



## Aðalfundur FÍA 2014 ályktar vegna bakgrunnskoðana RLS

Aðalfundur FÍA var haldinn að Grand Hótel í Reykjavík þann 27. febrúar s.l. og var þar ágæt mæting, en 107 atkvæði voru í salnum.

Á fundinum voru útnefndir tveir heiðursfélagar FÍA en þeir Halldór Þ. Sigurðsson og Kjartan Norðdahl hdl fengu afhentan þann titil. Sá síðarnefndi átti raunar ekki heimangengt en sendi sínar bestu kveðjur til fundarins. Titillinn fengu þeir fyrir langt og óeigingjarnt starf í þágu félagsins.

Þá voru hefðbundin aðalfundarstörf en að þeim loknum spunnust nokkrar umræður um bakgrunnskoðanir og framkvæmd ríkislögreglustjóra á þeim. Nánar er fjallað um þau mál hér innan í blaðinu. Fundurinn samþykkti eftirfarandi ályktun eins og fram hefur komið í fjölmiðlum landsins:

*Aðalfundur FÍA haldinn að Grand Hótel Reykjavík 27.02.2014 átelur harðlega aðför ríkislögreglustjóra að starfsöryggi og afkomu félagsmanna með óvönduðum og ólögmatum vinnubrögðum við bakgrunnsathuganir á félagsmönnum. Einnig gagnrýnir fundurinn lagafrumvarp innanríkisráðherra um stór- auknar valdheimildir til ríkislögreglustjóra þar sem persónuverndarsjónarmið eru að engu höfð og gengur í berhögg við nýlegan úrskurð*



*persónuverndar um bakgrunnskoðanir. Skv. frumvarpinu mun Ísland ganga mun lengra en önnur Evrópuríki í persónurannsóknunum við framkvæmd bakgrunnsathugana. Undrast*

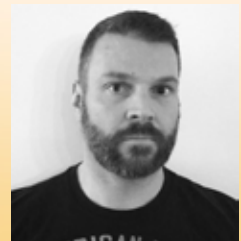
*fundurinn hvað innanríkisráðherra gangi til. Skorar fundurinn á þingmenn að beita sér gegn því að hinar boduðu breytingar verði samþykktar sem lög frá Alþingi.*

## Stjórnarkjör FÍA

Á aðalfundi FÍA sem haldinn var 27. febrúar s.l. var að venju kosið til stjórnar FÍA. Að þessu sinni gáfu allir fyrri stjórnarmenn kost á sér til endurkjörs að undanskildum einum. Þorvaldi Friðriki Hallssyni sem ákvað að gefa ekki kost á sér. Einn nýr aðili gaf kost á sér en það var Guðmundur Már Þorvarðarson, flugmaður hjá Icelandair. Það var því sjálfkjörið í stjórn félagsins.

Félagsmenn geta lesið fundargerð aðalfundarins á læstu svæði á vef FÍA.

Við bjóðum nýjan stjórnarmann velkominn og óskum honum og þeim endurkjörnu velfarnadar á nýju kjörtímabili.



Guðmundur Már Þorvarðarson nýr stjórnarmaður FÍA.

**Nýir kostir orlofshúsa**  
bls 2

**Bakgrunnskoðun ríkislögreglustjóra**  
bls 5

**Heilsu- og vinnuvernd**  
bls 7

**Framganga ISAVIA í öryggismálum**  
bls 10

**Verður Norwegian viðmiðið**  
bls 12

Sumarúthlutun orlofshúsa nálgast:

# Nýir kostir í boði í sumar

## Eitt hús sett í sölu

Ágætu félagar.

Opnað verður fyrir umsóknir byggðar á punktastöðu vegna útleigu Skýjaborga fyrir sumarið 2014 þann 1 apríl kl 1200utc. Lokað verður fyrir umsóknir 8 apríl kl 2359utc.

Opnað verður fyrir almennar umsóknir 15 apríl kl 1200utc og gildir þá fyrstur kemur fyrstur fær.

Orlofsúrræði fyrir sumarið 2014 eru aðeins með öðru sniði heldur en verið hefur undanfarin ár.

Íbúðin í Vestmannaeyjum verður aftur í leigu en hún er ekki í úthlutun heldur verður opnað fyrir leigu á henni um leið og opnað verður fyrir almennar umsóknir þ.e. það sem ekki gengur út í úthlutun.

Við höfum gert saming um leigu á íbúð í Stykkishólmi til reynslu í eitt ár. Íbúðin verður í leigu frá og með 1 júní en nánari upplýsingar um íbúðina og einhverjar myndir eru á orlofsibudir.is Meðfylgjandi fyrir leigutaka eru vallargjöld á víkurvelli fyrir 2 í golf.



Óvíst er á þessari stundu hvort íbúðin í Hafnarstræti verður í boði í sumar.

Stjórn Skýjaborga leitar að íbúð miðsvæðis á Akureyri til kaups en það er óraunhæft að ætla að sú íbúð verði til reiðu fyrir sumarið.

Stjórn Skýjaborga ásamt stjórn FÍA tók þá ákvörðun í haust að selja eldra húsið í Reykjaskógi (oft nefnt Reykjaskógur 1). Það er stefna Skýjaborga að vera búin að selja húsið fyrir sumarið 2014 og því verður það ekki í boði.

Samningurinn um leigu á tjaldvögnum rann út síðasta haust og hefur ekki enn verið endurnýjaður en gamli samningurinn reyndist okkur mjög kostnaðarsamur og þá sérstaklega með tilliti til nýtingar. Ekki hefur verið tekin ákvörðun um hvort leitað verður eftir

nýjum samning eða hvort nýrra leiða verði leitað.

Að endingu ætlum við að bjóða uppá úrræði á vestfjörðum í sumar en okkur hefur boðist hús til leigu á Flateyri. Húsið má skoða á slóðinni [airbnb.com](http://airbnb.com) og leita eftir Flateyri en húsið heitir Solvi's house. Þar má skoða myndir og dagatal til að sjá lausar vikur.

Nánari upplýsingar um tilhögun bókana verða sendar í tölvupósti á næstunni.

Við viljum ítreka að samkvæmt reglugerð Skýjaborga eru húsin okkar ætluð fyrir félagsmenn eingöngu og ef einhverjar spurningar vakna eða ef þið viljið senda ábendingar þá er tölvupóstfangið: [skyjaborgir@fia.is](mailto:skyjaborgir@fia.is)

Stjórn Skýjaborga

## Fréttabréf FÍA

### Ritstjóri

Kjartan Jónsson  
[kj@fia.is](mailto:kj@fia.is)

### Umbrot

Kjartan Jónsson  
[kjartan@dot.is](mailto:kjartan@dot.is)

### Myndir

[airliners.net](http://airliners.net)  
Baldur Sveinsson  
Mats Wibe Lund - myndasafn.is  
Shutterstock

### Útgefandi

Félag íslenskra  
atvinnuflugmanna

mars 2014

Fréttabréf FÍA er vettvangur félagsmanna og stjórnar til að miðla upplýsingum og fróðleik til flugmanna. Skoðanir einstakra greinarhöfunda endurspeglar ekki endilega opinbera afstöðu FÍA til einstakra málefna.

Öll notkun efnis úr Fréttabréfi FÍA er heimil gegn því að heimilda sé getið.

## IFALPA ráðstefna 2014

Ársfundur IFALPA, Alþjóðasamtaka flugmannafélaga verður haldinn 27. til 31. mars n.k. og fer fundurinn fram í Panama að þessu sinni. Að venju er dagskráin þétt og um leið verður haldin ráðstefna ECA sem er Evrópuþing IFALPA. Þar má búast við að eitt helsta umræðuefnið verði ójöfn samkeppni flugfélaganna sem

ECA er nú að leggja mikla áherslu á í sinni vinnu, ásamt málefnum verktakaflugmanna eins og hjá RyanAir og Norwegian enda eru þessi tvö mál nátegd. Tveir fulltrúa frá FÍA sitja IFALPA ráðstefnuna í ár, þeir Hafsteinn Pálsson formaður FÍA og Jóhannes B Guðmundsson formaður Alþjóðanefndar.

Staða kjaraviðræðna:

# Tvær nefndir FÍA vísa kjaradeilum til ríkissáttasemjara

## Einn fundur verið haldinn hjá hvorum fyrir sig í Karphúsinu

Viðræður samninganefnda FÍA við Air Atlanta og Icelandair hefur báðum verið vísað til Ríkissáttasemjara.

Samninganefnd FÍA og Air Atlanta höfðu fundað 9 sinnum án viðunandi árangurs. Deilunni var formlega vísað til ríkissáttasemjara þann 26. febrúar s.l. Ríkissáttasemjari boðaði til fundar þann



7. mars sl og var sá fundur stuttur. Ríkissáttasemjari hefur boðað til næsta fundar sem verður mánudaginn 17. mars.

Samninganefnd FÍA og Icelandair hafa einnig fundað nokkrum sinnum án viðunandi árangurs og var deilunni formlega vísað til ríkissáttasemjara þann 25. febrúar s.l. Ríkissáttasemjari boðaði til fyrsta fundar þann 10. mars sem var stuttur og boðað til næsta fundar 20. mars n.k.

## 10. mars 1944-10. mars. 2014.

# Loftleiðir 70 ára!

Í dag eru 70 ár frá stofnun flugfélagsins Loftleiðir.

Seinni hluta árs 1943 komu þrjú ungar menn, þeir Alfreð Elíasson, Kristinn Olsen og Sigurður Ólafsson til landsins frá Kanada að loknu flugnámi. Höfðu þeir með sér flugvél sem þeir höfðu keypt í Kanada af gerðinni Stinson SR-8 Reliant. Það var síðan þ.10.mars 1944 sem þeir síðan stofnuðu nýtt flugfélag sem fékk nafnið Loftleiðir. Þessir 3 menn voru . Fyrsta áætunarflugðið var farið 6.apríl frá Reykjavík til Ísafjarðar.

Árið 1948 hófu Loftleiðir áætunarflug til New York og fimm árum síðar eða á nýjársmádag árið 1953 kynntu Loftleiðir ný lág fargjöld á flugleiðinni yfir Atlantshaf og urðu þar með fyrsta lágjaldflugfélagið á þeim leiðum. Loftleiðir notuðu síðar slagorðið „We are slower but we are lower“ og vitnuðu þar til þess að þeir voru með eldri og hægflýgari flugvélar og ódýrari fargjöld en aðrir sem flugu á þessari flugleið. Loftleiðir stóðu þá utan (IATA) alþjóðasamtaka flugfélaga sem héldu uppi háu verði með víðtæku verðsamráði og má segja að barátta Loftleiða við sér miklu stærri ríkisstyrkt flugfélög hafi orðið til þess að fargjöld voru að endingu gefin frjálts.

Geysir, Skymaster DC-4 flugvél Loftleiða fórst á Vatnajökli árið 1950. Allir komust lífs af og sendi varnarliðið á Keflavíkflugvelli skíðaflugvél til að bjarga fólkinu. En vélin komst ekki á loft af jöklinum og varð að skilja hana



Ljósmynd: Friðrik Friðriksson

eftir. Næsta vor fór Loftleiðamenn og björguðu skíðavélinni. Vélin var skírd Jökull og var síðar seld til Spánar með góðum hagnaði.

Uppbygging Loftleiða var á þann veg að land og þjóð voru stolt af sem birtist m.a. í blaðaskrifum o.fl.

Sem dæmi um ummæli í dagblöðum þá má nefna (Reykjavíkurbref Morgunblaðsins; Alfreðssaga og Loftleiða bls. 237) „Besta dæmið um það hverju heilbrigður einkarekstur getur áorkað.

„Loftleiðir eru eitt stærsta ævintýrið sem gerst hefur á Íslandi. Á tiltölulega skömmum tíma hefur þetta félag vaxið úr tilraun tveggja ungra flugmanna, sem reyndu að bæta samgöngur milli afskekktara staða í strjálbýlu landi, upp í að þjóna almenningi með lágum fargjöldum og hefur vakið á sér athygli og jafnvel furðu fyrir myndarskap og ótrúleg afrek.“ „Það byggir, það kaupir ný tæki, það borgar betur en flestir aðrir - og það borgar næstum því þrjú milljónatugi til opinberra þarfa. Það gekk jafnvel svo langt, að almenningi fannst að of mikið væri á félagið lagt.

Það sannar þá velvild, sem félagið nýtur, því sjaldan telur almenningur að stórfyrirtæki greiði of mikið í sameiginlegan sjóð þegnanna.“ (Alþýðublaðið; Alfreðssaga og Loftleiða bls. 237)

Utanlands voru Loftleiðir aðili að stofnun flugfélagsins Cargolux í Lúxemborg, auk þess sem félagið keypti rekstur Air Bahama. Innanlands stóðu Loftleiðir að byggingu hótela og stofnun bílaleigu og ferðaskrifstofa. Á tímabili var reksturinn svo víðfeðmur að sagt var að sólin settist aldrei hjá Loftleiðum. Jakobsson, hljóðvarpið (RÚV); Alfreðssaga og Loftleiða bls. 237)

„Árið 1968 var aflaverðmæti alls togarafloata íslendinga um 480 milljónir króna, en sama ár öfluðu Loftleiðir sem næst þrefalt meiri tekna, eða 1,4 milljarða.“ (Alfreðssaga og Loftleiða bls. 236)

Nú í dag er leiðakerfi Loftleiða sá grunnur sem Icelandair byggir leiðakerfi sitt á milli Evrópu og Ameríku með Ísland sem tengipunkt.

Loftleiðir og Flugfélag Íslands sameinuðust í eitt félag árið 1973 undir nafni Flugleiða og síðar Icelandair.

# FÍA appið komið á yfir 200 tæki

Gefið út í febrúar s.l. og hefur vakið jákvæð viðbrögð



FÍA Mobile, appið sem unnið hefur verið að síðastliðið árið, fór í dreifingu í byrjun febrúar s.l. og eru nú á þriðja hundrad félagsmenn búnir að sækja það inn á iOS tæki sín. Notendur hafa verið ánægðir með appið og jákvæð viðbrögð borist FÍA eftir útgáfunni.

Nú er í vinnslu uppfærsla á appinu til að lagfæra það sem upp hefur komið eftir að það fór í notkun og geta notendur búist við að sú uppfærsla birtist í AppStore á næstu vikum.

Einhverjar spurningar hafa vaknað hjá notendum en hægt er að finna svör við mörgum þeirra í upplýsingapésanum sem gefinn var út með Appinu, eins og til dæmis hvernig skipta skal um ljósmynd af sjálfum sér í símaskrá appsins. Þann pésa er hægt að sækja á heimasíðu FÍA.

Fundargerðir og fundarboð eru nú sett inn í appið um leið og það er sett á lokað vefsvæði FÍA þannig að hægt er að nálgast þessi gögn á báðum stöðum.

Vert er að minna á að megintilgangur appsins fyrir FÍA er að safna gögnum og tölfræði um það sem út af ber í vinnunni, í þeim tilgangi að sjá ef eitthvað er að fara úrskæðis oftast en ekki. Sem dæmi ef löng bið er eftir akstri til og frá flugvelli, bið eftir hótélherbergi eða annað slíkt sem samstarfsnefnd FÍA og viðkomandi flugfélags geta tekið á. Rétt er að ítreka að appið er ekki hugsað fyrir atvik er koma upp í flugi og eiga erindi til flugdeildar viðkomandi flugfélags enda eru viðsemjendur FÍA ekki aðilar að appinu og öll mál er varða flugöryggi hafa sinn farveg innan félaganna.

Appið var eingöngu gefið út fyrir iOS til að byrja með en Android útgáfan er nú í vinnslu og er reiknað með að koma henni í dreifingu í maí n.k.

Notendur eru hvattir til að senda ábendingar og tillögur á tölvupósti til umsjónarmanna, en netfang þeirra er [fiamobile@fia.is](mailto:fiamobile@fia.is)

## Hollvinafélagið Örninn

### Hollvinir Flugsafns Íslands

Flugsafn Íslands á Akureyri er orðið stórt og glæsilegt safn sem hýsir flugsögu allra íslendinga allt frá fyrstu dögum flugsins.



Þeir sem hafa mikinn áhuga á flugi og flugsögunni eiga þess kost að komast í nánara samband við þetta áhugamál með aðild að nýstofnuðu Hollvinafélagi safnsins sem fékk nafnið Örninn.

Markmið félagsins er:

a) Að vera stjórn Flugsafnsins á hverjum tíma innan handar við þróun og stefnumótun til framtíðar.

b) Að standa vörð um varðveislu flugsögu og flugminja á Íslandi í samstarfi við stjórn Flugsafnsins.

c) Að standa að verkefnum er varða safnið og annað er stjórn félagsins metur mikilvægt á hverjum tíma.

d) Að eiga samstarf við önnur áhugamannafélög, bæði innlend og erlend, sem starfa að varðveislu flugsögu og flugminja

Ennfremur mun Hollvinafélagið stuðla að kynningu á Flugsafninu og verkefnum þess út á við (almanna-tengsl) t.d. með útgáfu fréttabréfs.

Ritstjórn fréttabréfs FÍA hvetur alla til að skrá þig sem félagsmenn til að styrkja stöðir þess starfs sem Flugsafnið og Hollvinirnir standa fyrir. Fyrir þá sem vilja ganga til liðs við Örninn - Hollvinafélag Flugsafns Íslands, þá liggja skráningarblöð frammi á Flugsafninu. Ennfremur er hægt að skrá sig í félagið með því senda tölvupóst þar sem fram kemur nafn, kennitala, heimilisfang, sími og netfang.

Netfang Arnarins er [orninn@flugsafn.is](mailto:orninn@flugsafn.is)

## Skírteina-deildin flytur

Heimsóknir úr Skógarhlíðinni yfir í Vesturvör

**Samgöngustofa**

Nú nýverið var Flugmálastjórn í sinni gömlu mynd lögð niður eins og flestum flugmönnum er orðið kunnugt og sameinuð öðrum stofnunum undir nafninu Samgöngustofa.

Skírteindeildin er sá staður sem flestir flugmenn þurfa að heimsækja með reglubundnu bili en þjálfunar- og skírteindeild flugsviðs Samgöngustofu flytur nú í næstu viku (18. mars) í Vesturvör 2 í Kópavogi. Þetta er tímabundin ráðstöfun eða þar til stofnunin öll flytur í nýtt húsnæði síðar á árinu.

# Innanríkisráðuneytið úrskurðar höfnun ríkislögreglustjóra ólögsmæta



Skv. upplýsingum frá embætti ríkislögreglustjóra hefur tveim flugmönnum verið neitað um bakgrunnsskoðun vegna aðgangs að haftasvæðum flugverndar. Þeir hafa báðir kært úrskurð ríkislögreglustjóra til innanríkisráðuneytisins. Öðrum þeirra varð það eitt á við útfyllingu eyðublaðs, þ.e. umsóknar um bakgrunnsskoðun, að merkja já við spurningu þar sem m.a. er spurt hvort viðkomandi hafi átt í samskiptum við einstaklinga, hópa eða stofnanir sem tengist skipulagningu glæpastarfsemi. Í skýringarboxi þar fyrir neðan þar sem útskýra á nánar, skrifaði hann að hann hefði tekið ólöglegt lán hjá Íslandsbanka, sem þá hafði nýlega verið dæmt ólöglegt. Aðspurður sagði hann að sér hefði þótt þetta brotlegt en þó ekki rangt. Ríkislögreglustjóri brást hart við og kallaði viðkomandi í viðtal. Mætti hann í viðtalið ásamt lögmanni sínum. Viðtalið upplifði hann frekar sem yfirheyrslu en viðtal. Í viðtalinu baðst hann afsökunar á þessum mistökum sínum og hefði þá verið eðlilegt að umsókn hans hefði farið í venjulegan farveg og afgreidd með jákvæðum hætti. Svo fór þó ekki og eftir langa bið var viðkomandi neitað um bakgrunnsskoðun á þessum grundvelli. Málið var því næst kært til innanríkisráðuneytisins sem úrskurðaði að ekkert hefði komið fram í málinu sem réttlætti neitun embættisins á bakgrunnsskoðun viðkomandi. Það er álit lögfræðinga sem að málinu hafa komið að með neitun á bakgrunnsskoðun hafi embætti ríkislögreglustjóra brotið 12. gr. stjórnarsýslulaga um meðalhóf, ólögfasta lögmætisreglu stjórnarsýsluréttta, ásamt því að hafa brotið gegn atvinnufrelsisákvæði 75. gr. stjórnarskrár Íslands. Greinarhöfundur getur ekki séð annað en að alltaf sé alvarlegt þegar stjórnvald brýtur lög á borgurinum og sýnu alvarlegra í þessu tilfelli þar sem stjórnvaldið sem á borgaranum braut fer með yfirstjórn löggæslumála í landinu.

## Flugmenn fylgjandi flugvernd

Flugvernd er ein af grunnstöðum flugöryggis. Því er nauðsynlegt að regluverk um framkvæmd flugverndar, þ.m.t. um bakgrunnsskoðanir vegna aðgangs að flugverndarsvæðum sé skýrt, en einnig að ekki sé gengið á stjórnarskrárvarinn rétt borgaranna til einkalífs og atvinnufrelsis.

Fyrir Alþingi liggur nú frumvarp til laga um breytingu á lögum um siglingarvernd o.fl. þ.m.t. lög um loftferðir nr. 60/1998. (Þskj. 221. mál, þingskjal 295). Í sjálfu sér væri það ekki fréttæmt nema af því að í frumvarpinu er lagt til að heimildir til embættis ríkislögreglustjóra til nánari persónurannsóka eru verulega rýmkaðar frá því sem nú er. Lagt er til að vegna bakgrunnsskoðana m.a. vegna aðgangs að haftasvæðum flugverndar, geti ríkislögreglustjóri til viðbótar við núverandi heimildir, óskað eftir og rannsakað upplýsingar um fjárhagsmálefni og lánstraust einstaklinga, hvort einstaklingi sem sætir athugun hafi verið stefnt eða hann bíði málsmeðferðar í einkamáli og um hjúskaparstöðu viðkomandi og maka eða sambýling. Í greinargerð með frumvarpinu kemur fram að það að það sé mat ríkislögreglustjóra að ekki sé unnt að framkvæma viðunandi bakgrunnssathuganir á þeim einstaklingum sem hér um ræðir, vegna starfa í þágu flugverndar, nema unnt sé að ganga úr skugga um framangreindar upplýsingar. Því er lagt til að kveðið verði ótvírátt á um þetta í lögnum. Einnig er byggt á að „Krafan um bakgrunnssathuganir á fyrrgreindum einstaklingum byggist á alþjóðlegum kröfum í flugvernd, m.a. kröfum sem Ísland hefur undirgengist samkvæmt samningnum um Evrópuska efnahagssvæðið.“ eins og segir í greinargerð með frumvarpinu.

Um flugvernd á yfirráðasvæði Evrópusambandsins gildir *Reglugerð Framkvæmdastjórnarinnar (ESB) nr. 185/2010 um ýtarlegar ráðstafanir til að framfylgja sameiginlegum grunnkröfum um*

*flugvernd*. Reglugerðin hefur einnig lagagildi í aðildarlöndum EES samningsins og þ.a.l. héraendis. Í henni er engar kröfur að finna um öflun upplýsinga um einkamálefni einstaklinga við bakgrunnssathugun, að frátöldum upplýsingum um störf og menntun viðkomandi undanfarin fimm ár. Þessi fullyrðing er órökstudd og embætti ríkislögreglustjóra hefur ekki enn getað bent á í hvaða reglugerð Evrópusambandsins slíkar kröfur er að finna.

Krafa ríkislögreglustjóra um auknar valdheimildir til öflunar persónuupplýsinga í þessu sambandi er ekki ný. Forsaga málsins er sú að árið 2012 stóð styr um umsóknareyðublað ríkislögreglustjóra um bakgrunnssathugun vegna flugverndar. Nokkur stéttarfélag þ.m.t. FIA, töldu að upplýsingaöflun ríkislögreglustjóra færi að hluta til langt fram úr því sem loftferðalög og reglugerð um flugvernd heimiluðu og væri þar fyrir utan ómálefnaleg. FIA skaut málinu til Persónuverndar sem kvað upp þann úrskurð 4. mars 2013. í málinu nr. 2012/969 um að ríkislögreglustjóra væri óheimilt að afla nánar tilgreindra persónuupplýsinga, allt í samræmi við þær athugasemdir sem þau stéttarfélag sem að málinu komu höfðu kvartað yfir. Í úrskurði Persónuverndar frá 4. mars s.l. í máli nr. 2012/969 segir m.a.

„Við mat á því hvort þessum kröfum sé fullnægt ber að líta til þess að almennt skal skýra þröngri skýringu þau ákvæði sem takmarka mannréttindi – í þessu tilviki réttinn til friðhelgi einkalífs og um leið réttinn til atvinnufrelsis, sbr. 71. og 75. gr. stjórnarskrárinnar. Þá verður að túlka framangreind ákvæði laga nr. 60/1998 í ljósi reglugerðar 185/2010/ESB, nánar tiltekið greina 11.1.3 og 11.1.4 sem fyrr eru raktar, en þar er mælt fyrir um það markmið bakgrunnssathugana að fá staðfest hver viðkomandi sé, kanna sakasferil undanfarin fimm ár, sem og að kanna vinnu- og námsferil á sama tímabili. Af orðalagi

verður ráðið að um lágmarkskerfjur til bakgrunnsathugana sé að ræða, en ákvæðin verður engu að síður að skýra þröngt með sama hætti og umrædd ákvæði í íslenski löggjöf. Í því sambandi skal þess getið að þau ákvæði, sem sett hafa verið um bakgrunnsathuganir, lúta fyrst og fremst að öflun upplýsinga um sakaferil fremur en einkaréttarleg atriði.“

Í kjölfar úrskurðar Persónuverndar setti ríkislögreglustjóri fram nýtt umsóknareyðublað þar sem búið var að taka út þau atriði sem Persónuvernd taldi ekki grundvöll fyrir að afla upplýsinga um. Ríkti nú friður um þennan málaflokk allt þar til að umrætt lagafrumvarp var lagt fram á Alþingi og bíður nú þegar þetta er skrifað afgreiðslu umhverfis- og samgöngunefndar. FÍA hefur þegar skilað inn umsögn til umhverfis- og samgöngunefndar um frumvarpið, þar sem fyrirhugaðar auknar valdheimildir ríkislögreglustjóra til öflunar persónuupplýsinga eru harðlega gagnrýndar. Þá hafa fleiri hagsmunaaðilar einnig skilað umsögnum.

Félagsmenn í FÍA þurfa starfs síns vegna að hafa aðgangshemild að haftasvæði flugverndar. Með frumvarpinu er löggjafinn, ef af verður, að heimila stjórnvaldi á grunni upplýsinga um fjárhags- og einkamálefni flugmanns að draga þá ályktun að ekki sé óhætt að veita viðkomandi aðgang að haftasvæði flugverndar og þar með svipta viðkomandi flugmann atvinnu.

FÍA telur að frumvarpið brjóti gegn 75. gr. stjórnarskrárinnar um atvinnufrelsi sem og 71. gr. stjórnarskrár um friðhelgi einkalífs. Ef frumvarpið verður að lögum er löggjafinn að veita stjórnvaldi vald til þess að taka ákvörðun um að svipta mann atvinnu á ómálefnalegum sjónarmiðum í andstöðu við stjórnarskrá og í andstöðu við mannréttinda og atvinnufrelsis sjónarmið þau er birtust í fyrirnefndum úrskurði persónuverndar.

Vegna alls þessa ályktaði aðalfundur FÍA er haldinn var 27. febrúar. s.l. eftirfarandi:

*Aðalfundur FÍA baldinn að Grand Hótel Reykjavíke 27.02.2014 átelur harðlega aðför ríkislögreglustjóra að starfsöryggi og afkomu félagsmanna með óvönduðum og ólögmatum vinnubrögðum við bakgrunnsat-*

*huganir á félagsmönnum. Einnig gagnrýnir fundurinn lagafrumvarp innanríkisráðherra um stóruaukar valdheimildir til ríkislögreglustjóra þar sem persónuverndarsjónarmið eru að engu höfð og gengur í berbögg við nýlegan úrskurð persónuverndar um bakgrunnskoðanir. Skv. frumvarpinu mun Ísland ganga mun lengra en önnur Evrópuríki í persónurannsóknem við framkvæmd bakgrunnsathugana. Undrast fundurinn hvað innanríkisráðherra gangi til. Skorar fundurinn á þingmenn að beita sér gegn því að binar boðuðu breytingar verði samþykktar sem lög frá Alþingi.*

### Hvernig er þetta framkvæmt í öðrum evrópulöndum?

FÍA hefur verið í sambandi við flugmannafélög í Evrópu og fengið upplýsingar um framkvæmd bakgrunnskoðana þar en ein helsta rökfærsla ríkislögreglustjóra, sem enn stendur órökstudd, er að þessi háttur á framkvæmd skoðunarinnar sé krafa frá Evrópusambandinu.

Hér tókum við tvö dæmi, annað frá Finnlandi og hitt frá Hollandi en bæði þau lönd fara eftir sömu reglugerð.

### Holland

Farið er í sakaskrá og sér sýslumaður um framkvæmdina en stærri fyrirtæki eins og KLM flugfélagið hafa einnig heimild til að framkvæma þá athugun sjálf. Þá er einnig athugað hvort einhver gögn sé að finna hjá leyniþjónustunni varðandi viðkomandi, en leyniþjónustan fer yfir fjögur atriði í sinni könnun:

- Heiðarleiki: hefur þú svarað öllum spurningum heiðarlega?
- Sjálfstæði: getur þú starfað sjálfstætt, þó óháð fjarhagsstöðu og fíkn?
- Trúr: Ert þú trúur hollensku samfélagi og lýðræðisreglum laganna?
- Traust: uppfyllir þú skyldur þínar og ert traustur starfsmaður?

Til að svara ofangreindum spurningum er farið yfir eftirfarandi spurningar:

- Hefur þú verið í samskiptum við yfirvöld, ef svo þá hvernig.
- Hefur þú verið þátttakandi í einhverjum byltingarkenndum aðgerðum.
- Ertu meðlimur í and-lýðræðislegum samtökum.
- Atfeli þitt og aðstæður.

Eftirfarandi atriði í sakaskrá geta varðað synjun bakgrunnskoðunar:

- a. Notkun eða verslun með hörð fíkniefni.
- b. Verslun í meiri mæli með veik fíkniefni.
- c. Ólögleg eign eða verslun með vopn sem og ólöglegur vopnaburður.
- d. Alvarlegur þjófnaður eða innbrot.
- e. Sjálfataka, svik eða falsanir.
- f. Lífshættulegir glæpir.
- g. Alvarlegt ofbeldi.
- h. Fjárkúgun eða önnur kúgun.
- i. Glæpir er varða þjóðaröryggi.
- j. Þátttaka í glæpasamtökum, eða þátttaka í framhaldi á bönnuðum eða uppleystum samtökum.
- k. Glæpir tengdir flugi.
- l. Aðrar staðreyndir sem geta stefnt öryggi almannaflugs.

### Finnland

Samkvæmt finnskum lögum eru þrjú stig aðgangshemilda að haftasvæðum flugvallar. Þröng, almenn og við. Heimildir sem flugmenn þurfa til að fá sín flugvallaskilríki, er þrönga útgáfan. Bakgrunnskoðun fyrir þau réttindi er framkvæmd af lögreglu viðkomandi staðar.

Lögreglan ber ábyrgð á framkvæmd skoðunarinnar og hefur hún heimild til að skoða skaskrá, her-sakaskrá, gögn frá landamæraeftirliti og slíkt.

Í grunninn er verið að leita eftir gögnum um glæpi og er heimilt að skoða 10 ár aftur í tímann. Einungis alvarlegir glæpir, t.d. fíkniefnatengdir eða lífshættulegir, geta varðað neitun bakgrunnskoðunar. Ekki vægari glæpir eins og hraðakstur og slíkt.

Þegar flugvallaryfirvald hefur fengið gögn frá lögreglunni þá er gefin út flugvallapassi.

Flugmenn þurfa ekki að heimila aðgang yfirvalda að neinum gögnum þar sem sakaskrá og þau gögn sem talin eru upp að ofan eru opinber. Ekki er áhugi hjá yfirvöldum að fara í persónuleg mál eins og fjármál og hjúskap.

Útdráttur úr lögum: „Tilgangur þröngrar bakgrunnskoðunar er að meta hvort hægt sé að veita einstaklingi aðgang að ákveðnum svæðum. Þessi svæði eru til dæmis...

..

2) flugvöllur, höfn eða sambærilegt mikilvægt umferðarsvæði fyrir innri og ytri samgöngur landsins...“

# „Hvað ætlar þú að sitja lengi í dag?“

## Góðar æfingar sem henta vel í þröngu rými



Ég var að vafra á TED.com ekki fyrir svo löngu að leita að einhverjum skemmtilegum og fræðandi fyrirlestri og datt inn á einn slíkan. Einföld tilvitnun situr eftir í kollinum síðan og er á þessa leið: „Sitting is the New smoking, but you've got Options“ og myndi útleggjast á íslensku „Langvarandi seta er jafn hættuleg og reykingar, en þú hefur alltaf val“.

Þú veist það jafnvel og ég að það er óhollt að reykja og reykingar geta leitt af sér marga lífstilstengda sjúkdóma sem ég ætla ekki að tíunda hér nánar. En veistu hvað? Það að sitja tímunum saman hefur nefnilega líka verulega slæm áhrif á líkamann okkar líka og mig langar til að vekja þig til umhugsunar um mikilvægi þess að standa upp, rétta úr sér og hreyfa á sér skankana með reglulegu millibili.

### „Langvarandi seta er jafn hættuleg og reykingar“?

Það sem reykingar og seta hafa sameiginlegt er að með þeim misbjóðum við hjarta-, æða-, öndunarferða-, tauga- og vöðvakerfunum. Kerfi líkamans eru alveg mögnuð þó fullkomin séu þau ekki. Þau þola nefnilega illa ítrekað of- eða vanálág.

Líkaminn okkar er ekkert öðruvísi en vélbúnaður þar sem allir boltar, skúfur, skinnur, vírar og vökvar þurfa að vera í lagi til að allt gangi smurt fyrir sig. Út frá hjartanu okkar liggja stórar æðar og þar á meðal slagæðar til nedri hluta líkamans. Við viljum umfram allt að þessar slagæðar séu í lagi því þær bera súrefnisríkt blóð frá lungunum til smærri bláæða sem flytja súrefnið til t.d. vöðvafruma í kálfavöðvunum.

Frá því við vöknum að morgni og þar til við leggjumst til hvílu að kvöldi hefur blóð safnast fyrir í ganglimunum af þeirri einföldu ástæðu að við erum annað hvort í uppréttri eða sitjandi stöðu allan daginn og þyngdarafli jarðar dregur allan massa til sín. Við finnum jafnvel fyrir mikilli þreytu, þirring og/ eða bjúgmyndun í

fótum og fótleggjum og langvarandi blóðsöfnun í ganglimum getur valdið því að svokallaðir blóðpollar myndast. Blóðflæðið verður því alls ekki nógu gott til lengri tíma litið og það getur haft áhrif á virkni vöðvanna.

Við langvarandi setu verðum við þróttminni enda krefst það lítillar áreynslu að sitja kyrr á rassinum. Við áreynslu þjálfum við lungun og nýtum lungnarymið okkar betur. Það frábæra sem gerist þá er að súrefnið sem við öndum að okkur kemst betur niður í lungnablöðrunar og til hjartavöðvans sem síðan pumpar súrefnisríku blóði út til vinnandi vefja t.d. vöðvanna. Þannig að, ef súrefni kemst síður út til vöðvanna þá eru afleiðingarnar ekki okkur til bóta. Það gefur að skilja að ef vélin fær ekki nógu mikið af smurólíu og vatni þá bræðir hún bara úr sér.

### Vöðvarnir okkar vinnandi vefur!

Í sitjandi stöðu sitjum við sjaldnast með hrygginn í eðlilegri stöðu og hefur það teljandi áhrif á hryggsúluna okkar. Við erum líkleg til að þróa með okkur ákveðin hreyfifræðileg heilkenni sem hafa augljós áhrif á upprétta líkamsstöðu okkar s.s. of mikla sveigju á brjósthrygginn og aftursnúning á mjaðmagrindinni. Hægt og rólega koma fram styttingar í vöðvum og sínum sem liggja framan í og á mjaðmagrindinni sem og aftanvert og hliðlægt á lærum.

Þú getur hugsað þér að allir liðir í líkamanum þínum séu eins og hlekkir á keðju. Ef einn hlekkur virkar ekki sem skildi hefur það áhrif á hlekkina sitthvoru megin og jafnvel hlekkir sem liggja lengra frá. Þannig að ef einn hlekkur er mjög stífur og ryðgaður vegna vannotkunar þá hefur það áhrif á næsta hlekk sem gjarnan þarf að bæta upp vanvirkni hins. Svipað gerist með líkamann okkar þ.e. ef mjaðmaliðurinn og grindin eru stíf hefur það áhrif á hnéliðinn og hryggjarliði mjóbaksins en það eru hlekkir sem eiga að vera stöðugir. Í hreyfifræði er þetta kallað

„skyldlegur liðleiki“. Þetta hugtak felur í sér að ef stífleiki er einhverstaðar í stoðkerfinu þá leitast líkaminn við að ná fram liðleika með því að misnota önnur svæði, liði sem eru ekki gerðir til að uppfylla sömu skilyrði liðleika. Mjóbakið okkar er því miður dæmi um þannig liði og er sá hlekkur stoðkerfisins sem verður fyrir mestu álagi ef við erum stíf á öðrum svæðum.

### Viðhaltu heilbrigði vöðva þinna með því að rétta úr þér og hreyfa þig

Vöðvarnir eru í stöðugri vinnu við að halda okkur uppi og gera okkur kleift að hreyfast úr stað. Í kringum öll liðamót eru hópar vöðva og hver hefur sitt hlutverk: aðalhreyfi-, mót-, og stuðningsvöðvar. Ef aðalvöðvinn virkar ekki rétt þurfa mót- og stuðningsvöðvar að framkvæma hreyfingu sem þeir eru því miður ekki gerðir til og framkalla ekki sömu krafta. Þetta ástand er nefnt „vöðvaójafnvægi“ og þarf að leiðrétta með sértækum æfingum og teygjum.

Á mannamáli þýðir þetta t.d. að langvarandi seta getur gert það að verkum að það komi styttingar og stífleiki fram í aftanlærsvöðvunum hjá mér, það slaknar á virkni stóra rassvöðvans og ég þróa með mér mjóbakseymslu og tagna jafnvel aftan í læri við það eitt að hlaupa af stað á eftir bolta. Slæmt mál!

### Rétta úr þér og vertu á hvolfi einstöku sinnum.

Þessum pistli ætla ég að ljúka með því að láta fylgja með góðar og einfaldar æfingar sem þú getur gert daglega og mörgum sinnum á dag til að styrkja þig. Æfingarnar má framkvæma í litlu rými með lítilli fyrirhöfn NEMA...þú þarft að standa upp! Gangi þér vel!



### Kálfapressur (mynd 1 og 2)

- Úr skóm, vera helst á tánum ef þú getur
- Standa með hægri fót fyrir framan þann vinstri, rúmlega 2-3 mjaðmabreiddir.
- Lyfta á báðum fótum upp á táberg, færa þungann á tábergið, lyfta hælum vel upp frá gólfi og síga rólega niður
- Skipta um fót, 15-20 endurtekningar á hvorn fót



### Splittstaða (mynd 3, 4, 5)

- Standa með hægri fót fyrir framan þann vinstri, rúmlega 2-3 mjaðmabreiddir.
- Fremra hné beint fyrir ofan ökkla.
- Á táberginu á aftari fæti.
- Þungi þinn leitar beint niður þegar þú beygir bæði hné, axlir eru alltaf beint fyrir ofan mjaðmir.
- Góð tilbreyting að teygja handleggji upp í átt að lofti þegar komið er niður í stöðuna ef jafnvægið leyfir.
- Skipta um fót, 15-20 endurtekningar á hvorn fót.





**Mjaðmasvæðisteygja (mynd 6,7)**

- Standa með hægri fót fyrir framan þann vinstri, vinstra hné á stól og vel fyrir aftan mjaðmir.
- Vinstri fótur vísar ögn inn á við til að fá snúning á lærlegginn.
- Smá beygja hné á fremri fótlegg, bæði mjaðmabein snúa beint fram.
- Spenna vinstri rassvöðva og þrýsta mjöðminni fram þeim megin til að mynda meiri spennu og teygju framan í mjaðmasvæðinu. Axlir alltaf beint fyrir ofan mjaðmir.
- Skipta um hlið, halda hverri stöðu í u.þ.b. 30-40 sekúndur eða lengur ef þú treystir þér til.



**Yoga Mudra – teygja fyrir brjóst-, aftanlæris- og bakvöðva (mynd 8,9)**

- Rúmlega axlarbreidd á milli fóta.
- Spenna greipar fyrir aftan bak eða halda um eitthvað til að ná höndum fyrir aftan bak (grípa í þumla eða halda í lítið handklæði).
- Setja þunga í hælana og halla fram frá mjöðmum með beint bak. Halda 5-10° beygju á hnjám til að forðast teygju í hnésbótum.
- Þar sem teygjan er mest leyfðu þér að anda djúpt að og blása síðan rólega frá, leyfa höfðinu að hanga og lyftu handleggjunum varlega upp frá bakinu og upp í átt að lofti.
- Halda teygjunni í 30-40 sekúndur eða eins lengi og þú treystir þér til.
- Án þess að losa um hendur, koma rólega upp í upprétta stöðu og losa síðan um hendur.

# Framganga ISAVIA í öryggismálum



Hornsteininum í tilvist ISAVIA er vel lýst á vefnum ISAVIA.IS, undir fyrir-sögninni „UM ISAVIA“, með þessum orðum: „Eitt af hlutverkum Isavia er að tryggja að flugöryggi sé í samræmi við viðurkenndar alþjóðlegar öryggis-kröfur og aðferðir.“ Nú langar mig að tíunda hér tvö dæmi um það hvernig forráðamenn ISAVIA telja sér sæma að framfylgja þessum leiðarvísi, þessum helsta tilgangi með félaginu þeirra.

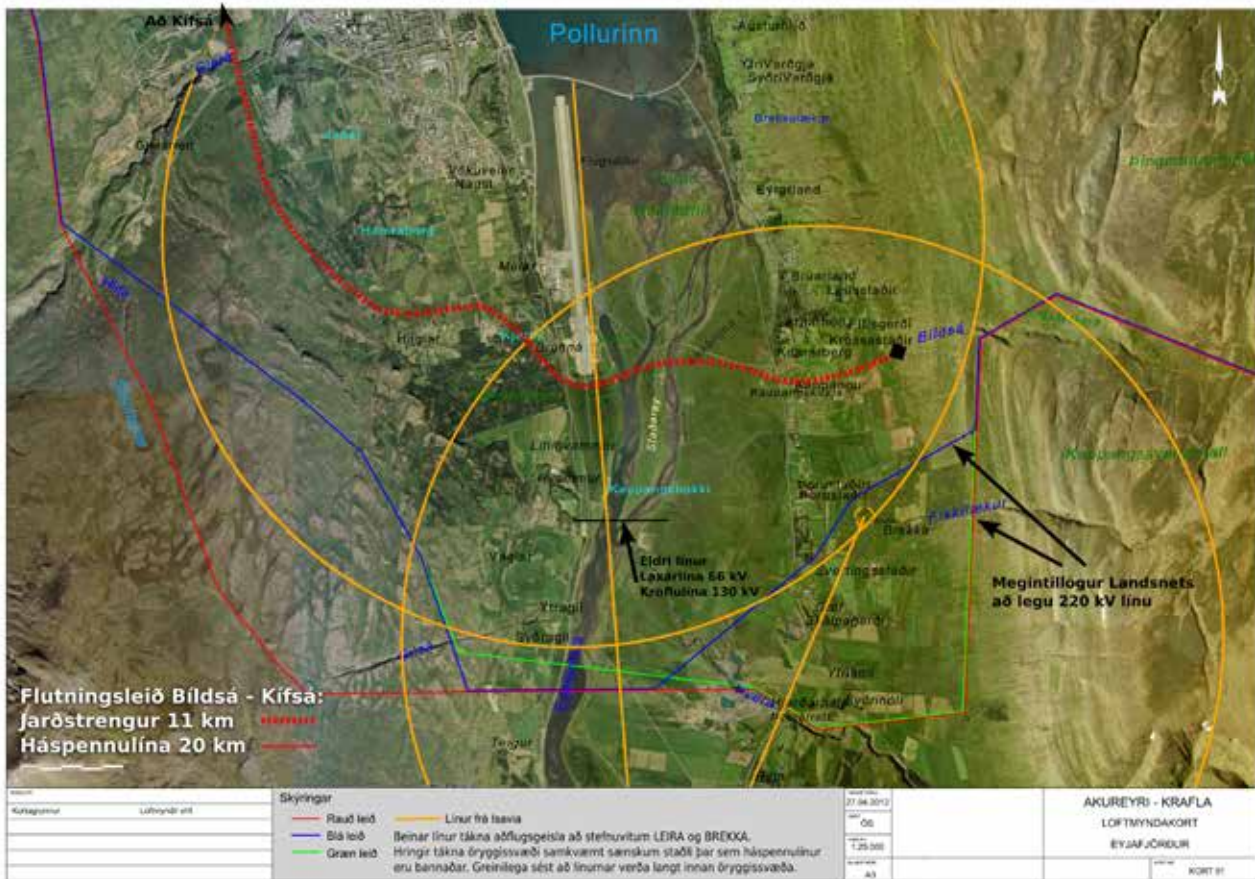
Í bréfi, umbeðnu af innanríkisráðherra, sem forstjóri ISAVIA, Björn Óli Hauksson, sendi ráðherranum þ. 13. desember s.l. getur að líta niðurstöður útreikninga um nothæfisstuðul fyrir samanlagða flugvöllina í Vatnsmýri og á Miðnesheiði að því gefnu að gamla brautin í Reykjavík, 06 - 24, verði lögð niður og engin önnur braut með þessum stefnum opnuð í staðinn. Niðurstaða þessara athugana er sú að nothæfisstuðull beggja flugvallanna samanlagt, með tvær flugbrautir hvor (engar með stefnur í NA / SV) sé 99.5%! Undanfarið ár hafa flugrekendur átt að venjast því að allar nýjar framkvæmdir og breytingar á ytra starfsumhverfi okkar, þ.m.t. á flugvöllum, hafi orðið að undirgangast sérstakt áhættumat þar sem allir hugsanlegir hagsmunaaðilar (notendur í flugrekstri m.a.) hafa fundað og metið alla þætti málsins og skipað í áhættuflokk eftir sérstaklega hönnuðu kerfi. Þetta hefur m.a. orðið að gera vegna lagningu slitlags á um 2 - 300 metra kafla akbrautar (taxiway Delta) og áður en reist var girðing umhverfis flugstjórnarmiðstöðina á Reykjavíkflugvelli. Þessir fundir hafa fyrst og fremst gengið út á að finna leiðir til að minnka eða helst eyða hvers konar áhættu sem af viðkomandi verki leiðir. Ekki verður annað séð en að svo stórfelld aðgerð eins og niðurlagning einnar af flugbrautum Reykjavíkflugvallar kalli á einmitt slíkt verklag, samkvæmt þessari innleiddu venju ISAVIA. En umrætt bréf er ekki afrakstur neinna verkferla af þessu tagi heldur var þetta reiknað út af einum starfsmanni ISAVIA. Þegar gerðar voru athugasemdir vegna þessa

við ISAVIA barst það svar frá forstjóranum að „Áður en umræddri flugbraut verður lokað er það rétt ábending ykkar að fara þarf fram áhættumat og hefur Isavia hafið þá vinnu.“ Það breytir þó ekki þeirri staðreynd að umrætt bréf með þessum niðurstöðum hefur öðlast stjórnslýsingulíki þar sem fáum dögum eftir tilurð þess, þ. 19. desember, gat að líta nýtt deiluskipulag Reykjavíkurborgar þar sem umrædd flugbraut (06 - 24), á að víkja fyrir byggð. Sú niðurstaða naut þeirrar réttlættingar bréfsins títtnefnda að nothæfisstuðull stóru flugvallanna til samans reiknast 99.5%!

Forsendurnar sem notaðar voru til þessara útreikninga (gefna þessum starfsmanni af forstjóra ISAVIA skv. mínum heimildum) voru hámarks (max demonstrated) hliðarvindsstuðull Beech Kingair-véla eins og notaðar eru í sjúkraflogi hérlendis, s.s. 25 hnútar, þó með tilliti til hálfu á brautum Reykjavíkflugvallar frá nóvember til mars (um Keflavíkflugvöll segir þetta í bréfinu: „Ástand flugbrauta á Keflavíkflugvelli er yfirleitt gott allan ársins hring“ en engra heimilda er þó getið um mælingar á bremsuskilyrðum þar), svo þá er 15 hnúta hliðarvindsstuðull notaður. Þessar forsendur eru fráleitar og hér vitna ég beint til bréfs frá Leifi Magnússyni, fyrrum formanni flugráðs til margra ára með meiru, þ. 12. des. s.l.: „Í flugheiminum er aðeins ein viðurkennd aðferð við að tilgreina notkunarsstuðul (e: Usability factor) flugvallar, og er hún birt í ICAO Annex 14, Aerodromes“, og einnig í hinni íslensku „Reglugerð um flugvelli“ nr. 464/2007. Þar er rækilega tilgreint að nota beri þrenns konar tölugildi fyrir hliðarvind, þ.e. 10, 13 og 20 hnúta, og miðast þá við tilteknar lengdir flugbrauta og flugvélagarðir. Fyrir Reykjavíkflugvöll á að nota 13 hnúta.“ M.ö.o. þá eru forsendurnar sem ISAVIA notar falskar og á skjön við alþjóðareglur sem og afleidda íslenska reglugerð. Hliðarvindstölur eru afar næmar fyrir breytingum og gefa því afgerandi mismunandi niðurstöður eftir atvikum. Þess má geta að Björn Óli Hauksson hefur starfað sem for-

stjóri ISAVIA í um fjögur ár og þar áður í tvö ár sem forstjóri Keflavíkflugvallar. Í báðum þessum störfum gildir „ICAO Annex 14, Aerodromes“ beinlínis sem starfslýsing hans. Ég á því bág með að skilja hvernig honum getur orðið á sú handvömm sem hér er lýst, nema tilgangurinn hafi verið að ná aðurgreindri niðurstöðu í málinu. Ég á líka sérlega erfitt með að heimfæra þessar stjórnslýsingar ISAVIA yfir á þau einkunnarorð félagsins, sem sjást í upphafi greinarinnar.

Þá nýt ég því miður lítillar bjartsýni um að niðurstöður áhættumatsins, sem lofað hefur verið um þetta, leiði til breyttrar niðurstöðu, þar sem ISAVIA gerir sér um þessar mundir far um að beygja slíkar niðurstöður að sínum gedþótt. Hitt málið sem ég vil nefna hér er einmitt dæmi um þetta. Fyrir nokkru fór fram áhættumat vegna fyrirhugaðrar lagningar háspennulínu um þverann Eyjafjörð, skammt sunnan Akureyrarflugvallar. Í langri greinargerð sem nokkrir flugrekendur sendu m.a. til ISAVIA vegna þessa er því lýst ítarlega hvers vegna þeir sem undir það bréf rita telja með öllu fráleitt að þessi lína fari þar um ofan jarðar, og er það hvort tveggja að um er að ræða beina hindrun í loftrýminu sem vart á heima í nágrenni flugvallar, og raffræðilegar truflanir sem stafað geta af því þegar rekstur línunnar verður óeðlilegur vegna mikils loftraka, seltu, krapa, gosösku eða hverju því sem kann að setjast á einangrara línunnar. Þessar truflanir, eða möguleikinn á þeim, hefur orðið til þess að Alþjóðaflugsamfélagið og þar með ICAO hefur tekið mið af tvenns konar reglum og / eða stöðlum, sem orðið hafa til í Kanada og Svíþjóð, um helgunarsvæði flugvallar og loftnetsbúnaðar fyrir leiðsögutæki, en í umræddum hugmyndum Landsnets um línustæði fer þessi loftlína langt inn í þessi helgunarsvæði. Áhyggjurnar sem flugrekendur lýstu í þessu bréfi sínu ganga m.a. út á það að í Eyjafirði er óvenjulítið svigrúm til viðbragðs, ef flugvél fer einhverra hluta vegna út af eðlilegum aðflugsferli eftir að



komið er í fjallahæðir í aðfluginu, enda eru skekkjumörk þessa LLZ-geisla óvenjuþröng af þessum sökum. Hvers konar truflanir á aðflugsgeslum þeim sem liggja til suðurs frá Akureyrarflugvelli eru með öllu ólíðandi, hvað þá að manngerðum truflunum sé bætt þarna við þrátt fyrir raunhæfa möguleika á öðrum lausnum. Áhættumatsfundurinn sem fram fór um þetta þ. 22 nóvember 2012, komst klárlega að þeirri niðurstöðu að eingöngu jarðstrengur með þessari flutningsgetu gæti eytt þessum hættum, en að áhættan af raffræðilegum truflunum væri hins vegar óþekkt stærð og því ógerlegt að flokka hana með ákveðnum hætti. Þessi áhættuþáttur var því afgreiddur þannig að hann spannar allan áhættuskalann í matsforminu. Það er einnig skýrt í þessum niðurstöðum áhættumatsins að þrátt fyrir ráðstafanir eins og lægri háspennumöstur, hindrunarljós og blöðrur / veifur á línunni, væri eingöngu búíð að minnka áhættuna sem þessu fylgir en ekki eyða henni. Afdráttalaus munur er á niðurstöðum áhættumatsins varðandi jarðstreng annars vegar og loftlínu hins vegar, strengnum ótvírátt í vil. Engu að síður hefur það orðið niðurstaða ISAVIA að gefa grænt ljós á að þessi háspennulína liggji skammt austan aðflugsvitans á Brekku (IEY, 111,9 MHz), meðfram aðflugsgeslanum til suðurs u.þ.b. 1,5 km leið og beygja þá þvert undir

geislann. Samgöngustofa (Flugmála-stjórn) hefur gert slíkt hið sama og byggir það einmitt á niðurstöðu ISAVIA. Þær birtast m.a. í bréfi Hauks Haukssonar, framkv.stj. flugvalla- og mannvirkjasviðs ISAVIA frá 4. september 2013, en þar segir m.a.: „...þar sem truflanaáhrifin eru svo vel innan marka (í eðlilegum rekstri línunnar, innsk.) þá telur ISAVIA ekki þörf á að kanna þau þegar rekstur línunnar væri utan eðlilegra marka (þegar t.d. aðskotaefni setjast á einangrara, innsk.) enda myndu eftirlitskerfi línunnar taka hana úr rekstri áður en til truflana á flugleiðsögubúnaði kæmi.“ Nú sat ég sjálfur þennan áhættumatsfund og man alls ekki eftir að fulltrúi Landsnets hefði í frammi athugasemdir í þessa veru varðandi eftirlitskerfi línunnar, en hitt er augljóst að þessi fullyrðing er röng þar sem fjöldi dæma eru um að tengivirki og háspennulínur hafi logað af neistaflugi við einmitt seltu og ísingu, án þess að slá út. Hætta á slíku er enn meiri á 220 kV, sem er fyrirhuguð stærð þessarar línu. Ég innti þennan fulltrúa LN eftir því hvort hann gæti, jafnvel með sértækum varúðarráðstöfunum eins og stærri og betri einangrara, treyst sér til að fullyrða að óeðlilegar truflanir yrðu aldrei á línunni allan líftíma hennar, en það gat hann ekki.

Nú vill svo til að fyrir liggur að leggja jarðstreng fram hjá brautarendu

29 á Keflavíkurflugvelli með sömu flutningsgetu og um ræðir á Akureyri. Það kallarpar að sjálfsögðu þeim fullyrðingum LN að svo stórar línur fari ekkert í jörðina. Þar fyrir utan liggur fyrir áhættumat sem afgreiðir þennan streng sem áhættulausan fyrir alla flugumferð að og frá þessari flugbraut. Þetta hefði maður að óbreyttu haldið að gæfi fordæmi fyrir Akureyrarflugvöll, en þess í stað sjáum við ekkert nema fullkomna meðvirkni ISAVIA í þessu máli, þar sem LN ber sig aumlega vegna meints hærri kostnaðar við strenglögna. Ætli flugvélar þær sem að jafnaði fljúga blindaðflug að Akureyrarflugvelli séu of litlar og fámennar fyrir smekk þeirra sem ráða málum hjá ISAVIA? Alla vega er ég ekki viss um að fyrrverandi forstjóri Keflavíkurflugvallar hefði sem slíkur tekið til greina þau rök sem nú eru notuð til réttlætningar á línulögn við Akureyrarflugvöll.

Það hlýtur að vera krafa okkar notenda flugvalla og leiðsögubúnaðar á Íslandi að sá aðili sem hefur með höndum rekstur þessa, framfylgi eigin einkunnarorðum og tilgangi sínum, þ.e.a.s: „Eitt af hlutverkum Isavia er að tryggja að flugöryggi sé í samræmi við viðurkenndar alþjóðlegar öryggiskröfur og aðferðir.“

Athugið að á vef FÍÁ er að finna þessa grein með tilvísun í bréf og fylgiskjöl. Höfundur: kotungar@gmail.com

# Verður Norwegian nýja viðmiðið?

ECA og ALPA vinna í að opna augu stjórnvalda í Brussel og Washington



norwegian.no



Flugmaður með verktakasamning í Singapore, skráða heimahöfn (base) í Bangkok, að fljúga fyrir írskt flugrekstrarleyfi og flugfélagið kallar sig „Norwegian“. Þetta virðist vera það módel sem flugfélagið Norwegian hyggst bjóða uppá í samkeppninni við önnur flugfélög yfir Atlantshafið. ECA sem eru heildarsamtök stéttarféлага flugmanna í Evrópu berjast nú gegn þessu módeli með fulltingi ALPA sem eru heildarsamtök flugmannafélaga í Bandaríkjunum, en fyrir daufum eyrum að því er virðist.

Norwegian Air International (NAI) sem er dótturfélag NAS (Norwegian air shuttle) hyggst koma af fullum krafti inn á svokallaðan „long-haul“ markað og bjóða flug milli Evrópu og Ameríku. Það ríkir hins vegar mikil andstaða við þessar fyrirætlanir félagsins af hálfu flugmannafélaga beggja vegna Atlantshafsins, sem kalla eftir jafnri samkeppnisstöðu flugfélaganna og eðlilegum viðskiptaháttum. Í nýlegri frétt frá ECA um málið segir m.a.:

„Ireland risks going down the route of becoming the world's flag of convenience for certain airlines,” says Philip von Schöppenthau, ECA Secretary General. “With its ‘light touch’ regulations and tax haven reputation, the country has much to offer to companies which are keen to bypass many of the regulatory, tax and social obligations that airlines in other European countries comply with. NAI’s anti-competitive and socially harmful forum shopping is an issue the EU Commission must address immediately. So far we have only heard radio silence in Brussels.”

NAI currently operates with a temporary AOC issued in Norway and awaits the decision of the Irish Aviation Authority for a permanent Irish permit to allow it to fly to the US. The company has also applied to the US Department of Transportation for a foreign air carrier permit. The deliberately complex structure will allow the airline to exploit legal and regulatory loopholes and gain an unfair competitive advantage. Together with the US pilots’ association – ALPA International – ECA is awaiting the decision of the US and Irish authorities, and is calling for a fair and healthy airline industry, which respects fundamental social and labour laws, and guarantees an effective safety oversight.

ALPA sendi erindi til samgönguráðuneytis Bandaríkjanna (DOT) í tilefni af umsókn NAI um að fljúga til Bandaríkjanna, en slíkt leyfi myndi brjóta í bága við loftferðasamning milli ESB og USA, sem Noregur og Ísland eru aðilar að, að mati ALPA. Hér fyrir neðan má sjá hluta af því sem þar kemur fram.



**„ANSWER OF AIR LINE PILOTS ASSOCIATION TO APPLICATION OF NORWEGIAN AIR INTERNATIONAL LIMITED FOR AN EXEMPTION AND FOREIGN AIR CARRIER PERMIT**

Air Line Pilots Association (ALPA) opposes the application of Norwegian Air International Limited (NAI) for an exemption and a foreign air carrier permit. A self described “foreign air carrier of Ireland,” NAI is an affiliate of Norwegian Air Shuttle (NAS) a foreign air carrier of Norway that has been established expressly to evade the social laws of Norway in order to lower the wages and working conditions of its air crew. As an entity under the control of Norwegian citizens, NAI could not expect to be granted a permit but for the opportunities made available by the U.S.

European/Norway/Iceland Air Transport Agreement (ATA). 1 The ATA includes a provision that states that the opportunities created by the Agreement are not intended to undermine labor standards or the labor related rights and principles contained in the laws of the signatories to that agreement. Because allowing NAI, as structured, to provide foreign air transportation services to the U.S. would be at odds with certain public interest factors as set out in the aviation statutes, and with the intent of the ATA, NAI’s application should be denied.

Hægt er að sjá erindi ALPA til DOT í heild sinni á slóðinni: <http://www.alpa.org/LinkClick.aspx?fileticket=e7sZrwoxUCY=&tabid=8231&mid=24026>

Jóhannes Bjarni Guðmundsson