnarráðsins.

Í þeim segir meðal annars að gæta skuli að hagsmunatengslum starfsmanna: „Skapist hættu á að slík tengsl valdi hagsmuna-árekstrum upplýsir starfsfólk næsta yfirmann. Báðir aðilar gæta þess að slík upplýsingagjöf sé skráð í málaskrá.“ Stundin hefur ekki fengið svör við því hvort þetta hafi verið gert í tengslum við vinnu Garðars Forberg hermálafulltrúa og samningagerð vegna hergagnaflugs Bláfugls undanfarna mánuði.

## RÁÐUNEYTIÐ SAGDI UMFJÖLLUN HÆTTULEGA

Utanríkisráðuneytið telur enda ekki að þessi fjárhagslegu tengsl Garðars við Bláfugl hafi

þvælst fyrir vinnu hans fyrir ríkið og samningum við flugfélagið, enda sé formlegt ákvörðunarvald um viðskiptin í höndum ráðherra.

„Nú þegar eignatengsl umrædds starfsmanns liggja fyrir gagnvart ráðuneytinu er það mat ráðuneytisins að þau geri hann ekki vanhæfan til að sinna þeim verkefnum sem honum eru falin hverju sinni, m.a. með tilliti til reglna stjórnsýsluréttarins sem við eiga um undirbúning og ákvarðanatöku mála. Það liggur enda fyrir að ákvörðun um framkvæmd verkefna og ábyrgð á þeim er ávallt á hendi ráðherra en ekki þeirra embættismanna sem koma að undirbúningi þeirra. Ítrekað skal að ráðuneytið tjáir sig ekki um hvaða verkefnum einstakir starfsmenn sinna.“

**„Skapist hættu á að slík tengsl valdi hagsmunaárekstrum upplýsir starfsfólk næsta yfirmann. Báðir aðilar gæta þess að slík upplýsingagjöf sé skráð í málaskrá“**

- Úr siðareglum starfsmanna stjórnarráðsins

Ráðuneytið telur þvert á móti að umfjöllun um málið geti valdið hættu fyrir viðkomandi starfsmann og aðstandendur hans, án þess þó að það sé útskýrt nánar. Nafn Garðars hefur áður verið nefnt í fjölmiðlum í tengslum við hergagnaflutninga íslenskra stjórnvalda. Í Morgunblaðinu þann 2. maí síðastliðinn var því velt upp hvaða Íslendingar væru mögulega á svörtum lista rússneskra stjórnvalda. Garðar Forberg var þar nefndur sérstaklega með vísan til þess að hann hefði annast framlag Íslands við hergagnaflutninga til Úkraínu.

„Ráðuneytið telur enn fremur að getgátur um tiltekna starfsmenn og nafngreining á þeim í fjölmiðlum geti haft neikvæð áhrif á möguleika þeirra til að sinna mikilvægum störfum og hugsanlega teft öryggi þeirra eða aðstandenda í hættu,“ segir meðal annars í skriflegu svári utanríkisráðuneytisins til Stundarinnar.

## SEGIR VIÐSKIPTI VIÐ BLÁFUGL ÓÁSÆTTANLEG

Formaður Félags atvinnuflugmanna segir óásættanlegt að ríkið eigi í viðskiptum við fyrirtæki sem stundi félagsleg undirboð. Það sé spilling ef embættismaður eigi fjárhagslega hagsmuni af viðskiptum sem hann sinni fyrir ríkið.

Allt frá því stórfyrirtækið ASG keypti flugfélagið Bláfugl af íslenskum fjárfestum árið 2020 hefur það reglulega komist í fréttir vegna ásakana um félagsleg undirboð og vinnumarkaðsbrot. Bláfugl sagði upp öllum flugmönnum sínum sem áttu aðild að stéttarfélagi og réð 11 verktaka í þeirra stað í gegnum starfsmannaleigur í lok árs 2020. Uppsagnirnar voru síðar dæmdar ólögmætar í félagsdómi ári síðar.

Í millitiðinni beitti Félag íslenskra atvinnuflugmanna (FÍA) verkfalli gegn fyrirtækinu sem svaraði með því að reyna að fá lögbann á aðgerðirnar. Beiðni Bláfugls var hafnað og

bæði héraðsdómur og Landsréttur staðfestu lögmæti verkfallsaðgerðanna. Þrátt fyrir dómana hefur Bláfugl haldið sínu striki og FÍA hefur gagnrýnt fyrirtækið og Samtök atvinnulífsins harðlega fyrir það sem þeir kalla aðför að tilverurétti stéttarfélaga og kjarasamningum. Íslenskar eftirlitsstofnanir hafi sömuleiðis brugðist í að framfylgja lögum gegn Bláfugli.

Þegar upplýst var um það að íslensk stjórnvöld hefðu samið við Bláfugl um framkvæmd hergagnaflutnings í lok febrúar, sendi FÍA frá sér harðorða ályktun þar sem félagið sagði eðlilega kröfu að íslensk fyrirtæki virði gildandi lög, kjarasamninga og niðurstöður dómstóla. „Það er því með öllu óásættanlegt að það fái að viðgangast að íslenska ríkið, í umboði skattgreiðenda, eigi viðskipti við félag á borð við Bláfugl.“

Í samtali við Stundina sagði formaður FÍA, Jón Þór Þorvaldsson, félagið engin viðbrögð hafa fengið frá stjórnvöldum vegna áskrunarinnar vegna viðskiptanna við Bláfugl, ekki frekar en

ítrekuðum beiðnum um að stjórnvöld gripu inn í og til aðgerða vegna félagslegra undirboða fyrirtækisins.

„Það er óskiljanlegt að ríkið eða ráðuneyti semji eða vilji eiga í viðskiptum við fyrirtæki sem búið er að dæma fyrir félagsleg undirboð,“ segir Jón Þór Þorvaldsson, formaður FÍA. „Hvað varðar Garðar, ef satt reynist að hann sem embættismaður hafi samið um flutning á hergögnum fyrir hönd íslenska ríkisins við Bláfugl, verandi sjálfur tengdur félaginu í gegnum viðskipti og eignarhlut í móðurfélagi þess, er það augljóslega spilling í mínum huga og líklega flestra. Utanríkisráðherra hlýtur að hafa verið kunnugt um þessi viðskipti og eignatengsl starfsmanns í ábyrgðar- og áhrifastöðu í utanríkisþjónustunni.“

Hver og einn flugmaður er ábyrgur fyrir öryggi síns loftfars og þeirra sem í því eru.

# Komum heil heim



## AÐFLUG OG LENDING

### GUMPS LISTINN

Mundu að fara yfir öryggisatriðin í huganum fyrir landingu, t.d. GUMPS:

- G** gas // eldsneyti stillt á réttan tank, rafmagnsdæla á ef við á
- U** undercarriage // hjólabúnaður ef við á
- M** mixture // eldsneytisblanda rétt stillt
- P** prop // stilling skrúfu ef við á
- S** switches // rofar eftir því sem við á.

Flýgurðu yfir landingarstaðinn til að kanna ástand hans, ef ekki liggja fyrir upplýsingar um slíkt?

Ertu viðbúin/-nn því að hætta við aðflug ef á þarf að halda?

Ertu búin/-nn að fara yfir hvernig þú vilt haga aðfluginu?

### EFTIR FLUG

Skilurðu við flugvélinu samkvæmt handbók?

...og eins og þú vilt koma að henni?

Manstu eftir að loka flugáætlun, ef við á?