

# Svensk Pilotförening

## De skandinaviska pilotföreningarna inom samarbetet SAS Pilot Group varslar om strejk fr o m 2022-06-29

- Kollektivavtalet mellan SAS och piloterna i SAS Pilot Group löpte ut den 1 april 2022, och därmed har även den fredsplikt som parterna överenskommit om löpt ut.
- Det har förts en dialog mellan parterna sedan november 2021 för att hitta en lösning, men trots många dagars samtal har ingen överenskommelse nåtts.
- Piloterna har lämnat förslag till nytt kollektivavtal som tillmötesgår SAS krav på besparingar på kostnader för piloter i stor utsträckning. Som motprestation krävde piloterna att SAS skulle återta beslutet att lägga ut pilottjänsterna på bemanningsbolag, vilket bolaget motsatte sig.
- Att varsla om strejk är en sista utväg i en normal förhandlingsprocess för att få motparten att tillmötesgå arbetstagarnas krav.
- Vi har gjort vårt yttersta för att få till ett avtal. Det är arbetsgivarens ansvar att undvika en strejk.

### Våra värderingar

- Den skandinaviska modellen innebär samarbete, samförstånd och kompromisser.
- Företag ska följa lagar och avtal.
- Anställda ska inte tvingas betala för att rädda företag eller tvingas att söka om sina jobb i samma koncern till betydligt sämre villkor.
- Vi värnar om skandinaviska arbetsplatser.
- Piloter ska ha sin anställning i det flygbolag de flyger för.
- Vi månar om den flygsäkerhet som våra välutbildade och erfarna piloter kan leverera.

### Ordförande i SPG, Martin Lindgren:

"SAS ledning har konstruerat en företagsstruktur som bryter mot den skandinaviska arbetsmarknadsmodellen. Om SAS kan starta bemanningsföretag och därmed kringgå lagar och avtal med sina anställda, varför skulle inte andra företag kunna göra detsamma? Detta är därför en viktig kamp för alla skandinaviska arbetare."

# Svensk Pilotförening

## Bakgrund

SAS ledning har under påhejande från Svenskt Näringsliv det senaste decenniet lagt stora resurser på att begränsa vad man påstår är fackföreningarnas inflytande över beslut. Detta synsätt är inspirerat av amerikanska konsulter som inte har förstått fördelarna med den skandinaviska modellen för samarbete som varit rådande på svensk arbetsmarknad ända sedan 1930-talet. Denna modell av Union Busting har varit ett mål i sig för SAS ledning och har stått i vägen för expansion och lönsamhet i SAS.

Istället för att värdera den erfarenhet och det engagemang som den operativa personalen i SAS besitter har SAS ledning valt att börja lägga ut jobben på externa leverantörer och egna, nystartade bemanningsbolag. Dessa åtgärder påbörjades redan före Coronapandemin, men accelererades under densamma.

Då flygbranschen stoppades av pandemin valde SAS att säga upp 560 piloter, vilket motsvarade nära hälften av pilotkåren. De uppsagda piloterna har i enlighet med kollektivavtalet en återanställningsrätt under 5 år. I strid med avtalet valde SAS istället att etablera egna bemanningsbolag för piloter och kabinpersonal och rekrytera flygande personal externt till kraftigt försämrade villkor.

Två gånger under pandemin har piloterna erbjudit SAS tidsbegränsade krisavtal som avsevärt skulle förstärkt bolagets ekonomi och säkrat sommarens trafik utan inställda flygningar, men SAS har tackat nej och istället krävt varaktiga försämringar i villkor. Detta har gjort att man nu tvingas ställa in flygningar p g a pilotbrist.

Under våren har SAS lanserat ännu ett i raden av sparprogram där ledningen krävt besparingar från piloterna på 800 MSEK årligen. (Enligt bokslutet var kostnaden för piloter förra året 1 732 MSEK.) SAS ledning har hotat med att göra sig av med sina anställda piloter om inte besparingen infrias.

Under förhandlingarna har piloterna gjort sitt yttersta för att gå företaget till mötes och har lämnat ett avtalsförslag som innehåller avsevärda besparingar, men kräver i gengäld garantier för anställningstrygghet i SAS.

## SAS verkliga problem

- SAS vill konkurrera med lågkostnadsbolag men samtidigt ha en administration som en Flag Carrier.
- SAS har under många år haft en avsevärt högre kostnadsnivå än många konkurrenter.
- SAS har nästan lika många Managers som man har piloter.
- Stora summor flödar ut ur SAS till olika leasingbolag i skatteparadis.
- Flera bolag inom koncernen som gör samma sak ger sämre flexibilitet.

### Ordförande i SPG, Martin Lindgren:

”SAS ledning måste nu välja samarbete snarare än konflikt med sina anställda. Det är den enda möjlighet företaget har att återhämta sig från den ekonomiska kris SAS befinner sig i. Piloterna har alltid visat stor vilja att hjälpa företaget genom kriser, och är redo att ta ansvar igen, men för att satsa måste vi också få garantier om anställningstrygghet.”

# Svensk Pilotförening

## Myter och fakta

SAS påstår att piloterna är för dyra.

Fakta:

Kostnaden för piloter utgör endast 5% av SAS totala kostnader, vilket är lägre än hos många andra flygbolag. SAS piloter har ett av Europas billigaste kollektivavtal. Många av SAS piloter har arbetat över 25 år i bolaget och har därför nått högsta löensteget. Eftersom SAS sade upp den yngsta hälften av piloterna under pandemin ger snittlönen för kvarvarande piloter inte en rättvis bild av piloters villkor.

SAS påstår att man behöver bättre flexibilitet.

Fakta:

SAS plan att ha flera olika bolag inom koncernen som gör samma sak försämrar effektiviteten, eftersom man inte kan nyttja resurser mellan bolagen. Dessutom finns i piloternas kollektivavtal redan samma typ av flexibilitet som i andra kollektivavtal, t ex utflyttning av sommarsemester, flexibel deltid och övertidsarbete på ledig dag.

SAS påstår att alla måste bidra.

Fakta:

SAS flygande personal har de senaste årtiondena upprepade gånger sänkt sina löner och accepterat försämringar i villkor. Varken ledningen eller annan administrativ personal har försämrat sina villkor. Piloterna har i årets förhandlingar lagt förslag om kraftiga besparingar på kollektivavtalade villkor, med enda motkravet att SAS flygningar ska utföras av piloter anställda i Scandinavian Airlines. Ledningen har valt att tacka nej.

## Piloternas villkor

Piloter i SAS arbetar tre-skift upp till 47,5 timmar per vecka. I dessa timmar ingår endast aktiv flygtjänst. I tillägg till detta kommer jourtjänst, transporttid, förberedelsestid och många timmar borta hemifrån på hotell osv.

Piloter i SAS har 18 dagars sommarsemester och kan arbeta 7 av 8 helger. De får schemat 14 dagar i förväg och har därför svårt att planera sin fritid.

En nyanställd pilot i SAS har en månadslönn om 37 712 kronor. Piloter får inga extra tillägg för arbete på natt, helg, eller storhelg.

Efter åtta års anställning i SAS har en pilot i genomsnitt tjänat 49 100 kronor per månad. Det är några tusenlappar mindre än en genomsnittlig tjänsteman i privat sektor i Stockholmsområdet.

Pilotlönerna nu är samma som de var 2002. Det innebär att reallönen för en pilot har sänkts med 52% de senaste 20 åren.

## Slutsats

Vi piloter är inte orsaken till SAS problem. SAS ledning måste själva ta ansvar för sina misslyckade affärer.

Vi piloter är inte heller lösningen på SAS problem. Även om vi skulle jobba gratis skulle SAS inte nå lönsamhet eller tillväxt.

Om vi inte stoppar SAS planer på utlokalisering ser vi en risk att våra jobb är borta inom kort.