

KOTRA

FRÉTTABRÉF FÉLAGS ÍSLENSKRA ATVINNUFLUGMANNA
DECEMBER 2024



Icelandair hefur tekið á móti fyrstu Airbus 321LR í flota sinn. Af tilefni komu vélarinnar til landsins, var efnt til lágflugs yfir Reykjavík. Það voru flugstjórnarnir Kári Kárasón og Arnar Jökull Agnarsson sem sátu við stjórnvölinn. Ljósmynd/ Ágúst Sigurjónsson

Merkileg saga um niðurbrot stéttarfélags og félagsleg undirboð

„Við getum auðvitað ekki stýrt því hvað fólki finnst eða hvað það segir, en við óskum þess gjarnan að gagnrýnin byggji á rökstuddum fullyrðingum en sé ekki, eins og okkur hefur nú stundum þótt, úr lausu lofti gripnar“. Svo segir Einar Örn Ólafsson, forstjóri Play í viðtali við mbl.is, þann 16. október síðastliðinn. Svar forstjórans er við spurningu blaðamanns Morgunblaðsins í kjölfar þess að boðaðar voru umfangsmiklar breytingar á rekstri Play. Spurt var: „Tímasetningin skapar eflaust hugrenningartengsl [...] meðal fólks.

Hafið þig áhyggjur af því að ASÍ rísi upp á afturlappirnar, líkt og sambandið hefur áður gert gagnvart ykkur?“. Þar er vísað til þeirrar atburðarrásar sem átti sér stað vorið 2021, skömmu áður en Play hóf sig fyrst til flugs. Ekki þótti allt með felldu hvað varðar kjarasamninga flugfólks Play. Stórt var spurt um bæði tilurð þeirra og innihald. Þótti þar bera bragð að aðför að stéttarfélögum (e. union busting) og félagsleg undirboð.

Verkalýðshreyfingin lét á þessum tíma hraustlega í sér heyra. Þess

tíma forseti ASÍ og formaður FÍA voru ómyrk í máli og færðu sannfærandi rök til stuðnings. Allt kom fyrir ekki og málið lognaðist útaf.

Nú hafa hafa orðið vendingar á högum flugfélagsins Play og enn koma málefni flugmanna og flugliða þess við sögu. Öllum má ljóst vera að aðstaða þessa fólks til að hafa áhrif á kjör sín og aðstæður eru litlar sem engar. FÍA hefur því ákveðið að verða við kalli forstjóra Play og færa fram „gagnrýni sem byggir á rökstuddum fullyrðingum“ og eru útlistaðar í þessu fréttabréfi.

Vel heppnuð ráðstefna um flugöryggismál

Reykjavík Flight Safety Symposium tryggir sig í sessi

Ráðstefnan Reykjavík Flight Safety Symposium var haldin 10. október s.l. Það er öryggisnefnd FÍA sem hefur veg og vanda af öllum undirbúningi, en ráðstefnan var nú haldin í áttunda sinn. Þátttakendur eru jafnan fulltrúar stofnana og samtaka, ásamt einstaklingum sem láta sig málefnið varða.

Svandís Svavarsdóttir þáverandi innanríkisráðherra opnaði fundinn, en við henni tók **Niklas Ahrens** sem fyrsti fyrirlesari. Hann fjallaði ítarlega um málefni GPS truflana, sem er vaxandi ógn í flugi víða um heim og getur haft í för með sér miklar áskoranir. Í kjölfar hans steig á svið **Mouna Bouassida Bouricha** sem er hátt sett innan tæknisviðs flugfélagsins Qatar. Hún kom að sama skapi víða við um tæknilegar áskoranir er varða flugleiðsögu í samhengi við GPS truflanir og þær lausnir sem hún vinnur með til að mæta þeim vanda.

Tomas Gustafsson fjallaði því næst um þróun fjarturna, sem nú ryðja sér til rúms sem og opna fyrir mannlausa flugturna til notkunar á afskekktum svæðum. **Sigríður**

Björk Þormar miðlaði af reynslu sinni um andlega heilsu og gaf mörg góð ráð í þeim málum. **Ragnheiður Aradóttir** miðlaði af reynslu sinni sem stjórnendamarkeðgjafi og kom þar víða við sögu. **Linda Gunnarsdóttir** fjallaði um innleiðingu Icelandair á Airbus, sem er stórt verkefni innan félagsins. Að lokum steig í pontu **Jón Hörður Jónsson**, formaður öryggisnefndar og flutti lokahugleiðingar. Fundarstjóri var **Jóhannes Bjarni Guðmundsson**.

Góður rómur var gerður af ráðstefnunni, sem þóttist takast vel og er rós í hnappagat öryggisnefndarinnar. Sú nýbreytni var í ár að ráðstefnan fór fram á ensku. Sú ráðstöfun er ekki aðför að hinu ilhýra, heldur frekar til að undirstrika að ráðstefnan hefur fengið á sig alþjóðlegra yfirbragð og mun þannig vonandi getað vaxið ásmegin í komandi framtíð. Öryggisnefnd FÍA er elsta fastanefnd félagsins, sem undirstrikar það vægi sem öryggismál hafa í þessum iðnaði og mikilvægi stöðugar umræðu meðal allra sem að því borði koma.



Svandís Svavarsdóttir, þáverandi innviðaráðherra opnaði fundinn



Fulltrúar Flugfreyjufélags Íslands (f.v.) Eyrún Björk Jóhannsdóttir, Kristinn Geir Guðmundsson og Berglind Kristófersdóttir



Jón Hörður Jónsson (t.v.) formaður ÖFÍA, Njáll Trausti Friðbertsson alþingismaður og Matthías Arngrímsson (t.h) ÖFÍA



Ein af fyrirlesurum ráðstefnunnar: Mouna Bouassida Bouricha frá tæknisviði flugfélagsins Qatar.

Ljósmyndir: Jón Svavarsson

Siðaskipti hjá flugmönnum Icelandair

■ Kannski erfitt en alls ekki ómögulegt að temja gamla hunda

Þeir sitja margir sveittir yfir bókunum, flugmenn Icelandair þessa dagana. Eftir langa og farsæla samferð á eldri farkostum félagsins, kveðja þeir nú gamla tíma og hefja nýja vegferð á hinum evrópska Airbus. Eins og flestir þekkja þarf nokkuð áttak til að temja sér nýja siði og læra ný vinnubrögð. Engan bilbug er að finna á þeim flugmönnum sem Kotra hefur hitt fyrir, heldur einhenda þeir sér í verkið með tilhlökkun og jákvæðni að vopni.

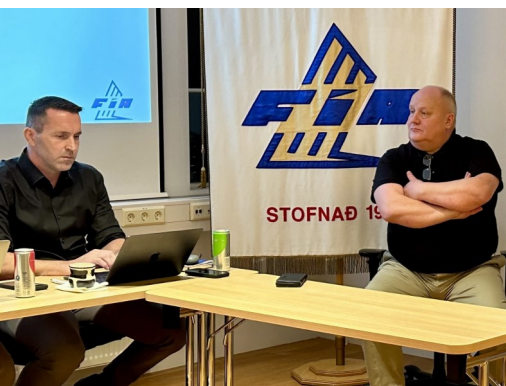


Félagarnir Gunnar Valur Stefánsson og Hjörtur Haraldsson glaðbeittir að námskeiði loknu í Toulouse.

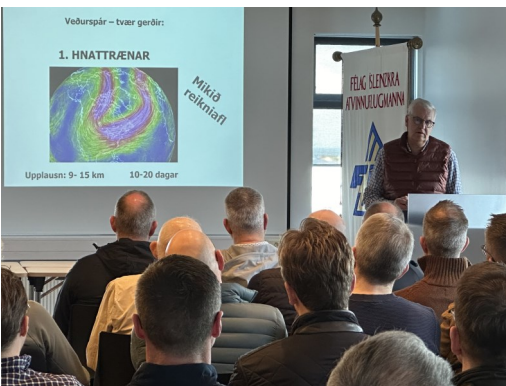
Hópurinn er tvískiptur í nálgun sinni: Undanfarar lögðu leið sína til höfuðstöðva Airbus í Toulouse, þar sem þeir gengust undir tegundaráritun á meðan aðrir sitja námskeið hjá þjálfunardeild Icelandair og munu þaðan ljúka sínum réttindum. Icelandair hefur nú tekið við fyrsta Airbus 321LR og við tekur línuþjálfun þeirra sem tekið hafa skrefið í þá átt. Það verður því að nægu að hyggja hjá mörgum FÍA mannum þessa adventuna.



Sigþór Gunnarsson og Magnús Brynjarsson taka fyrstu skrefin í þjálfunasetrinu við Flugvallarveg í Hafnarfirði.



Formaðurinn og Reynir Einarsson fundastjóri



Einar Sveinbjörnsson segir veðurfréttir

Öflug félagsstarfsemi í Hlíðarsmára

Félagsmenn FÍA búa góðu búi í höfuðstöðvum sínum í Hlíðarsmára, þar sem jafnan er eitt-hvað á döfinni og allir velkomnir þar á bæ.

Í október s.l. var haldinn almennur félagsfundur. Til umræðu voru málefni flugrekenda, þ.e. þeirra félaga sem FÍA á í samningssambandi við. Farið var vítt og breitt yfir hin ýmsu mál sem eru á baugi og fyrirspurnum fundarmanna svarað. Fundurinn gaf glöggt til kynna hversu víða félagsmenn FÍA stinga niður fæti í störfum sínum.

Miðvikudagsfundir vinsælir

Á síðasta miðvikudegi hvers mánaðar er opið hús fyrir félagsmenn, með tilhlýðilegt kaffibrauð á

boðstólum. Þessar stundir eru gjarnan nýttar til almennrar fræðslu og umræðna. Í nóvember stóð starfsmenntasjóður fyrir umræðum um svefn, þar sem Dr. Erla Björnsdóttir gaf góð ráð þar að lútandi fyrir vaktvinnandi flugmenn.

Í október s.l. tók Einar Sveinbjörnsson veðurfræðingur hús á félagsmönnum og fræddi m.a. um rannsóknir á veðurlagi við Hvassahraun, ásamt ýmsum öðrum molum úr sínum fræðum.

FÍA hvetur félagsmenn eindregið til að fjölmenna bæði á almenna fundi og þá fræðslu sem í boði er. Maður er manns gaman og margt skemmtilegt skrafað á slíkum fundum.

Flugmál í kjölfar þingkosninga

Í aðdraganda liðinna kosninga blés Flugmálafélag Íslands til opins kosningafundar um flugmál á Íslandi. Fundinn sóttu átta fulltrúar ólíkra framboða.

Fundinn opnaði Matthías Sveinbjörnsson forseti Flugmálafélagsins. Hann fór í sínu máli yfir stærð flugreksturs hér á landi og umsvif þess í íslensku hagkerfi. Það kann einhverjum að koma á óvart hve flugið vegur þungt í þjóðarframleiðslu, en Matthías undirstrikaði vel hversu mikilvægt flugið er fyrir land og þjóð. Spurningum var síðan beint til fulltrúa flokkanna, sem komu víða við í sínum málflutningi.

Álögur á flug til umræðu

Bent var á að álögur í flugi hefðu aukist jafnt og þétt. Þær hafa eðli sínu samkvæmt áhrif á samkeppnisstöðu íslenskra flugrekanda, sem eiga í harðri og alþjóðlegri baráttu. Kolefnisskattar munu þar vega þungt á komandi árum og hart var deilt á stjórnvöld að hafa ekki sótt harðar um undanþágur þar að lútandi. Af svörum fulltrúa flokka

verður ekki annað skilið en að skilningur sé fyrir hófsemi í álögum sem leggjast á íslenskan flugiðnað.

Staða flugkennslu

Eins og þekkt er hefur flugkennsla hér á landi farið í gegnum ólgusjó. Á fundinum var rakið hvernig mála flokkurinn hefur verið á hrakhólum innan kerfisins og ekki fundið sér samastað þar inni. Einnig var bent á þann mikla aðstöðumun sem er á námi flugmanna og annarra stétta. Var þar sem dæmi tekin sá verðmunur sem er á skipstjórnarnámi og flugmannsnámi, en sá munur er bókstaflega „himinn og haf“.

Fulltrúar flokkanna voru nokkuð einróma í því að deila áhyggjum af stöðu flugnáms og nauðsyn þess að ríkið stigi þar inn með nauðsynlegum úrbótum.

Framtíð Reykjavíkurflugvallar

Ekki var annað að heyra á fundarmonnum en að Reykjavíkurflug-



Matthías Sveinbjörnsson, forseti Flugmálafélags Íslands

völlur myndi viðhalda starfsemi sinni í náinni framtíð, þó að fulltrúar tækju missterkt til orða um hversu hart ætti að ganga í að höggva á þann hnút. Nokkuð var deilt á þá löggerninga sem liggja að baki lóðaleigusamningum sem gerðir voru til að liðka fyrir lóðauppbyggingu á svæði vallarins. Skilningur á mikilvægi vallarins í innanlands og sjúkraflugi virtist almennur meðal fulltrúa flokkanna.

Nú tekur til starfa nýtt þing. Áhuga-vert verður að fylgjast með aðkomu þeirra að málaflokknum.



Indriði I. Stefánsson: Pírati



Njáll Tr. Friðberts: Sjálfstæðisfl.



Rúnar Sigurjóns: FI Fólksins



Jón Þór Þorvaldsson: Miðfl.



Grímur Grímsson: Viðreisn



Arnar P. Jónsson: Lýðræðisfl.



Jóhannes Loftsson: Ábyrg ft.



Kristján Þ. Snæbjörns: Samf.

Pistill | Alþjóðamál

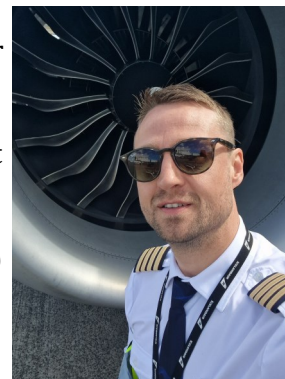
Sem formaður Alþjóðanefndar FÍA get ég viðurkennt það að nefndin er ekki áberandi í daglegu amstri félagsmanna og hefur að einhverju leyti flogið undir radar síðustu misseri. Félagsmönnum FÍA hefur fjölgað mikið síðustu ár og því tilvalið að kynna félagsmönnum störf og hlutverk nefndarinnar.

Alþjóðanefnd starfar náið með tveimur regnhlífasamtökum, þ.e. IFALPA (International Federation of Airline Pilots' Associations) og ECA (European Cockpit Association). Í gegnum Alþjóðanefnd þá tekur FÍA þátt í margskonar vinnuhópum sem heyra undir þessi tvö samtök, vinnuhópa á borð við svokallaðan Industrial vinnuhópum, lögfræði vinnuhóp og flug- og vaktatíma vinnuhóp.

Segja má að helsta hlutverk nefndarinnar sé upplýsingasöfnun. Nefndin hefur aðgang að gríðarlega miklu magni upplýsinga í gegnum öflugt tengslanet sitt. Nefndin miðlar þessum upplýsingum svo til stjórnar FÍA, lögfræðinga, öryggisnefndar og félagsmanna ef við á. Til þess að viðhalda þessu tengslaneti þá sækir hluti nefndarinnar nokkra viðburði erlendis á ári hverju.

Helstu viðburðirnir eru árleg IFALPA ráðstefna, vinnufundur og ráðstefnur á vegum ECA, sem og einstaka viðburði á vegum NTF (Nordic Transport Workers Federation).

Síðustu ár hefur nefndin aukið samstarf FÍA við hin stéttarfélagin á Norðurlöndunum og með því hefur tekist að ná fram mikilli hagræðingu í starfinu og jókst vogarafl nefndarinnar til muna á alþjóðavettvangi. Eins og greint var frá á sínum tíma þá kom FÍA inn manni í stjórn ECA á síðasta ári og hefur það reynst stéttarfélaginu vel.



Jónas Þór Guðmundsson, formaður alþjóðanefndar

Sem nefndarmaður í Alþjóðanefnd FÍA hef ég ítrekað kynnst því hversu öflugt og vel búið stéttarfélag FÍA er. Hluti af þessum búnaði er tengslanet og sýnileiki FÍA á alþjóðavettvangi og þessu þarf að viðhalda. Sé FÍA borið saman við mun stærra stéttarfélag erlendis þá stöndum við ansi vel og er það að stórum hluta að þakka þeim nefndum, ráðum og vinnuhópum sem fyrir félagið starfa.

Ólík útkoma í mælingu á stéttvísi íslensku flugfélaganna

Nýlega bærust niðurstöður úr könnun ECA (European Cockpit Association) sem gerð var meðal flugmanna 50 evrópskra flugfélaga. Athygli vekur að þátttaka meðal íslenskra flugmanna er hlutfallslega mikil, en könnunin gefur færi á að gefa einkunn er varðar stéttvísi vinnuveitanda.

Góður vitnisburður Icelandair

Þrátt fyrir að falla um eitt prósentustig, er Icelandair í þriðja sæti með einkunnina „social excellence“. Félagið fær háa einkunn í mati á virðingu vinnuveitanda við stéttarfélag (95%) og kjarasamninga (94%). Félagið fær einnig háa einkunn í mati á fyrirtækjameningu og jafnvægi milli vinnu og einkalífs (87%). Án þess að vera tölulega tilgreint, kemur fram í könnuninni að félagið

fær lægri einkunn fyrir flugtímahámörk (e. Concerns over flight time limitations) og laun eru undir væntingum (e. Pay is below expectations)

Air Atlanta Icelandic rekur lestina

AAI rekur nær lestina á listanum, með einkunnina „social misfit“. Einkunn um mat á virðingu við stéttarfélag og kjarasamninga er lág (30 og 22%), en öllu meiri sátt ríkir um jafnvægi vinnu og einkalífs (49%). Í hinum ótölulegu niðurstöðum birtast niðurstöður sem sýna áhyggjur flugmanna af verktakastarfsemi (e. Regular use of atypical employment) og ógagnsæi launa (e. Concerns over pay scale transparency).

Nánari upplýsingar um könnunina má finna á heimasíðu ECA. [Profile - europeanpilots | Tableau Public](#)

Rank	Airline	Category	2024 result	2021 difference	Nº of pilots
01	KLM	Social Excellence	97% ▲	+ 1.4%	177
02	Air France	Social Excellence	94% ▼	- 4.0%	172
03	Icelandair	Social Excellence	92% ▼	- 1.0%	102
46	Air Atlanta Icelandic	Social Misfit	33% ▼	- 38.1%	41
47	Smartwings	Social Misfit	31%		85
48	Avion Express	Social Misfit	26% ▲	+ 9.9%	44

Mynd: Samsett skjáskot af heimasíðu ECA

Pistill formanns FÍA



Jón Þór Þorvaldsson
Formaður FÍA

Kæru félagar

Aðventan er gengin í garð og framundan er annatími hjá okkur flestum við undirbúning jólahátíðarinnar. Í þessu starfi er það svo að sum okkar verða fjarri ástvinum og fjölskyldum yfir hátíðarnar. Það er auðvitað alltaf erfitt en það er hluti af okkar starfi og veruleika. Flugmenn geta þó minnst þess að með störfum okkar tryggjum viðbragð í sjúkraflugi, við erum reiðubúin, komi til útkalla vegna slysa eða náttúruhamfara og í farþegaflugi sameinum við fjölskyldur og vini um allan heim. Á jólum horfum við gjarnan inn og útá við. Við hugum að okkar nánustu en einnig að náunganum og reynum eftir föngum að láta gott af okkur leiða.

Útgáfa okkar í dag er með örlítið sérstöku sniði. Hún er að nokkru leyti tileinkuð starfsbræðrum okkar og systrum hjá flugfélaginu PLAY. Öðrum þræði er hún tileinkuð umfjöllun um ranggjörðir sem hafa átt sér stað frá upphafi stofnunar flugfélagsins Play og varðar kjör flugfólks þess félags.

Það muna sjálfsagt flestir eftir þeim stormi sem skall á í maí 2021, þegar ljóst varð að ekki var allt með felldu í hinum meintu kjarasamningum sem loks komu fólki fyrir sjónir. FÍA mótmælti þessum gjörningum harðlega en allt kom fyrir ekki. Málið er þó fjarri því að vera gleymt. FÍA hefur leitast við að fylgjast með og afla upplýsinga eftir föngum. Nú er svo komið að margir flugmenn sem gengust undir þessar kvaðir, hafa nú leitað á önnur mið og sumir þeirra eru nú félagsmenn FÍA. Með gagnasöfnun höfum við því mun gleggri mynd af atburðarrásinni en áður. Stundum er sagt að sannleikurinn geti verið ótrúlegri en ósannleikurinn.

Auðvitað var það mikið áfall þegar að WOWair varð gjaldþrota í mars 2019. Þar misstu margir vinnuna. Flugmenn WOW áttu saman stéttarfélag sem var í samvinnu við FÍA m.a. á vettvangi öryggismála. Skömmu eftir fall WOWair spurðist út að til skoðunar væri að stofna nýtt flugfélag á grunni þess mannaúds og reynslu sem eftir lá. En svo er engu líkara en að þeim félagslega vettvangi hafi verið kippt undan félagsmönnum og ráðin tekin úr þeirra höndum. Þeir urðu áhorfendur í leik en ekki þátttakendur, þrátt fyrir að vera í raun andlag þess að hægt væri að stofna hér nýtt flugfélag.

Eins og frægt er orðið þá dúkkuðu upp tveir kjarasamningar úr þessu ferli. Einn fyrir flugmenn og annar fyrir flugfreyjur- og þjóna. Hvað varðar síðarnefnda hópinn er vitað að þau höfðu enga félagslega aðild, né ráðningarsamband við Play og því ekki annað séð en að um fullkominn málamyndagerning hafi verið að ræða. Þessir samningar voru svo aldrei formlega kynntir, né um þá kosið í almennum félagskosningum. Að auki eru gildistímar samninganna á reiki og hafa þar nokkrar dagsetningar sést á prenti. Ekki verður séð að kjarasamningi milli flugmanna og Play hafi verið skilað til ríkissáttasemjara, líkt og lög gera ráð fyrir. Í þessu ferli stendur ekki steinn yfir steini og virðist hér um röð málamyndagerninga að ræða. Slíkt er auðvitað hvorki til samræmis við lög né hefðir þessa lands.

Málið afhjúpar getu - og úrræðaleysi stjórnvalda í slíkum málum. Skemmst er að minnast Flugfélagsins Bláfugls, sem hefur verið marg dæmt fyrir brot á kjarasamningum og lögum m.a. fyrir ólöglegar uppsagnir á flugmönnum. Í hnotskurn er það mál ekkert annað en skipulagt niðurbrot stéttarfélags, sem kryddað er með gerviverktöku. Hvorki í því máli, né í máli flugfólks Play hafa stjórnvöld sett fótinn niður, þrátt fyrir augljós og ærin tilefni. Það hefur áður komið fram í skrifum okkar sem erum í framlínu FÍA að löggjafinn hefur talað, dómsvaldið hefur talað en framkvæmdavaldið og eftirlitsaðilar þegja þunnu hljóði. Það má teljast merkilegt í samfélagi sem telur sig til síðaðra þjóða að framkvæmdavaldið og eftirlitsaðilar sinni ekki lögbundnu hlutverki sínu. Slíku aðgerðaleysi mætti með rökum jafna við valdniðslu þegar almannahagsmunir eru í húfi.

Nú mun sjálfsagt einhver halda því fram að um klámhogg sé að ræða af okkar hálfu með umfjöllun um þetta Play mál núna. Ég fullyrði að svo er ekki. Í fyrsta lagi er þetta bæði stórmerkileg og grafalvarleg saga. Hún varðar eina mestu aðför að stéttarfélagi (union busting) hér á landi síðustu áratugi ef ekki frá upphafi. Saga sem hvorki má gleymast né endurtaka sig.

Í annan stað þá höfum við samúð með starfsbræðrum og -systrum okkar hjá Play. Staða þeirra var harla vonlítil eftir gjaldþrot WOWair, sem vegur auðvitað þungt í þeirri meðferð sem þau hlutu í kjölfarið. Með nokkrum sanni má segja að félagi þeirra hafi verið kippt frá þeim og ráðin tekin úr þeirra höndum. Eftir sitja þau með laskaðan félagslegan grunn og vonlitla stöðu að ná vopnum sínum aftur í þeirri kjarabaráttu. Með sanni má segja að sá hópur sé samningslaus og hafi verið frá upphafi. Það er því sjálfsagt og augljóst að vekja athygli á málstað þeirra og gera kröfur um að úr verði bætt. Sú krafa beinist að flugfélaginu Play; hluthöfum og stjórnvöldum.

Ég óska ykkur öllum friðar og gleðilegra jóla.

Jón Þór Þorvaldsson

Formaður FÍA

Viðtal

Valdið hjá félagsmönnum

Deilur um innihald kjarasamninga eru ekki nýjar af nálinni hér á landi. En um eiginlega tilvist og tilurð er sjaldan karpað. Ræðst það ekki síst af þeirri formfestu sem ríkir hér á landi við gerð þeirra. Kotra settist niður með Gylfa Dalmann Aðalsteinsyni, prófessor við viðskiptadeild Háskóla Íslands til að ræða helstu leikreglur sem viðgangast.

Hvert er ramminn að almennri kjarasamningsgerð?

„Ramminn að kjarasamningsgerð hér á landi eru lögin um stéttarfélög og vinnudeilur sem sett voru árið 1938. Þau mynda grunn að lögfestingu stéttarfélaganna og gefa þeim rétt til að vinna að hagsmunamálum stétta og launþega, þ.m.t., að koma fram sem lögformlegur samningsaðili um kaup og kjör meðlima sinna.“

Gera lögin ráð fyrir formfestu við gerð kjarasamninga?

„Já, formfesta á sér bæði lagalega stoð og byggir einnig á þeim hefðum sem hafa skapast á vinnumarkaði í tímans rás. Nú eru liðin tæplega 90 ár frá því að reglur voru bundnar í lög um hvernig standa skuli að málum og margt hefur breyst á þeim tíma. Árið 1996 voru gerðar nokkrar mikilvægar lagabreytingar sem m.a. höfðu þau áhrif að festa ferlið enn frekar í formi.“

Hvaða breytingar voru þar helstar?

„Þær voru almennt í þá átt að styrkja og skýra þau ferli sem gilda um kjarasamninga s.s., skyldur aðila til að skila viðræðuáætlun til ríkissáttasemjara, verklag við boðun verkfalla og fleira í þeim dúr. Einnig var bætt við ákvæðum sem skýra umboð stéttarfélaganna, eða samtökum þeirra til að koma fram sem samningsaðili sinna félagsmanna, sem og réttur félagsmanna til að ganga til atkvæðagreiðslu til að samþykkja eða hafna kjarasamningum.“

Hvernig virkar sá réttur félagsmanna, þ.e. að samþykkja eða hafna kjarasamningi?

„Í grunninn hefur stéttarfélag lagalegt umboð til að gera kjarasamning fyrir hönd sinna félagsmanna. En lögin gera ráð fyrir því að þegar samninganefnd hefur undirritað slíkan samning, þá er hann lagður til atkvæðagreiðslu meðal félagsmanna. Með öðrum orðum, þá er það hinn almenni félagsmaður sem er með samningsréttinn og það er hann sem greiðir atkvæði um kjarasamninginn, ekki samninganefndin eða stéttarfélagið. Þetta er ferli sem allir á íslenskum vinnumarkaði þekkja, og á sér skýra stoð bæði í lögum og þeim hefðum sem hér hafa lengi viðgengist.“

Eru engin frávik frá þessu ferli?

„Jú, það eru vissulega til afbrigði t.d. þegar aðilar

Gylfi Dalmann Aðalsteinnsson er prófessor við viðskiptadeild Háskóla Íslands.

Hann hefur í störfum sínum fjallað og frætt um málefni vinnumarkaðar, s.s: mannaauðsstjórnun, kjara og vinnuréttarmál.



vinnumarkaðar gera svokallaða stofnanasamninga. Þá gilda aðeins öðruvísi reglur, en formfestan er samt sem áður mikil.

Þannig að almenna reglan er sú að félagsmenn hafa lokaorð um samþykki eða höfnun kjarasamnings?

„Kjarasamningar hafa mikið gildi. Um réttaráhrif þess má ekki ríkja nein óvissa, enda gæti slíkt haft veruleg og óæskileg áhrif. Þannig að já, félagsmenn hafa lokaorðið við atkvæðagreiðslu. Það má vel velta fyrir sér rökum þess að viðhafa aðra nálgun, t.d. þá að kjarasamningur teljist fullgildur við undirritun samninganefndar. Fyrir því eru rök til beggja átta. En slíkt væri grundvallarbreyting frá núverandi lagaumhverfi og hefðum og þyrfti skýra lagaheimild til“.

Kjarasamningur sem hvorki er kynntur innan stéttarfélagi né lagður til atkvæðagreiðslu, hvað er hann?

„Ef slíkur samningur er ekki lagður til atkvæðagreiðslu fyrir félagsmenn og um hann greidd atkvæði, getur hann ekki talist gildur kjarasamningur samkvæmt vinnulöggjöfni. Slíkur samningur væri meira í ætt við málamyndagjöfning.“

Eru dæmi um slíkt á íslenskum vinnumarkaði?

„Laga og hefða formfestan í kringum kjarasamninga er mikil. Auk þess koma fjölmargir að gerð slíkra samninga. Bæði fulltrúar launþega og atvinnurekanda hafa sérfræðinga á sínum snærum sem hafa það hlutverk að halda utan um slík ferli. Auk þess sýna fjölmiðlar slíku oftast mikinn áhuga. Að auki ber aðilum skylda til að skila gildum kjarasamningi til ríkissáttasemjara. Þannig að aðhaldið kemur víða að. En það liggur fyrst og fremst hjá meðlimum viðkomandi stéttarfélagi, sem væntanlega myndi láta í sér heyra. Ég þekki ekki þess dæmi að reynt hafi verið að fara á svig við þessar reglur hér á landi.“

Hvers virði er stéttarfélag? Hvers virði er mannauður?

■ Áætlað virði flugfólks hins fallna WOWair um tveir milljarðar króna

- All crew are trained and ready to start
- WOW air paid for all initial training cost
- Crew are waiting to come back on different terms

WOW invested \$15 mln in training and type certification.

Klippa úr fjárfestakynningu WAB (síðar Play) frá október 2019

Á tyllidögum er gjarnan talað um að mestu verðmæti hvers fyrirtækis liggja í mannauði þess. Hvert það verðmæti er í krónum og aurum getur svo verið erfitt til að segja. Í fjárfestakynningu WAB (síðar Play), gera forsvarsmenn þess grein fyrir þeim verðmætum sem talið var að lægi í ónýttum mannauði við gjaldþrot WOWair.

Mannauður byggður upp af WOWair

Þrátt fyrir að dregið hafi saman hjá WOWair í aðdraganda gjaldþrots þess í mars 2019, starfaði þar stór hópur fólks. Um 100 íslenskir flugmenn störfuðu hjá félaginu, allir með kjarasamning við ÍFF og um 400 flugfreyjur-og þjónar, með kjarasamning við Flugfreyjufélag Íslands. Flestir af þessum hópur höfðu starfað hjá WOWair um árabil og þar byggst upp mikil reynsla og verðmætur mannauður innan flugfélagsins.

Í hverju felast verðmæti flugfólks?

Allir flugmenn þurfa sérstaka tegundaráritun fyrir hverja þá flugvélategund sem þeir hyggjast starfrækja. Þessa áritun ber að endurnýja reglulega, sem leggst til ásamt fjölmörgum námskeiðum og öðrum réttindum sem til falla í slíkum rekstri. Sama á við um flugfreyjur –og þjóna, sem þurfa að undirgangast skylduþjálfun fyrir sín störf. Hlutfallslegur kostnaður við flugmenn er þó mun meiri, eðli starfans samkvæmt, en sameiginlegur kostnaður flugfélags við þjálfun hleypur auðveldlega á hundruðum milljóna á ári.

WOWair borgaði brúsann fyrir Play

Eins og kemur fram í fjárfestakynningunni, þá var það

WOWair sem greiddi fyrir allan kostnað við að búa til hæfar flugáhafnir. Sá kostnaður er af forsvarsmönnum Play metinn á 15 milljónir dollara, eða rétt um tvo milljarða króna, sem teljast verður raunhæft mat og verðmiði á þessum reynda hópi fólks sem eftir sat við gjaldþrot WOW.

Verðmæti starfsfólks og stéttarfélags

En andlag þessa tveggja milljarða voru einstaklingar: sem voru eins frjalsir af skuldbindingum sínum við WOW, eins og þeir voru atvinnulausir. Eina eign þeirra að þessu ævintýri loknu, var stéttarfélagið ÍFF, sem

Um Íslenska Flugstéttafélagið (ÍFF)

- Félagið var stofnað árið 2014 af flugmönnum WOWair og hét þá Íslenska Flugmannafélagið (ÍFF)
- Við gjaldþrot WOW í mars 2019 lagðist formleg félagsstarfsemi að mestu í dvala.
- Í lok september 2019 samþykktu flugmenn að nafni félagsins yrði breytt í Íslenska Flugstéttafélagið (ÍFF).
- Breytingin opnaði fyrir félagsaðild flugfreyja - og þjóna.

samkvæmt útreikningum Play var tveggja milljarða virði. Það verður að teljast ágætur heimanmundur og líklega forsenda þess að einhverjir sáu tækifæri í að stofna hér nýtt flugfélag. Því var greinilega ætlað að rísa úr öskustó hins fallna WOW og á grunni þess mannauðs sem þar hafði verið verið fjárfest í.

Hvað vildu flugfólk og hvað ekki?

Hún er digurbarkaleg yfirlýsingin um að „crew are waiting to come back on different terms“.

Vissulega voru margir sárir og atvinnulausir á þessum tíma og sáu ekki fram á störf í sínu fagi hér á landi. Að sama skapi er óhætt að

segja að þessi hópur hefði verið tilbúinn að leggja ýmislegt á sig, en þessu fólki voru í fjárfestakynningunni lögð orð í munn að þau biðu þess eins að hefja störf á breyttum forsendum. Sérstaklega í ljósi þess að engin könnun eða kynning hafði átt sér stað um hvað „different terms“ fæli í sér. Síðar átti eftir að koma í ljós að það voru verulega skert kjör. Það var kynnt fyrir fjárfestum, en ekki fyrir þeim sem kjörin áttu að þiggja.

Hinir umdeildu kjarasamningar flugfólks Play

KJARASAMNINGUR 
milli **Fly Play ehf.** og **ÍFF**

Gildistími 1. september 2019 - 01. febrúar 2025.
Fly Play ehf (kt. 660319-0180) og ÍFF (571114-0380) gera með sér svofelldan kjarasamning um kaup og kjör flugmanna hjá Fly Play, í samningi þessum nefnt PLAY.




Kjarasamningur flugmanna eins og þeir birtust vorið 2021. Gildistími 1. sept 2019-1. feb 2025

KJARASAMNINGUR

milli

WAB air
og
ÍFF

Gildistími 1. september 2019 – 28. febrúar 2023.
WAB air (kt. 660319-0180) og ÍFF 8571114-0380) gera með sér svofelldan kjarasamning um kaup og kjör flugmanna hjá WAB air.

1

*FKS
VOK
SE*

Kjarasamningur flugmanna eins og hann var kynntur fjárfestum haustið 2019. Gildistími 1. sept 2019-28.

KJARASAMNINGUR

milli

WAB air
og
ÍFF

Gildistími 1. september 2019 – 28. febrúar 2023.
WAB air (kt. 660319-0180) og ÍFF (kt. 571114-0380) gera með sér svofelldan kjarasamning um kaup og kjör flugliða hjá WAB air

1

*IKK
OK FKS*

Kjarasamningur flugliða eins og hann var kynntur fjárfestum haustið 2019. Gildistími 1. sept 2019-28. feb

KJARASAMNINGUR 
milli **Fly Play ehf.** og **ÍFF**

Gildistími 1. september 2019 - 01. febrúar 2025.
Fly Play ehf (kt. 660319-0180) og ÍFF (kt. 571114-0380) gera með sér svofelldan kjarasamning um kaup og kjör flugliða hjá Fly Play ehf, hér eftir í samningi þessum nefnt PLAY.




Kjarasamningur flugliða eins og hann birtist vorið 2021. Gildistími 1. sept 2019-1. feb 2025

Upplýsingar ríkissáttasemjara vekja spurningar

Lögum samkvæmt skulu atvinnurekendur afhenta undirritaða kjarasamninga til ríkissáttasemjara strax að samningaferli loknu. Kotra sendi embættinu formlega fyrirspurn er varðar ýmsa þætti er varða bæði kjarasamninga við flugmenn og flugliða flugfélagsins Play.

Í skriflegu svari segir að „allar umbeðnar upplýsingar sem við hjá ríkissáttasemjara höldum utan um og búum yfir er að finna á [vefsvæði embættisins]. Ennfremur segir: „Ef það eru samningar sem vitað er til að hafi verið undirritaðir en eru ekki á vefsvæðinu er það vegna þess að við höfum ekki fengið til okkar afrit“.

■ Þrennir ólíkir gildistímar á sama kjarasamningi flugliða Play

Í gagnagrunni ríkissáttasemjara er að finna upplýsingar um „Kjarasamning milli Fly Play ehf og Íslenska flugstéttafélagsins vegna flugliða“. Á síðunni hér að fram eru birtar þær tvær útgáfur um sama kjarasamning sem Kotra hefur upplýsingar um og hafa þær sinn hvorn gildistímann. Þær upplýsingar sem birtast hjá ríkissáttasemjara vekja upp áleitnar spurningar.

Í fyrsta lagi er þar tiltekið að gildistími kjarasamningsins sé frá 1. september 2022 til 1. febrúar 2025. Þar með er komin fram þriðja útgáfan af gildistíma þessa sama samnings.

Í annan stað er dagsetning undirritunar skráð 6. maí 2021. Frumheimildir Kotru staðfesta að undirritun átti sér stað í nóvember 2019.

Í þriðja lagi er svo að skilja á upplýsingum ríkissáttasemjara að enginn hafi verið á kjörskrá við samþykkt þessa kjarasamnings. Það er í takt við upplýsingar Kotru, að aldrei hafi verið kosið um samninginn. (sjá umfjöllun næstu blaðsíðu.)

Gildistími: Frá 1. september 2022 til 1. febrúar 2025

Kjarasamningur milli Fly Play ehf. og Íslenska flugstéttafélagsins vegna flugliða

Heildarútgáfa Gildistími: 2022 - 2025

Dagsetning undirritunar: 6. maí 2021

Stéttarfélag: ÍFF

Stéttarfélag	Fjöldi á kjörskrá	Já	Nei	Auð/ógild
Íslenska flugstéttafélagið, ÍFF	0	0	0	0

Samsett skjáskot af heimasíðu Ríkissáttasemjara

■ Kjarasamning flugmanna Play ekki að finna í gagnagrunni ríkissáttasemjara

Í gagnagrunni ríkissáttasemjara er hægt að leita eftir gildandi kjarasamningum bæði út frá stéttarfélagi og launagreiðendum. Í grunninum er að finna bæði Íslenska Flugstéttafélagið og Fly Play ehf. Undir hvoru tveggja er að finna kjarasamning við flugliða.

Á hvorn veginn sem leitað er, er ekki að finna neinar upplýsingar er varða kjarasamning við flugmenn Play. Hann er einfaldlega ekki skráður. Ef marka má svör ríkissáttasemjara við ofangreindu erindi, þá verður að draga þá ályktun að embættinu hafi ekki borist afrit af kjarasamningi flugmanna og Play. Þrátt fyrir skýra lagaskyldu þar að lútandi.

Íslenska flugstéttafélagið, ÍFF

Heildarútgáfur Kjarasamningar Eldri samningar

Kjarasamningur milli Fly Play ehf. og Íslenska flugstéttafélagsins vegna flugliða

Síðasta heildarútgáfa gildir frá 1. september 2022 til 1. febrúar 2025

Fly Play ehf.

Heildarútgáfur Kjarasamningar Eldri samningar

Kjarasamningur milli Fly Play ehf. og Íslenska flugstéttafélagsins vegna flugliða

Síðasta heildarútgáfa gildir frá 1. september 2022 til 1. febrúar 2025

Samsett skjáskot af heimasíðu Ríkissáttasemjara

Flugliði, flugverji, flugfólk: Hver er hvað?

Samkvæmt skilgreiningu í reglugerð er flugliði handhafi flugskírteinis og er falin stjórn á loftfari. Með öðrum orðum: flugliði er flugmaður (e. Flight Crew Member) í skilningi laga. Af einhverjum orsökum hefur þetta hugtak skolast til í íslenskri málhefð. Flugliði er því ítrekað notað yfir flugfreyjur og þjóna, sem í reglum eru skilgreind sem flugverjar. Þessi ruglingur á við í umræddum kjarasamningum Play og ber því að skoða

með þeim augum, þ.e. „flugliðar“ í þeim samningum eru flugfreyjur og þjónar.

Í umfjöllun þessa fréttabréfs hefur verið valin sú leið að leiðrétta ekki ranga hugtakanotkun og reyna þannig að koma í veg fyrir frekari misskilning. Að öðru leyti er talað um „flugfólk“, sem er þá samheiti yfir báðar stéttir: flugmenn, flugstjóra, flugfreyjur og þjóna.

■ Leiguliðar fengnir til undirritunar kjarasamnings

Í kjölfar þess að kjarasamningar Play við flugfólk komu fram vorið 2021, spruttu fram miklar vangaveltur um hver/hverjir hefðu undirritað samningana fyrir hönd launþega. Sérstaklega var til flugliða horft, enda vitað að þeir höfðu ekki fulltrúa við borðið á þeim tíma sem kjarasamningar voru undirritaðir. Í raun var aldrei upplýst um hverjir stóðu þar að. Kotra hefur aflað frumheimilda um hvernig að málum var staðið.

Það var í október 2019 sem tveir einstaklingar fengu símtal frá einum úr stjórnendateymi Play. Erindið var að fá þá tvo til að undirrita kjarasamning. Báðir höfðu á sínum tíma starfað sem flugliðar hjá WOWair en starfað þar sem meðlimir Flugfreyjufélags Íslands.

Fyrir viðvikið var þeim lofuð vinna hjá Play, þegar að þar að kæmi, en enginn flugliði starfaði hjá Play á þessum tíma.

Að sögn var ekki um samningaferli að ræða og aðilar komu ekki fram sem fulltrúar í samninganefnd. Heldur var svo að kjarasamningurinn lá fullbúinn á borðinu og skýr skilaboð um að ekki væri svigrúm til breytinga eða umræðna um innihald samningsins. Eina sem vantaði var undirritun.

Þann 6. nóvember 2019 voru þessir tvímennningar svo kallaðir inn á skrifstofu Play, þar sem þeir undirrituðu kjarasamning milli ÍFF og Play. Hvorugur þeirra hafði ráðningarsambandi við Play á þessum tímamarki, né aðild að stéttarfélaginu ÍFF. Báðir þáðu eingreiðslu fyrir verkið og áttu ekki frekari aðkomu eða afskipti af

þessu máli í neinni mynd.

Í maí 2021 kom fram í yfirlýsingu ÍFF að ekki allir sem skrifuðu undir samninginn hafi verið í vinnu hjá Play. Hið rétta er að enginn sem undirritaði samninginn fyrir hönd flugliða var í vinnu hjá Play.

„Ég skal vera fyrstur til að viðurkenna að þetta er afar óheppilegt“ sagði Birgir Jónsson forstjóri Play í samtali við Vísi í dag um að [ÍFF] hafi ekki viljað gefa upp hverjir skrifuðu undir kjarasamninga við Play fyrir félagið.

Í tilkynningu frá ÍFF segir að ekki allir sem skrifuðu undir samninginn hafi verið í vinnu hjá Play

Visir.is, 25.maí 2021

■ Kjarasamningarnir sem féllu af himnum ofan

Eins og fram hefur komið ríkja bæði rótgrónar hefðir og laga-legalar skyldur er varða afgreiðslu kjarasamninga innan stéttarféлага. Reglan er sú að kjarasamningar eru kynntir félagsmönnum og ganga svo undir almenna atkvæðagreiðslu. Valdið liggur hjá félagsmönnum að samþykkja eða hafna kjarasamningum.

Af þeirri harkalegu umræðu sem upp spratt um kjarasamninga Play, vordaga ársins 2021, er augljóst að sitt hafi sínum sýnst um ágæti þeirra samninga. Verkalýðshreyfingin, m.a. bæði ASÍ og FÍA fór hörðum orðum um þá, en þáverandi forstjóri Play bar af þeim blak og varði af hörku.

Ekkert af því sem sagt var breytti þeirri staðreynd að bæði flugmenn og flugliðar tóku til starfa fyrir Play og blönduðu sér almennt ekki í umræðuna. Af því mætti draga þá ályktun að kjarasamningarnir hafi

þrátt fyrir allt verið samþykktir af launþegum, en sú ályktun er röng.

Mikið vatn hefur runnið til sjávar frá því að þessi atburðarrás átti sér stað. Mesta breytingin er sú að stór hluti þeirra sem voru óbeinir þátttakendur, sem launþegar, hafa horfið til annarra starfa. Upplýsingaöflun er því mun auðveldari og Kotra hefur nýtt færið. Niðurstaðan er einföld.

Aldrei kynnt. Aldrei kosið

Af frásögnum að dæma var formleg félagsstarfsemi stéttarfélagsins ÍFF lítil á þessum tíma. Frá almennum félagsfundi í september 2019, var næsti fundur ekki fyrr en í lok nóvember 2021. Þess á milli hafi ekki verið vettvangur fyrir félagsmenn að hittast til að ræða sín mál og kjör.

En margt gerðist í millitíðinni. Play var formlega stofnað og ráðið var í stöður flugmanna og flugliða.

Samkvæmt vitnisburði var það við undirritun ráðningarsamnings sem kjarasamningar komu fyrst fyrir sjónir flugfólks Play.

Þegar spurt er um kynningar á kjarasamningum á félagslegum vettvangi eða atkvæðagreiðslu af einhverjum toga, eru svörin samhljóma. Kjarasamningar flugmanna og flugliða voru aldrei formlega kynntir og um þá voru aldrei greidd atkvæði. Í raun er almenna lýsingin sú að þeir hafi „fallið sem af himnum ofan“. Um þá hafi ríkt mikil leynd og þeir almennt ekki til umræðu. Hvorki innan félags né utan.

Samningar frá sumardögum 2019

FÍA hefur fyrir því áræðalegar heimildir að umræddir kjarasamningar hafi verið samdir sumarið 2019. Flugmenn ÍFF voru ekki verið upplýstir um það á umræddum félagsfundi sínum í lok september árið 2019.

Fjárfestar lokkaðir með félagslegum undirboðum

Kynning til fjárfesta sýnir ásetning um að draga verulega úr kjörum flugfólks

Þau voru breið spjótin sem munduð voru vorið 2021, þegar fyrst spurðist um innihald kjarasamninga ÍFF og Play. Samningarnir þóttu sýna veruleg félagsleg undirboð frá því sem áður þekktist meðal flugstétta. ASÍ blés í herlúðra og hvatti til sniðgöngu almennings við Play, en þáverandi forstjóri Play sagði þau vel samkeppnishæf. Fjárfestakynning WAB (síðar Play) gefur þó glögga mynd af þeim áætlunum að skerða kjör flugstétta verulega. Í kynningunni eru borin saman kjör hjá WOW og áætlaður sparnaður Play.

Savings and changes from WOW air collective agreement

Average salary cost savings per month;

- Captain: **ISK 525.753 / 27%**
- First Officer: **ISK 506.468 / 37%**

Differences in collective agreement;

- No seniority list
- No yearly salary scale increase
- Pilots duty time are according to duty time regulations
- No bought off day
- Pension contribution reduced to regulation
- Other benefits removed or changed e.g.;
 - Transportation
 - Hotel arrangements
 - Off days better defined

Total salary cost savings during period of the business plan: **17 m USD.**

Savings and changes from WOW air collective agreement

Average salary cost savings per month;

- Cabin Crew Trainer: **ISK 258.300 / 27%**
- Senior cabin Crew: **ISK 231.248 / 27%**
- Cabin Crew Member: **ISK 127.267 / 19%**
- New Cabin Crew Member: **ISK 152.758 / 24%**

Differences in collective agreement;

- No seniority list
- No yearly salary scale increase
- Duty time are according to duty time regulations
 - Significant savings due to higher utilization
 - **Ca. 20% less headcount needed for the operation**
- Other benefits removed or changed e.g.;
 - Transportation
 - Hotel arrangements
 - Off days better defined

Total salary cost savings during period of the business plan: **9 m USD.**

Klippur úr fjárfestakynningu WAB (síðar Play) frá október 2019

Sagan um eplið og appelsínurnar

Það getur vissulega verið vandkvæðum búið að bera saman launakjör. Breyturnar eru margar og oft erfitt að heimfæra. En flestar stéttir vita nokkurn veginn hvar þær standa, bæði innbyrðis og gagnvart öðrum.

Þannig vissi flugfólk WOW hvar það stóð gagnvart sínum vinnuveitanda. Skúli Mogensen eigandi WOW gerði kjarasamning við Flugfreyjufélag Íslands og Íslenska Flugmannafélagið. Þar var allt upp á borðum. Launakjör voru í takt við það sem hér á landi tíðkaðist. Að vísu var svo að flugmenn WOW höfðu mjög ríka vinnuskyldu, sem heimfæra mátti til kjara sem voru 20-30% undir markaðsvirði. Þrátt fyrir það má fullyrða að almenn sátt hafi ríkt um það sem skilaði sér í launaumslagið þar á bæ.

Tugaprósenta kjararýrnun kynnt fjárfestum

Í þeirri fjárfestakynningu Play sem hér er sýnd, og átti eftir að óma í fleiri kynningum sem fylgdu í kjölfarið, er boðað að sparnaður sem nýir kjarasamningar beri með sér nemi tugum prósentu. Mest 37 % og minnst 19%

eftir starfshlutverki. Að auki er þar frjálsglega fjallað um niðursetningu annarra kjara s.s. akstur á starfsstöð. Áætlaður sparnaður á þriggja ára tímabili er sagður nema alls 26 milljón dollurum (3.5 milljarður ISK).

Stæra sig af launalækkunum flugstétta

Fjárfestakynning Play sýnir svo ekki verður um villst að ásetningur fyrirtækisins var að rýra verulega kjör flugstétta. Forsvarsmenn Play bókstaflega stæra sig af því og leggja fram sem grundvöll viðskiptamóðelsins! Enginn, utan forstjóra (fyrrverandi og núverandi) og Viðskiptablaðsins hefur stigið fram og fullyrt að um misskilning sé að ræða: að þau kjör sem Play hafi boðið séu sambærileg eða samkeppnishæf miðað við sína starfstétt. Ekki einu sinni stéttarfélag þessa fólks hefur stigið fram og varið kjörin eða kjarasamninganna sem þau byggja á.

Fyrir liggur að launakjör flugfólks Play var í upphafi tugum prósentum undir markaðsvirði. Nú, nærri fimm árum eftir að kjarasamningur þeirra birtist, má velta fyrir sér hve mikið þarf til að leiðrétta og jafna þeirra kjör?



FÉLAG ÍSLENSKRA
ATVINNUFLUGMANNA
ÓSKAR ÞÉR OG ÞÍNUM

GLEÐILEGRAR

hátíðar

OG FARSÆLDAR Á
KOMANDI ÁRI

SEASON'S GREETINGS
AND HAPPY NEW YEAR
FROM ALL OF US AT
FÍA



Ritskoðunin

Misnotkun á embætti ríkissáttasemjara

Kjarasamningar eru um margt sérstakir löggerningar. Ekki einöngungu sökum hins höfuga vöflluilms sem líður um ganga Karphússins; heldur einnig vegna þess að þeir höggva nærri þeim kjarna sem tilvist stéttarfélaga snýst um. Þeir varða grundvallarkjör og lífsafkomu launþega á samningstíma og eru því grundvallarrit í þeirra lífi.

Þrátt fyrir almennt samningafrelsi hér á landi þá eru gerðar mjög ríkar kröfur til forms og framsetningu kjarasamninga. Í bók sinni *Um lög og lögfræði* fjallar Sigurður Líndal laga- prófessor heitinn um kjarasamninga. Þar segir: „Kjarasamningar hafa mikla sérstöðu meðal annarra samninga og njóta sérstakrar verndar stjórnarskrárgjafans og almenna lög-gjafans“. Efnislega leggur Sigurður að jöfnu lagasetningu Alþingis og gerð kjarasamnings. Af því má ljóst

vera að miklar formkröfur eru gerðar til kjarasamningsgerðar, líkt og raunin hefur verið í sögulegu samhengi.

Í 22. gr. laga um stéttarfélög og vinnudeilur segir: „Ríkissáttasemjari skal halda skrá yfir gildandi kjarasamninga og er samtökum launafólks og atvinnurekanda [...] skylt að senda honum samrit allra kjarasamninga sem þeir gera jafnskjótt og þeir hafa verið undirritaðir“. Á heimasíðu embættisins má finna yfirlit yfir gildandi kjarasamninga ásamt nánari upplýsingum s.s. gildistíma og niðurstöður atkvæðagreiðslna.

Með sanni má segja að afhending gagna til ríkissáttasemjara sé loka-hnykkur á kjarasamningsferli, hvernig sem því er háttað. Með mótöku og birtingu, gefur ríkissáttasemjari samningnum lögmæti!

Nú er það svo að fjölmargir kjarasamningar eru gerðir án aðkomu ríkissáttasemjara og hann hefur ekki sérstaka eftirlitsskyldu með aðilum vinnumarkaðarins. Ekki verður séð að honum sé t.d. skylt að votta samningsferlið eða staðreyna lögmæti samningsaðila. Því er auðvelt að misnota embættið með afhendingu samninga, hverra ferli stenst ekki nánari skoðun.

Fyrir Alþingi lá fyrir frumvarp sem ætlað var að efla heimildir ríkissáttasemjara til að bæta vinnubrögð og efla skilvikni við kjarasamningsgerð. Nærtækt er fyrir þingheim að bæta við frumvarpið ákvæðum sem skylda sáttasemjara til að stíga niður fæti og neita viðtöku kjarasamnings, verði hann þess áskynja að ekki sé allt með felldu, eða hafi ástæðu til að draga lögmæti samningsins í efla.

Um ábyrgð lífeyrissjóða og rauðu flöggin

Í lögum um skyldutryggingu lífeyrissjóða og starfsemi lífeyrissjóða segir: „Lífeyrissjóður skal setja sér siðferðisleg viðmið í fjárfestingum“. Hér skal ekki lagt á djúpið um þær lagalegu skyldur sem ákvæðið leggur á herðar lífeyrissjóða, heldur beina kastljósinu á einn ákveðinn blett, þó snöggur sé.

Lífeyrissjóðirnir Birta og Lífsverk voru meðal kjölfestufjórfa á upphafsdögum flugfélagsins Play. Þrátt fyrir að félagið hafði nánast með barnalegri einlægni auglýst að viðskiptamódelið byggði á félagslegum undirboðum flugfólks. Hvað annað skal kalla launalækkanir sem nema tugum prósentu? Fyrsta rauða flaggið.

Nú skal spyrja: Voru lífeyrissjóðirnir óbeinir þátttakendur í niðurbroti stéttarfélags (union busting)? Voru þeir meðvitaðir um að félagsleg völd höfðu verið hrifsuð úr hendi þess flugfólks sem eftir sat með sárt ennið í kjölfar gjaldþrots WOWair? Vissu

þeir að meintir kjarasamningar Play voru ósamþykktir og ókynntir meðal þeirra sem kjörin beindust að? Um það skal ekki fullyrt.

Í kjölfar hins mikla fjaðrafoks sem upp rauk vorið 2021, varði þáverandi forstjóri Play gerninganna og sagði þá vottaða af lögmennstofum. Þá gæti einhver hafa spurt: *Hvers vegna þarf lögmenn út í bæ til að votta þessa kjarasamninga? Er ekki vaninn að baka vöflur þegar blekið er þornað?* Rautt flagg númer tvö.

Seint og illa gekk að skila kjarasamningum Play og flugfólks inn til ríkissáttasemjara og virðist ekki lokið. Áhöld eru um gildistíma samninganna og hverjir undirrituðu þá. Rautt flagg númer þrjú.

Hversu mörg rauð flögg þarf áður en lífeyrissjóður fer að huga að sínum siðferðislegu viðmiðum í fjárfestingum?

Kannski er forsvarsmönnum Birtu

og Lífsverk vorkunn. Kannski voru þeir blekktir; soguðust inn í atburðarás og misstu fótanna. Það firrir þá ekki ábyrgð. Sem starfsmenn launþega hér á landi, hljóta þeir að vilja standa skil á gjörðum sínum.

Nú liggur fyrir að flugfólk Play: flugstjórar, flugmenn, flugfreyjur og þjónar, hafa dregist stórkostlega aftur úr almennt launaþróun hér á landi. Byrjunarpunkturinn var lágur og hefur í núverandi efnahagsástandi dregist enn neðar. Nemur það tugum prósentu.

Alls óvíst er að þessar stéttir hafi það félagslega afl sem þarf til að knýja fram réttlátar leiðréttingar. Því reynir á hluthafa Play að bæta úr orðnum skaða. Einsýnt er að lífeyrissjóðir og aðrir fjárfestar muni gera hið siðferðislega rétta; ganga fram fyrir skjöldu og krefjast úrbóta í þessu vandræðalega máli og læra af biturri reynslu.

Bókakynning

Út er komin hjá bókaútgáfudeild Heimildar-mynda ehf. ljósmyndabókin Loftleiðir 1944-1973. Höfundur er Sigurgeir Orri Sigurgeirsson. Bókin er á íslensku og ensku. Hér á eftir fer kynning á efni bókarinnar.

Loftleiðaævintýrið var sannkallað ævintýri. Það hófst með því að þrír kornungir menn komu til Íslands með eina litla flugvél í farteskinu. Fyrstu tæplega tíu árin voru má segja blindflug gegnum hvern óveðursskýjabakkann á fætur öðrum án afsingar- eða þrýstiloftsbúnaðar. Við lá að fyrirtækið hætti starfsemi þegar báðar Douglas DC-4 flugvélar þess eyðilögðust, Geysir á Bárðarbungu og Hekla á Ítalíu. En eftir 1953 þegar Alfreð gerðist forstjóri var uppgangurinn gríðarlegur. Þegar mest lét voru fimm ferðir á dag milli Lúxemborgar og New York á Douglas DC-8-63 þotum. Starfsmenn fyrirtækisins voru eins og fjölskylda sem öll lagðist á eitt að halda því gangandi sama hvað á gekk. Starfsandinn, Loftleiðaandinn, var einstakur og rómaður alla tíð.

Bókin geymir einmitt Loftleiðaandann. Það er ekki síst ljósmyndurum félagsins að þakka að hann hefur varðveist. Við fengum aðgang að ljósmyndasafni Lennarts Carlén sem var sænskur atvinnuljósmyndari í fremstu röð. Lennart tók myndir fyrir Loftleiðir frá 1956 og lengi vel eftir að Loftleiðir og Flugfélag Íslands sameinuðust árið 1973. Ef þurfti að taka mynd af nýrri þotu var Lennart kallaður til. Hann var mikill sérfræðingur í slíkum myndatökum. Áhugaljósmyndarar lögðu sitt lóð

á vogarskálarnar við að fanga Loftleiðasöguna á mynd. Fremstir í flokki voru þeir Halldór Sigurjónsson (Dóri Spítt) og Stefán Nikulásson. Báðir tóku þeir ógrynni mynda af starfsemi félagsins. Flugstjórnarnir Magnús Guðmundsson og Jóhannes Markússon voru og duglegir að taka myndir.

Alfreð Elíasson var heilinn á bak við Loftleiðaævintýrið. Hann áttaði sig á að stóru ríkisreknu flugfélögin í Evrópu með sínar nýju og dýru flugvélar voru öll að keppast um takmarkaðan fjölda velstæðra manna sem höfðu efni á að kaupa dýra flugmiða. Hann ákvað að höfða til þeirra sem höfðu minna milli handanna, gera öllum kleift að fljúga. Slagorð Loftleiða allan tímann var: Ódýr fargjöld. Þessi einfalda en snjalla stefna heppnaðist vonum framar og gerði Loftleiðir að því stórveldi sem það varð.

Alfreð skrifaði í kveðju til systursonar síns þegar hann útskrifaðist úr menntaskóla 1968: „Horfðu hátt fram á veginn bjarta. Vertu ávallt sanngjarn en ákveðinn þegar þú hefur tekið ákvörðun.“ Þessi orð lýsa Alfreð mjög vel og í raun Loftleiðaævintýrinu sjálfu vegna þess að vengni fyrir-tækis-ins hvíldi einmitt á þessum eiginleikum Alfreðs. Hann horfði hátt fram á veginn þótt ekki væri hann alltaf bjartur og var sanngjarn en ákveðinn þegar hann hafði gert upp hug sinn.

Þetta er í fyrsta sinn sem ágríp af sögu Loftleiða kemur út á ensku.



Áherslupunktur frá Öryggisnefnd



Öryggisnefnd FÍA vill benda félagsmönnum á að Isavia hefur endurnýjað flugveður-upplýsingasíðu BIKF og hentugt að gera "Add to Home screen" flýtihnapp í snjallsímum. Nefndin vill einnig benda félagsmönnum á að fjölgun hefur orðið í tilvikum þar sem eldingar hafa komið í flugvélar við BIKF þegar TCU og/eða TS eru í METAR. <https://www.kefairport.is/fyrirtaekid/vedurupplýsingar>

Mikilvægt er að flugmenn hafi í huga réttar starfsreglur þegar ekið er að flughlaði. Áður en beygt er inn að hliði, þurfa eftirfarandi skilyrði að vera uppfyllt:

1. Visual Docking Guidance System (VDGS) þarf að vera kveikt á og sýna rétta flugvélategund.
2. Ef VDGS er ekki til staðar, þarf „patari“ að vera til staðar; andspænis við vélina og með rauð ljós í hönd.

Slíkt tryggir að svæðið hefur verið tryggt og er hindrunarlaust. Í Bandaríkjunum er skylda að til staðar séu vængjaverðir (e.wingwalkers) á báðum hliðum. Mikilvægt er að fylgjast vel með þeim, enda hafa þeir heimild til þess að gefa merki um að vélin skuli stöðvuð, sé tilefni til. Það gera þeir með því að krossleggja ljós sín.

Ef einhverjar ástæður gefa til kynna að ekki sé allt með felldu, þá ber að stöðva flugvél og hafa samband við þar til bært ATC. Slíkt á einnig við ef bilun kemur upp í VDGS kerfinu. Það er sjálfsgöð vinnuregla að aka til hlaðs og að hliði með lágmarks afl á hreyflum. Slíkt eykur öryggi allra sem að ferlinu koma.



Nýr framkvæmdarstjóri FÍA

Lára Sif Christiansen hefur tekið við framkvæmdastjórnastöðu FÍA. Hún er ekki ókunn starfsemi, þar sem hún starfaði áður hjá félaginu um árabíl.

Lára er öllum hnútum kunnug innan fluggeirans: var áður bæði flugfreyja og flugmaður hjá Icelandair.

Auk þess hefur Lára sótt skólabekkinn stíft og aflað sér B.Sc. gráðu í iðnaðarverkfræði og M.Sc í fjármála og hagfræði.

Stjórn og félagsmenn FÍA bjóða Láru hjartanlega velkomna aftur til starfa.



Flugvarpið
Aviation Matters Podcast