



Aðeins eitt framboð til stjórnar:

Aðalfundur FÍA á Grand Hótel þann 19. febrúar n.k.

Aðalfundur FÍA verður haldinn á Grand Hótel Reykjavík fimmtudaginn 19. febrúar næstkomandi kl. 20:00. Dagskrá fundarins eru venjuleg aðalfundarstörf. Stjórnarkjör mun fara fram en það verður heldur einfalt að þessu sinni þar sem öll sitjandi stjórn FÍA býður sig fram og engin mótframboð liggja fyrir nú þegar framboðsfrestur er liðinn.

Formaður mun fara með skýrslu síðasta árs, farið verður yfir ársreikninga og lagabreytingar liggja fyrir sem þarf að taka til umræðu og afgreiðslu. Þá verða léttar veitingar í boði að fundi loknum.

Stjórn FÍA hvetur félagsmenn til að fjölmenna á fundinn og sýna þá gríðarlegu samstöðu sem myndast hefur í hópnum á síðustu misserum, en framundan eru spennandi tímar með miklum verkefnum.

Félagsskírteini FÍA verða afhent á fundinum en þau nýtast félagsmönnum víða og gott að hafa þau í veskinu. Bent er á að bæði á vef FÍA og í appi félagsins er að finna afsláttarsíðu þar sem fram kemur hvar hægt er að nýta félagsskírteinið til kjarabóta, bent er sértaklega á nýja aðila á þeim lista úr tæknigeiranum.



ATH! Félagsskírteini FÍA verða afhent skv. kjörskrá á aðalfundi FÍA

**Masterplan
KEF**
bls 2

**Athugasemdir
við nýjar FTL reglur**
bls 4

**Primera brýtur
gegn lögum**
bls 7-8

**Heyrn og
hávaði í flugi**
bls 6

**Aukning í
gerviverktöku**
bls 10

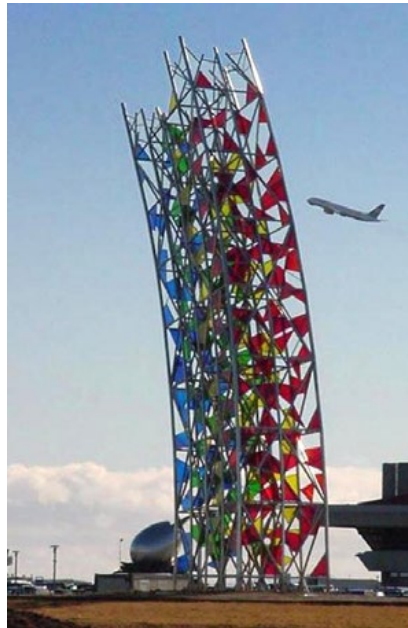
Masterplan fyrir KEF

Sex alþjóðleg fyrirtæki með mikla reynslu í skipulagsmálum flugvalla hafa verið valin til samkeppni um mótun uppbyggingar- og þróunaráætlunar (Masterplan) fyrir Keflavíkurflugvöll til næstu 25 ára.

Forval var auglýst á Evrópska efnahagssvæðinu í október og urðu eftirtalin fyrirtæki fyrir valinu:

- INECO Ingenieria Y Economia del Transporte SA á Spáni
- Ramboll A/S í Danmörku
- Naco Netherlands Airport Consultants í Hollandi
- Nordic - Office of Architecture í Noregi
- EC Harris LLP í Bretlandi
- Mott MacDonald LTD í Bretlandi

Fyrirtækin hafa hafa öll unnið sambærilegar áætlanir í löndum Evrópska efnahagssvæðisins og/ eða í Norður-Ameríku og hafa á að skipa sérfræðingum með mikla reynslu í skipulagsmálum flugvalla. Tvö þeirra starfa með íslenskum verkfræðiskrifstofum að verkefninu, Ramboll A/S með Mannviti og Mott MacDonald með verfræðistofunni VJI.



Uppbyggingar- og þróunaráætlun Keflavíkurflugvallar verður framtíðarsýn á landnýtingu, uppbyggingu flugvallarmannvirkja og umhverfisáætlun sem nýtist öllum hlutaðeigandi við ákvarðanatöku um fjárfestingar og skipulagsmál með hagkvæmni og vistvæna þróun að leiðarljósi.

Ferðamannastraumur um Keflavíkurflugvöll hefur aukist mjög undanfarin ár og er gert ráð fyrir að sú þróun haldi áfram. Hugað verður að bættari þjónustu við flugfélög og farþega í samráði við flutningafyrirtæki, ferðaþjónustuaðila og aðra hagsmunaaðila. Hver milljón farþega um alþjóðaflugvöll skapar að jafnaði um 1000 störf sem gefur til kynna efnahagsleg áhrif Keflavíkurflugvallar á nærsamfélagið. Sérstaklega verður fjallað um uppbyggingu þess og leitað eftir þátttöku nágranna flugvallarins við mótun áætlunarinnar.

Þátttakendur í samkeppninni munu skila inn tillögum sínum 12. janúar nk. og verða eitt eða fleiri ofangreindra fyrirtækja valin til þess að vinna fullmótaða áætlun sem liggja skal fyrir í júní á næsta ári.

„Áhuginn sem verkefninu hefur verið sýndur er mjög ánægjulegur. Fyrirtækin búa yfir yfirgripsmikilli þekkingu og reynslu og ég er fullviss um að niðurstaðan verður glæsileg fyrir þróun flugvallarins“, segir Björn Óli Hauksson forstjóri Isavia.

Heimild: www.isavia.is

Framkvæmdastjóri FÍA



Sindri Sviensson hefur nú látið af störfum sem framkvæmdastjóri FÍA frá og með 1. febrúar s.l. en Sindri var búinn að sinna því starfi frá því í september 2013.

Kjartan Jónsson, sem var framkvæmdastjóri á undan Sindra, hefur tekið að sér að sinna starfinu aftur tímabundið meðan unnið er að endurskipulagningu skrifstofunnar.

Á skrifstofu FÍA starfa nú auk Kjartans, Sigrún Jóhannesdóttir og Svava Svavarsdóttir, þjónustufulltrúar, og Kjartan Norðdahl, lögfræðingur.

Frá starfsmenntasjóði

Kæru félagsmenn

Stjórn Starfsmenntasjóðs FÍA vill vekja athygli á starfsemi sjóðsins og úthlutun hans til menntunar félagsmanna. Samkvæmt núgildandi reglum Starfsmenntasjóðs er styrkt fyrir hinni ýmsu menntun sem ætluð er til að auka hæfi félagsmanna í starfi sínu og bendum við ykkur á að skoða reglur sjóðsins er varða styrkhæft nám en þær eru aðgengilegar á heimasíðu FÍA.

Einnig langar okkur að leita til félagsmanna er varða ábendingar um námskeið sem sjóðsfélagar hafa áhuga á að sitja og starfsmenntasjóður getur staðið í milligöngu fyrir. Allar ábendingar má senda á tölvupóst sjóðsins, starfsmenntasjodur@fia.is.

Fréttabréf FÍA

Ritstjórn

Kjartan Jónsson
kj@fia.is

Umbrot

Kjartan Jónsson
kjartan@dot.is

Myndir

airliners.net
Baldur Sveinsson
Mats Wibe Lund - myndasafn.is
Shutterstock

Útgefandi

Félag íslenskra
atvinnuflugmanna

febrúar 2015

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.

FÍA vinnur athugasemdir við nýjar Evrópskar FTL reglur

Nýjar samræmdar evrópskar reglur um flug- vakt- og vinnutímamörk flugáhafna eiga að taka gildi í febrúar á næsta ári. Nú hefur FÍA verið beðið um að skila athugasemdum varðandi breytingu á þessari reglugerð og er vinna hafin við að ganga frá þeim til innarríkisráðuneytisins. ECA hefur á síðustu misserum verið umsagnaraðili fyrir flugmenn í Evrópu um hina nýjar reglugerð og þótt ekki hafi verið tekið fullt tillit til athugasemda flugmannafélaganna, þá náðist samt töluverður árangur í að koma sjónarmiðum flugöryggis til skila.

Í nýju reglugerðinni er svokölluð „non-regression clause“ sem þýðir að aðildarríkjum sem taka upp hinar nýjar reglur geta haft strangari reglur í gildi, ef þeim sýnist svo. Markmiðið er að ekkert ríki fari undir öryggisviðmið hinnar nýju reglugerðar og stuðli þannig frekar að jafnri samkeppni milli flugfélaganna.

Í frétt á vef innarríkisráðuneytisins segir m.a. að markmið reglugerðar nr. 1043/2008 um flug- og vinnutímamörk og hvíldartíma flugverja er að setja flug- og vinnutímamörk og hvíldartíma flugverja í samræmi við ákvæði reglugerðar framkvæmdastjórnarinnar (ESB) nr. 83/2014 frá 29. janúar 2014 um breytingar á reglugerð (ESB) nr. 965/2012 um tæknikröfur og stjórnáskilreglur í tengslum við starfsrekslu loftfara.

Núgildandi reglur er að finna í Q-kafla III. viðauka við reglugerð ráðsins nr. 3922/91 um samræmingu á tæknikröfum og stjórnáskilum á sviði flugmála með síðari breytingum. Þá er lagt til með breytingunni, á grundvelli 1. gr. reglugerðar framkvæmdastjórnarinnar (ESB) nr. 83/2014, að ofangreindar kröfur muni ekki gilda eftir að aðlögunartíma samkvæmt 2. gr. reglugerðarinnar lýkur. Aðlögunartími er fram til 18. febrúar 2016 en þá taka nýjar reglur í gildi. Af þessum sökum þarf að innleiða reglugerð nr. 83/2014 sem ætlað er að taka við af reglugerð 3922/91 hvað varðar flutningaflug flugvéla.

Með reglugerð þessari eru efnislega útfærðar tvær reglugerðir framkvæmda-



stjórnar ESB. Annars vegar reglugerð nr. 83/2014 og hins vegar reglugerð nr. 71/2014, en þær varða báðar breytingu á reglugerð (ESB) nr. 965/2012 um tæknilegar kröfur og stjórnáskilum meðferðir er varða flugrekstur samkvæmt reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 216/2008. Með reglugerð nr. 83/2014 eru innleiddar kröfur um flug- og vinnutímamörk flugverja og reglur um hvíldartíma. Reglugerðin geymir ákvæði sem eru að hluta sambærileg ákvæðum núgildandi reglugerðar nr. 1043/2008 ásamt viðaukum, en þó eru gerðar breytingar á lykilþáttum varðandi flug- og vinnutímamörk auk hvíldartíma. Kostnaður stjórnvalda er fyrst og fremst fólgin í uppfærslu innri gæðakerfa hjá Samgöngustofu.

Enn fremur eru með breytingunni settar fram kröfur á flugmálayfirvöld um útfærslu á tilteknum þáttum

reglugerðarinnar. Kostnaður fyrir atvinnulífið er breytilegur þar sem um er að ræða áhrif á nýtingu áhafna m.t.t. krafna um vinnu- og hvíldartíma sem eru háðar eðli og umfangi rekstrarins.

Þá er með reglugerð nr. 71/2014 er stefnt að því markmiði að lagfæra tilvísanir í gögn um örugga starfsrekslu. Þetta eru gögn um tæknilegar kröfur fyrir gerð grunnlista yfir lágmarksbúnað loftfara, svokallaða MMEL og þjálfun flugverja. Um ítarlegar tæknilegar upplýsingar er að ræða fyrir þá sem hanna og samþykkja grunnlista yfir lágmarksbúnað loftfara, þ.e. MMEL og þjálfun flugverja. Enginn sérstakur kostnaður er fyrir sjáanlegur annar en ofan greinir af breytingunni, hvorki fyrir stjórnvöld né atvinnulífið og ekki er þörf á neinum sérstökum aðgerðum öðrum.

Konur á karlavinnustað

3 mars 2015 frá kl 12 til 14

Erindi um stöðu kvenflugmanna hjá íslenskum flugfélögum. Þórkatla Aðalsteinsdóttir sálfræðingur flytur erindi og situr fyrir svörum.

Hvetjum alla félagsmenn til að mæta en erindið verður haldið í fundarsal FÍA og er öllum félagsmönnum að kostnaðarlausu.

Starfsmenntasjóður FÍA

Primera brýtur gegn lögum og kjarasamningum

Alþýðusamband Íslands hefur skorað á íslensk stjórnvöld að taka starfsemi Primera Air og Primera Air Nordic hér á landi til rækilegrar skoðunar og stöðva starfsemi þeirra. ASÍ hefur undir höndum gögn sem sýna að félögin brjóta lög og grundvallarréttindi á því starfsfólki Primera Air Nordic sem sinnir flugi fyrir Primera Air hér á landi. Þessu hefur Primera Air hafnað og hótad Alþýðusambandinu málssókn.

Um starfsemi Primera hér á landi

Primera Air er fyrirtæki með staðfestu á Íslandi, með íslenska kennitölu og VSK númer en er jafnframt hluti Primera Travel Group samstæðunnar. Félagið flýgur bæði leiguflyg og áætlunarflyg frá Keflavíkurlugvelli en hægt er að bóka á vef félagsins flug fram og til baka frá Íslandi og til ýmissa staða í Evrópu. Til þess að sinna þessu flugi eru leigðar flugvélar með áhöfn frá öðru fyrirtæki innan Primera Travel Group samstæðunnar, Primera Air Nordic, sem er nýtt flugfélag með flugrekstrarleyfi og aðsetur í Lettlandi. Þessar flugvélar eru mannaðar með áhöfnum sem leigðar eru, alveg eða að hluta frá starfsmannaleigum utan Íslands, þ.m.t. frá Guernsey. Þetta viðskiptamódel eins og það er teiknað er löglegt en framkvæmd þess kann bæði að vera löglaus og siðlaus, fylgi þau fyrirtæki sem mynda módelið hvorki íslenskum lögum, EES-reglum né alþjóðlegum flugreglum.

Í fréttum fréttum RÚV þann 11. febrúar s.l. er haft eftir forsvarsmanni Primera Air, að „... áhafnir flugfélaga sem sendar séu tímabundið til að sinna flugi, falli ekki sjálfkrafa undir lög eða reglur um kaup eða kjör þeirra landa þar sem tímabundin bækistöð eða starfsemi flugfélags er hverju sinni.“ Þessi fullyrðing er bæði rétt og röng en þó aðallega röng þegar litið til til íslenskra laga og þeirra reglna sem gilda um kjör og réttarstöðu áhafna sem hafa tímabundna bækistöð hér á landi.

Skyldur Primera hér á landi

Heimahöfn áhafnar

Samkvæmt gildandi alþjóðlegum og íslenskum flugreglum ber að skilgreina

„heimahöfn“ (home base) sérhvers flugliða. Þessar reglur í núverandi mynd hafa verið í gildi hér á landi frá 2009 og eru aðgengilegar á vef Flugmálastjórnar (Q kafli - Reglugerð 1043/2008 með síðari breytingum). Samkvæmt þessum reglum er heimahöfn þar sem vakt hefst og lýkur. Samkvæmt flugáætlun Primera Air, sem finna má á heimasíðu félagsins, er heimahöfn flugliða í áætluðu flugi héðan og til áfangastaða erlendis, Ísland. Hér hefst flugið og hér endar það. Þessari heimahöfn hvers og eins starfsmanns má ekki skv. þessum sömu reglum breyta oft en 4 sinnum á hverjum 12 mánuðum. Ákvæði reglugerða ESB um samræmingu á sviði félagslegra réttinda (Social security coordination regulations) Nr. (EC) 883/2004 og 987/2009 endurspeglar þetta einnig og geyma sérstök ákvæði um áhafnir flugvéla. (Sjá t.d. fréttatilkynningu Framkvæmdastjórnar Evrópusambandsins frá 28.6 2012) Bæði Primera Air og Primera Air Nordic bera skv. lögum nr. 45/2007 um réttindi og skyldur erlendra fyrirtækja sem senda starfsmenn tímabundið til Íslands og starfskjör starfsmanna þeirra bæði skyldur hér á landi gagnvart áhöfnum á flugvélum Primera Air Nordic og gagnvart stjórnvöldum.

Skyldur gagnvart áhöfn flugvéla Primera

Skv. 1.mgr. 3.gr. laga nr. 45/2007 er Primera Air Nordic fyrirtæki sem selur þjónustu hingað til lands og skv. 2.mgr. er Primera Air (þjónustukaupandinn), notendafyrirtæki í skilningi laganna. Áhafnir flugvéla Primera Air Nordic, hvort sem þær hafa verið ráðnar beint til félagsins eða leigðar, eru síðan starfsmenn sem starfa að jafnaði utan Íslands en sem eru sendir tímabundið á vegum fyrirtækisins hingað til lands í tengslum við veitingu þjónustu þess sbr. 3.mgr. 3.gr. Svo einfalt er það. Þetta þýðir skv. 4.gr. laganna að eftirfarandi íslensk lög gilda um réttarstöðu áhafnarinnar: Lög nr. 55/1980, um starfskjör launafólks og skyldutryggingu lífeyrisréttinda, 1. gr., með síðari breytingum, að því er varðar lágmarks-



Magnús
M. Norðdahl hrl.,
lögfræðingur ASÍ

laun og aðra launaþætti, yfirvinnugreiðslur, réttindi til orlofs, hámarksvinnutíma og lágmarkshvildartíma, lög nr. 46/1980, um aðbúnað, hollustuþætti og öryggi á vinnustöðum, með síðari breytingum, lög nr. 30/1987, um orlof, með síðari breytingum, lög nr. 60/1998, um loftferðir, VI. kafli, lög nr. 95/2000, um fæðingar- og foreldraorlof, 11., 29. og 30. gr. og lög nr. 96/2000 (nú 10/2008), um jafna stöðu og jafnan rétt kvenna og karla, auk annarra ákvæða um bann við mismunun. Með öðrum orðum: Um lágmarkslaun og lágmarkskjör fer skv. íslenskum kjarasamningum og íslenskum lögum. Þetta eru og verða skyldur viðkomandi fyrirtækja og sem skýrt endurspeglast í Samkomulagi ASÍ og SA um útlendinga á íslenskum vinnumarkaði en samtökin eru samála um að félagsleg undirboð grafi ekki bara undan réttarstöðu launafólks heldur grafi þau einnig undan samkeppnishæfni þeirra fyrirtækja sem rækja skyldur sínar með réttum hætti á íslenskum vinnumarkaði.

Skyldur Primera gagnvart stjórnvöldum

Samkvæmt 8.gr. laga nr. 45/2007 ber Primera Air Nordic, hafi það starfsmenn hér á landi í 10 daga eða meir á 12 mánaða tímabili (þurfa ekki að vera sömu starfsmenn) eftirfarandi upplýsingaskyldu gagnvart hinu opinbera:

- Nafn fyrirtækis ásamt upplýsingum um staðfestu þess í heimaríki þar sem fram kemur nafn forsvarsmanns fyrirtækis, heimilisfang í heimaríki, tegund þjónustunnar sem veita skal og virðisaukaskattsnúmer, eða önnur sambærileg heimild um starfsemi í heimaríki sem sýnir fram á að fyrirtækið starfi löglega í heimaríki í viðkomandi starfsgrein samkvæmt lögum þess ríkis, ásamt nafni notendafyrirtækis og kennitölu, eða öðru sambærilegu auðkenni þess.

- Yfirlit yfir starfsmenn sem starfa munu á vegum fyrirtækisins hér á landi þar sem fram kemur nafn, fæðingardagur, heimilisfang í heimaríki, ríkisfang, upplýsingar um hvort viðkomandi starfsmenn njóta almannatryggingaverndar í heimaríki, dvalarstaður og áætlaður dvalartími hér á landi og starfsréttindi eftir því sem við á.
- Gildi atvinnuleyfa starfsmanna í heimaríki þegar um er að ræða starfsmenn sem ekki eru ríkisborgarar ríkja á Evrópska efnahagssvæðinu eða EFTA-ríkja eða Færeyingar.
- Aðrar þær upplýsingar sem Vinnu-málastofnun kann að óska eftir, svo sem afrit af þjónustusamningum og ráðningarsamningum, til að ganga úr skugga um að fyrirtækið veiti sannanlega þjónustu hér á grundvelli samningsins um Evrópska efnahagssvæðið og að um sé að ræða starfsmenn fyrirtækisins.

Að fengnum þessum upplýsingum skal Vinnu-málastofnun veita fyrirtækinu skriflega staðfestingu um móttækin gögn sem fyrirtækinu ber jafnframt að afhenda notendafyrirtæki (Air Primera) eigi síðar en tveimur virkum dögum eftir að starfsemi fyrirtækisins hefst hér á landi. Vinnu-málastofnun skal síðan afhenda hlutaðeigandi stjórnvöldum, einkum skattfyrirvöldum, Tryggingastofnun ríkisins, Útlendingastofnun, Vinnueftirliti ríkisins og Þjóðskrá Íslands þessar upplýsingar eftir því sem við á. Ef að þjónustufyrirtækið (Primera Air Nordic) sinnir ekki þessum skyldum fellur sú skylda á notendafyrirtækið (Primera Air). Ýmsar fleiri skyldur er að finna í lögum 45/2007 eins og t.d. þá að Primera Air Nordic skal hafa fulltrúa hér á landi til þess að sinna upplýsingaskyldu fyrirtækisins m.a. hvað varðar upplýsingagjöf til stéttarféлага varðandi kaup og kjör.

Stöðvun á starfsemi

Ef fyrirtækin sinna ekki þessum skyldum sínum eða brjóta alvarlega gegn ákvæðum um lágmarkskjör og lágmarksréttindi, þrátt fyrir kröfu Vinnu-málastofnunar um úrbætur er stofnuninni heimilt að krefjast þess að lögregla stöðvi vinnu tímabundið eða loki starfsemi fyrirtækisins hér á landi tímabundið þangað til úrbætur hafa verið gerðar eins og segir í 15.gr. laga 45/2007. ASÍ hefur undir höndum gögn sem sýna ótvírætt að brotið

er gegn flugliðum um borð í vélum Primera Air Nordic, sem fljúga héðan á vegum Primera Air og hafa afhent þau gögn Vinnu-málastofnun.

Kjör starfsmanna Primera

Í áður nefndu viðtali á RÚV lét forsvarsmaður félagsins hafa eftir sér að „... Primera fljúgi frá mörgum bækistöðvum í 6 löndum til 80 flugvalla og gæti orðið æði flókið ef kaup og kjör fylgdu ávallt bækistöð hverju sinni...“ og í fyrra viðtali að kjör væru allt önnur og betri en haldið hefur verið fram. Þetta eru ekki trúverðug svör og spyrja má í framhaldinu hvort fyrirtæki í flóknum alþjóðlegum flugrekstri ætti ekki að geta haldið utan um launabókhalðið sitt. Primera Air getur auðveldlega einfaldað sér það verk því fyrirtækinu er í lófa lagið að tryggja og ganga úr skugga um að áhöfnin fái a.m.k. lágmarkskjör vegna starfa sinna út frá Íslandi. Það getur fyrirtækið gert með því að skilyrða slíkt í þjónustusamningi við Primera Air Nordic. Það ætti ekki að vera erfitt því allt eru þetta fyrirtæki í eigu Primera Travel Group samstæðunnar. Þess í stað kys Primera Air að bjóða upp á þjónustu flugfreyja um borð í þessum vélum sem fá að jafnaði 206.580-kr. í verktakalaun á mánuði þegar byrjunarlágmarkslaun Flugfreyjufélags Íslands skv. kjarasamningum við Icelandair og WOW (gildandi lágmarkskjör fyrir flugfreyjur hér á landi) eru milli 230 og 250 þúsund kr. Þá á eftir að taka tillit til orlofs, veikindaréttar (sem er lögbundinn fyrir útsenda starfsmenn), desember- og orlofsuppbóta, slysa- og líftrygginga, fatapeninga, dagpeninga, framlaga í lífeyrissjóð, greiðslna í sjúkrasjóð vegna aukins veikindaréttar, uppsagnarfresta og annarra grundvallarréttinda sem verktakinn nýtur ekki. Til að hafa sömu laun fyrir sömu vinnu þyrfti „verktakinn“ sem auðvitað er ekkert annað en gerviverktaki skv. íslenskum og evrópskum rétti, að hafa a.m.k. 320 þúsund krónur á mánuði í verktakalaun. Líklega er sú tala enn

hærri þegar litið er til samningsskilmála Flight Crew Solutions Limited (FCS) starfsmannaleigunnar á Guernsey og ráðningarsamninga við starfsmenn hennar hjá Primera Air Nordic. Skv. þessum gögnum er:

- Uppsagnarfrestur 14 dagar.
- Heimilt að rjúfa ráðningu án fyrirvara og án ástæðu m.a. á þjálfunartíma hjá þjónustukaupanda, ef flugfreyjan er „unsatisfactory for any reason“ eða ef samningi notendafyrirtækis og FCS er slitið.
- Engar greiðslur eru vegna veikinda.
- Engin laun ef Primera Air er í vanskilum við FCS.
- Engin ábyrgð á skilum og skyldum við hið opinbera.
- Engin ábyrgð á nokkrum töfum vegna launagreiðslna.
- Engar tryggingar hvaða nafni sem nefnast eru keyptar vegna starfsmannsins.
- Engin ákvæði er að finna um greiðslu fyrir yfirvinnu.

Hvað svo?

Samkvæmt frétt RÚV sem áður var vitnað til telur Primera að „Ásakanir ASÍ um ólögmeta starfsemi séu svo alvarlegar og ærumeiðandi að félagið áskilji sér rétt til leita réttar síns fyrir dómstólum.“ Áskilnaður er hverjum manni heimill en engum ætti að geta dulist að grunur ASÍ um brot Primera gagnvart launafólki sem njóta skal verndar íslenskra laga og kjarasamninga er vel rökstuddur og brot fyrirtækisins alvarleg. Sérstaklega í ljósi þess að félagið hefur látið athugasemdir við starfsemi þess sem vind um eyru þjóta. Vonandi bregst fyrirtækið hratt og vel við athugun Vinnu-málastofnunar og kemur starfsemi sinni í lögmætt horf. Ef ekki, standa ýmis þvingunarúræði verkalýðshreyfingunni til boða sem beina má gegn hlutaðeigandi fyrirtækjum til þess að koma í veg fyrir ólögmet félagsleg undirboð því fyrirtæki sem gera slíkt eru friðlaus hér á landi og erlendis.

Primera krafði um svör

Vinnu-málastofnun hefur krafði Primera flugfélagið um skýringar á launagreiðslum til áhafna sinna. Aðstoðarforstjóri Vinnu-málastofnunar segir að svo virðist sem félagið fari ekki að íslenskum lögum. Samkvæmt frétt Ríkisútvarpsins er stofn-

unin með Primera til skoðunar. Búið er að senda fyrirtækinu bréf þar sem óskað er eftir að farið sé að lögum um útsenda starfsmenn, sem Vinnu-málastofnun telur að Primera sé ekki að virða.

Heimild: www.ruv.is

Heyrn og hávaði í flugi

- Sérsmíðaðar heyrnarsíur fyrir félagsmenn FÍA -

Hugtakið heyrn lýsir eiginleika okkar að skynja og greina hljóð. Heyrnin ásamt sjón og lykt er það skynfæri sem veitir flugmönnum mikilvægustu upplýsingar um starfsemi flugvélarinnar. Heyrnin gerir okkur kleift að skynja, vinna úr og aðgreina þann aragrúa af hljóðum sem eru í umhverfi okkar.

Heyrnarkerfið

Heyrnarkerfið samanstendur af ytra eyra, hlust, hljóðhimnu, heyrnarbeinum, kuðungi (líffæri sem er fullt af vökva) og heyrnartaug.

Ytra eyrað hefur það hlutverk að safna saman umhverfishljóðum (loftbylgjum) og beina þeim inn í hlustina. Við þetta fer hljóðhimnan sem situr í botni hlustarinnar að hreyfast og flyst hreyfingin í gegnum heyrnarbeinakeðjuna inn til innra eyrans og kemur vökvanum í sniglinum á hreyfingu. Við það byrja þúsundir skynfruma sem staðsettar eru í innra eyranu að senda rafboð sem berast í gegnum heyrnartaugina til heyrnarstöðva sem staðsettar eru í heilanum þar sem unnið er úr boðunum og þau skilgreind.

Hljóð

Hljóð eða hljóðbylgjur eru þrýstingsbylgjur sem berast í gegnum mismunandi efni. Þær ferðast með hljóðhraða, sem er misjafn eftir efnum, en oftast er talað um hraða hljóðsins í lofti og er hann nálægt því að vera 330 m/s.

Öll hljóð hafa þrjár mismunandi breytur: tíðni, styrk og lengd.

Tíðni hljóðs ákvarðast af því hversu oft hljóðbylgjurnar sveiflast á sekúndu. Mannseyrað (hjá heilbrigðum ungum einstaklingi) getur numið hljóð á bilinu 20 til 20.000 Hz., með mesta næmni á bilinu 500 til 4000 Hz. Orkusvið mikilvægra talhljóða liggur á bilinu 500 til 3000 Hz.

Styrkur hljóðs er mældur í desibílum (dB). Desibíl-kvarðinn er lógaritmiskur þannig að hækkun um 3 dB jafngildir tvöföldun hljóðstyrksins. Styrkur venjulegs samtals er nálægt 65 dB en styrkur hróps getur verið um 80 dB. Munurinn er “aðeins” 15 dB en hljóðstyrkur hrópsins er í raun 30-faldur á við venjulegt samtál.

Vegna þess að mannseyrað nemur mismunandi tíðni hljóðs misvel þá er hljóð oftast mælt sem A-vegið desibíl (dB(A)). Þegar heyrn einstaklinga er mæld er talað um að viðkomandi einstaklingur hafi eðlilega heyrn ef heyrn hans liggur milli -10 dB HL (Hearing Level) og 20 dB HL. Á mismunandi tíðnum. Ef flugmaður getur ekki greint hljóð fyrir en styrkur þess er orðinn meiri en 25 dB HL. má segja að viðkomandi sé kominn með ákveðna heyrnarskerðingu.

Tímalengd hljóðs hefur áhrif á eiginleika okkar að skynja og greina hljóð. Tímalengdin sem við erum útsett fyrir sterk hljóð hefur einnig áhrif á hvort hætta sé á heyrnarskerðingu. Það getur verið jafn skaðlegt að vera útsettur fyrir sterk hljóð í stuttan tíma og að vera útsettur fyrir veikara hljóð í lengri tíma. Því er hætta á heyrnarskerðingu ekki einungis háð styrk hljóðsins heldur einnig tímalengd þess.



Hvað er hávaði

Hávaði er oftast skilgreindur sem óæskilegt hljóð. Það er ekki eingöngu hljóðstyrkur sem hefur áhrif á skaðsemi hávaðans. Tíminn sem unnið er í hávaða hefur líka mikla þýðingu. Til að taka hliðsjón af tímanum er notað svokallað jafngildishljóðstig og þá er vanalega miðað við átta stunda vinnudag. Hættumörk eru talin vera við 80-85 dB SPL jafngildishljóðstig eða 120-130 dB SPL við styttri hljóðtoppa.

Flugmenn starfa í fjölbreyttu hljóðumhverfi, bæði í lofti og á jörðu niðri. Allir flugmenn þekkja hljóðið í þeirri vél sem þeir fljúga og vita hvenær allt er í lagi. Þeir þekkja líka og taka strax eftir ef breyting verður á hljóði vélarinnar. Að ná ekki að merkja þessar breytingar, hvort sem er vegna of mikillar hljóð-



Dr. Einar Jón Einarsson
heyrnarfræðingur og
eigandi Scandinavian
Hearing ehf.

dempunar eða sökum hávaða getur haft alvarlegar afleiðingar.

Mismunandi tegundir hávaða

Stöðugan hávaða má skilgreina sem hávaða sem byrjar skyndilega eða kemur smám saman og varir lengi (meira en 1 sek.). Dæmi um stöðugan hávaða er hávaði frá rafmangspökkum flugvéla, hávaði frá mótorskrúfum, loftræsingum og hávaði frá þrýstjöfnunarbúnaði.

Skyndilegan hávaða má skilgreina sem hljóð sem koma skyndilega og hafa stuttan viðverutíma (minna en 1 sek.) og fara oftast yfir 140 dB SPL. Má þar á meðal nefna byssuskot, flugelda og smelli í samskiptakerfum.

Áhrif hávaða á heyrn, líðan og starfsgetu

Hávaði þarf ekki að vera óhóflega mikill til að hafa neikvæð áhrif. Þegar hávaði og aðrir áhættuþættir fara saman á vinnustað getur það magnað áhrifin og þau meðal annars valdið:

- Aukinni slyshættu sökum þess að aðvörunarhljóð heyrast ekki
- Aukinni hættu á heyrnarskerðingu
- Vinnutengdri streitu. Það eru hinsvegar sjaldnast einfaldar ástæður fyrir henni og stafar hún oftast af samspili nokkurra áhættuþátta. Hávaði í vinnuumhverfinu getur verið einn þessarra þátta, jafnvel tiltölulega lítill hávaði.
- Neikvæðum áhrifum á hjarta og æðakerfi og losun boðefna í blóðinu og hækkað blóðþrýsting. Há gildi boðefna í blóði m.a. epinefrin (adrenalín) valda streitu.
- Skertum talskilningi, hljóðóþoli, þreytu, þirringi, skerðingu á svefni, lystarleysi, höfuðverk, svima, ógleði og skertri einbeitingu
- Skertri getu til að leysa verkefni sem krefjast árvekni, einbeitingar og útreikninga.

Tímabundin heyrnarskerðing.

Einstaklingur sem er í stöðugum hávaða sem er 90 dB SPL eða meiri í stuttan tíma, jafnvel bara nokkrar

klukkustundir, getur fengið heyrnar-
skerðingu. Þessi áhrif eru oftast
tímabundin og heyrnin kemur tilbaka
á nokkrum klukkustundum eftir eða
viðkomandi hefur farið úr hávaðanum.

Varanleg heyrnarskerðing: Einstak-
lingur sem er í stöðugum hávaða sem er
90 dB SPL eða meiri í átta klukkustundir
á dag í nokkur ár, getur fengið varanlega
heyrnarskerðingu. Þessi heyrnarskerðing
hefst í kringum 4000 Hz (sem er utan
þess tíðnisviðs sem orkusvið mikilvægra
talhljóða liggur) og getur því verið til
staðar í nokkurn tíma án þess að við-
komandi taki eftir henni. Það er mikil-
vægt að hafa í huga að geta okkar til að
heyra hljóð á tíðnibiliinu 1000 til 6000
Hz minnkar með aldrinum, og hefst sú
skerðing oft í kringum 30 ára aldur.

Hvernig er best að vernda heyrnina

Samkvæmt reglugerðum vinnueftir-
litsins er hámarksverutími á vinnustað
þar sem umhverfishljóðstyrkur er 85
dB, átta klukkustundir.

Hér að neðan má sjá hvernig veru-
tíminn breytist við aukinn hljóðstyrk.

Hljóðstyrkur (dB) Verutími

85	8 klst.
88	4 klst.
91	2 klst.
94	1 klst.
97	30 mín.
100	15 mín.
103	7.5 mín.
106	3.8 mín.
109	1.9 mín.
112	56 sek.
115	28 sek.

Notkun heyrnarvarna

Ef umhverfishljóðstyrkur fer yfir
viðmiðunarmörk vinnueftirlitsins er
ráðlegt að nota heyrnarvarnir, með
fastri, fyrirfram ákveðinni dempun
eins og heyrnarsíur, heyrnarhlífar eða
heyrnartól eða heyrnartól með virkri
hljóðdempun (Active Noise Cancelling
(ANC) eða Active Noise Reduction
(ANR)). Það er mikilvægt fyrir einstak-
ling sem kominn er með heyrnarskerð-
ingu að verja heyrnina og koma þannig
í veg fyrir frekari skaða sökum hávaða.
Framangreindar varnir draga úr styrk
hljóðsins áður en það nær að komast að
hljóðhimnunni og draga heyrnarvarnir
með fastri dempun fyrst og fremst úr
hljóðstyrk á tíðnum fyrir ofan 1000 Hz
á meðan að heyrnarvarnir með virkri

dempun draga fyrst og fremst úr tíðnum
undir 500 Hz. Mikilvægt er að benda á
að notkun þessarra varna dregur ekki
úr samskiptamöguleikum á flugi þar
sem þær draga fyrst og fremst úr um-
hverfishljóðum á tíðnum sem liggja utan
þess tíðnisviðs sem mikilvæg talhljóð
liggja á og gera því talað mál skýrara og
auðskildara. Mikilvægt er hinsvegar að
hafa í huga að heyrn viðkomandi hefur
að sjálfsögðu einnig áhrif á þessa getu.

Heyrnarsíur. Sérsmíðaðar heyrnar-
síur eins og félagsmönnum FÍA standa
til boða eru mjög skilvirk, ódýr og einföld
leið til að vernda heyrnina. Til að ná há-
marks árangri er mikilvægt að síurnar sitji
vel og þægilega í eyrunum. Síurnar eru úr
ofnæmisprófuðu slíkoni og inni í þeim er
dempunarsía sem dregur úr skaðlegum
hljóðum en hleypir talhljóðum í gegn.
Notkunargildi þeirra er mikið, m. a. við
alla umferð á flugvallarsvæðum og við
fyrirflugsskoðun (walk-around). Einnig
er mjög þægilegt að sofa með síurnar og
veita þær betri nætursvefn sem skilar sér
í lækkuðu þreytustigi.

Hægt er að velja milli fimm mismun-
andi dempunarsía í heyrnarvarnirnar.
Auk þessara fimm tegunda er hægt að
velja sérstaka skot-dempunarsíu sem
veitir aukalega vörn gegn hvellum
hljóðum eins og byssuhvellum.

Heyrnarsíurnar er framleiddar af
Phonak, svissnesku fyrirtæki sem hefur
sérhæft sig í framleiðslu á samskipta-
búnaði og heyrnartækjum frá árinu 1947
og hafa þær CE vottun samkvæmt EN
352-2 staðli.

Hefðbundin heyrnartól veita
svipaða vörn og hefðbundnar heyrnar-
hlífar og það er auðveldara að fjarlægja
þau en heyrnarsíurnar. Hinsvegar getur
hljóðneminn flækst fyrir ef viðkom-
andi þarf að setja á sig súrefnisgrímu.

**Heyrnartól með virkri hávaða-
dempun** (Active Noise Cancelling/
Active Noise Reduction) nýta tækni
sem greinir hávaðann í umhverfinu og
senda inn hljóðbylgju sem er í mótfasa
(spegilmynd) við umhverfishávaðann og
dregur þannig úr hávaðanum niður að
vissum mörkum. Nokkur umræða hefur
skapast um það hvort verið sé að senda
inn tvöfalt hljóð inn í eyrað og þau séu
því skaðleg, en svo er ekki. Mikilvægt er
að hafa í huga að heyrnartól með virkri
hljóðdempun (Active Noise Cancelling)
veita fyrst og fremst vörn gegn hljóðum

sem liggja á lágu tíðnum.

Notkun heyrnarsía ásamt heyrnar-
tólum er ráðlögð þar sem styrkur
umhverfishljóða fer yfir 115 dB.
Heyrnarsíur sem notaðar eru samhliða
heyrnartólum veita hámarks vörn gegn
skaðlegum hljóðum. Hinsvegar er
mikilvægt að taka hliðsjón af heyrn
hvers og eins hvað þetta varðar og
ef viðkomandi er með vissa heyrnar-
skerðingu getur verið erfitt að nota
bæði heyrnarsíur og heyrnartól með
virkri hljóðdempun.

Hvernig nálgast ég heyrnarsíur?

Á undanförunum árum hefur sjúkra-
sjóður FÍA útvegað félagsmönnum
FÍA sérsmíðaðar heyrnarsíur í gegnum
Scandinavian Hearing ehf. Einnig
hefur verið boðið upp á nákvæma
heyrnargreiningu. Sökum fjölda þeirra
sem leitað hafa eftir þessari þjónustu
hefur það brunnit við að erfitt hefur
verið að ná sambandi við fyrirtækið og
fá tíma. Til að koma í veg fyrir þetta
og til að bæta þjónustu við félagsmenn
FÍA hefur fyrirtækið ákveðið að vera
með fastan tíma á þriðjudögum milli
13:30 og 16:00 fyrir félagsmenn í hverri
viku þar sem þeir geta mætt án þess
að bóka tíma og eru þá tekin mál fyrir
heyrnarsíurnar og þær pantaðar. Ef
svo skyldi fara að einhver þriðjudagur
dettur út, verða boð send til FÍA og
félagið beðið um að koma þeim áfram
til félagsmanna.

Varðandi tímapöntun fyrir heyrn-
argreiningu og önnur erindi þá verður
opnuð bókunarþjónusta sem verður
alla virka daga á milli klukkan 08.30
og 17.00 í síma 561 8500 og hefst sú
þjónusta 1. mars n.k. í Sigtúni 42 (jard-
hæð). Heyrnargreiningin tekur eina og
hálf klukkustund og eru niðurstöður
mælinganna einungis fyrir félagsmenn
sjálfa og eru félagsmenn hvattir til að
nýta sér þessa þjónustu.

Allar nánari upplýsingar um
heyrnarsíurnar er að finna á
www.scandinavianhearing.com

Við gerð greinarinnar var stuðst
við heimildir frá Vinnueftirliti ríkisins,
Umhverfisstofnum og Federal Aviation
Administration, U.S.

Dr. Einar Jón Einarsson
Höfundur er heyrnfræðingur og eigandi
Scandinavian Hearing ehf.

Bakgrunnsskoðanir þarf að skoða

- Komið hefur berlega í ljós að úrskurður persónuverndar í málinu var þarfur, enn er þó sótt að flugvallastarfsfólki. -

Þeir sem verða að hafa aðgang að haftasvæðum flugverndar starfa sinna vegna, til dæmis flugmenn og aðrir flugverjar, þurfa samkvæmt ákvæðum loftferðalaga nr. 60/1998 og flugverndarreglugerðar nr. 985/2011 að undirgangast svonefnda bakgrunnsskoðun. Það er lögregla sem hana annast. Eftir bakgrunnsskoðun er síðan metið og ákveðið hvort synja beri viðkomandi um það sem heitir öryggisvottun. Við mat þetta er einkum til þess litið hvort hlutaðeigandi eigi brot skráð í málakerfi lögreglu eða sakaskrá. Í einfölduðu og stytta máli leiðir synjun um öryggisvottun það af sér að verulega forsendu brestur að lögum fyrir ráðningu hlutaðeigandi flugmanns. Slík stjórnvaldsákvörðun hefur þannig í för með sér útilokun hlutaðeigandi frá starfi með tilheyrandi skerðingum á aflahæfi sem og tekju- og framgangsmöguleikum. Þá má ljóst vera að ákvörðunin vegur að æru viðkomandi og heiðri þar sem segja má að um leið sé hann brenndur ákveðnu marki ótrúverðuleika og óreglu.

Það birtist glögglega í fyrrnefndum lagareglum að fagkröfur til meðal annars flugmanna hafa sífellt farið vaxandi, sérstaklega síðastliðinn áratug eða svo. Kveikjan að þessum sérstaklega auknu og hertu flugöryggisreglum eru, eins og kunnugt má vera, fyrst og fremst hryðjuverkin og flugvélaárásirnar á

Tvíburaturnana í USA 11. september 2001. Hafa stofnanir meðal annars Evrópusambandsins og Evrópu-bandalagsins eðlilega tekið undir þau alþjóðlegu sameiginlegu sjónarmið um að fyrirbyggja að slík voðaverk endurtaki sig og gefið út talsverðan fjölda tilskipana og reglugerða þar að lútandi.

Ísland á aðild að Evrópusambandinu í gegnum EES-samninginn, sbr. lög nr. 2/1993. Í samræmi við þær skuldbindingar sem af tilgreindum samningi og lögum leiðir hefur íslenska ríkið innleitt fjölmargar reglugerðir og tilskipanir og birtast ákvæði þar að lútandi meðal annars í loftferðalögum og flugverndarreglugerð. Hin íslenska innleiðing og útfærsla umræddra Evrópureglureglna um flugvernd svo og þær ákvarðanir stjórnvalda sem þar á hafa byggt, hafa um nokkuð langa hríð valdið stjórn og félagsmönnum FÍA verulegum áhyggjum og efasemdum, að því leyti sem þau varða umræddar bakgrunnsskoðanir og öryggisvottanir. Að mati stjórnar þótti ekki lengur verða undan því vikist að láta vinna heildstæða úttekt viðvíkjandi málinu. Var þar meginmarkmið að varpa ljósi á hvort og þá hvernig ætla má að umrædd lög og reglur svo og stjórnvíska sú sem á þeim hefur byggt standist tilteknar grundvallarreglur stjórnarskrárinnar og mikilvægar meginreglur stjórnvísksluréttar.

Afurð framangreindrar úttektar er um 20 bls. lögfræðileg álitserð. Í ljósi þeirra röksemda og niðurstæðna sem þar birtast verður ekki annað ályktað og raunar skemmst frá því segja að fyrrgreindar áhyggjur og efasemdir innan FÍA eiga gildar og ótvíræðar ástæður. Eftir að stjórnarfundi FÍA hafði verið kynnt umrædd álitserð rækilega var þar nánar um hana og framhald málsins fjallað. Var það einróma ákvörðun stjórnarmanna að ekki teldist annað forsvaranlegt en að taka málið sérstaklega upp við þar til bærar stjórnarstofnanir og fara fram á viðhlítandi úrbætur, bæði varðandi umrætt laga- og regluverk sem og stjórnvískslu.

Af hálfu FÍA er hér með óskað eftir afstöðu hagsmunafélaga um hvort það hafi áhuga fyrir að koma að frekara framhaldi málsins. Nánar greint er að því spurt hvort vilji sé fyrir hendi af hálfu félagsins til að meðundirrita erindi frá FÍA þar sem tilgreindar verða eðlilegar kröfur um úrbætur í framangreindu málefni viðvíkjandi bakgrunnsskoðunum og öryggisvottunum. Fyrirhugað er að senda erindið innanríkisráðherra til meðferðar og úrlausnar, ásamt ofangreindri álitserð, nú á næstunni.

Staða samningamála

– Margt í gangi í viðræðum þessa dagana

Eins og fram kom í síðasta fréttabréfi voru samningar einhverra viðsemjenda lausir ennþá í lok árs 2014 eða losnuðu um áramóttin.

Kjarasamningur FÍA við Mýflug ehf. rann út um mánaðamóttin og var undirritaður nýr samningur við félagið þann 19. janúar. Samningurinn var svo samþykktur í kjölfarið í atkvæðagreiðslu, en hann gildir út árið 2017.

Nú eru í gangi viðræður um framlengingu samninga við Bláfugl, Air Atlanta og Flugfélag Íslands, en allir þeir samningar eru nú útrunnir, þá eru í gangi viðræður við Norlandair en sá samningur rennur út í lok mars.



Leifur Hallgrímsson, Ingvi Geir Ómarsson og Kjartan Jónsson eftir undirritun kjarasamnings FÍA og Mýflugs í janúar s.l.

ALPA segir umræðu um flugmannaskort ranga: Yfirvofandi flugmannaskortur?

– nei, þetta snýst um peninga og skort á þeim

Á undanförunum mánuðum hafa verið að birtast fréttir um það í Bandaríkjunum og víðar af meintum yfirvofandi flugmannaskorti. Þetta hefur gengið svo langt að flugferðum hefur verið aflýst og áætlanarferðir milli staða verið lagðar niður. Skýringar sumra forsvarsmanna flugfélaga eru þær að nú vanti svo tilfinnanlega flugmenn eftir að nýjar og hertari reglur tóku gildi í ágúst s.l., en reglurnar segja til um aukna reynslu flugmanna frá því sem áður var. Það er hins vegar alrangt að það sé einhver skortur á mönnum með flugmannsréttindi í Bandaríkjunum ef grannt er skoðað. En það virðist vera að flugfélögin ráði ekki við að bjóða þessum mönnum mannsæmandi laun og vinnuáðstæður, þannig að þeir fái störf.

Nýverið var birt opinber úttekt á stöðu og horfum á vinnumarkaði með flugmenn Vestanhafs á næstu árum, sem unnið var af hálfu General Accountability Office (GAO), sem er sjálfstæð stofnun og er bandaríska þinginu til aðstoðar um ýmis málefni. Í stuttu máli má segja að niðurstöður GAO séu í samræmi við það sem samtök atvinnuflugmanna í Bandaríkjunum (ALPA) hafa haldið fram í þessu máli. Það er enginn og mun ekki verða neinn skortur á flugmönnum á allra næstu árum. Meira en nóg er til á markaðnum af hæfum flugmönnum með öll tilskilin réttindi. Það er hins vegar skortur á flugmönnum sem eru reiðubúnir til að vinna fyrir lág laun og léleg starfskjör. Skoðum nokkra punkta úr niðurstöðum GAO:

- Gögn sýna að til er stór hópur hæfra flugmanna til að sinna áætlaðri þörf flugfélaganna á næstu árum, en hvort þeir verði reiðubúnir til að vinna á þeim kjörum sem í boði eru, er óvíst.
- Launatölur og vöxtur í greininni

er ekki í samræmi við að skortur sé á flugmönnum. Tölur sýna að meðallaun atvinnuflugmanns lækkuðu um 9,5% á árunum 2000 til 2012 (leiðrétt fyrir verðbólgu). Þetta þýðir 0,8% lækun launa að meðaltali á ári. Meðallaun stéttarinnar þurf að vera hækkandi til að hægt sé að tala um flugmannaskort. • Flugmannsstörfum hefur fækkað á áður nefndu árabili.

• Á árinu 2012 voru 72.000 störf fyrir atvinnuflugmenn í Bandaríkjunum, en á sama tíma sýndu tölur FAA að 137,658 flugmenn voru með gild ATP (flugstjóraréttindi) skírteini og yngri en 65 ára með fyrsta flokks heilbrigðisvottorð í gildi í janúar 2014.

• GAO gerir ráð fyrir að á milli 1.900 og 4.500 nýir flugmenn verði ráðnir til starfa á hverju ári á næstu 10 árum. Árið 2012 gaf FAA úr 6.396 ný ATP skírteini og sú tala hefur verið á uppleið.

• Til vibótar má reikna með að um 2.400 flugmenn með gild réttindi hætti í flughernum á hverju ári.

Í gögnum GAO kemur fram að sum flugfélög þurfi mögulega að lokka nýja flugmenn til sín með því að bjóða hærri laun, betri kjör og/edá hlutdeild



í hagnaði til að fá flugmenn til starfa. Smærri flugfélögin (regional airlines) borga að meðaltali um 24 USD á flugtímann eða um 24.000 USD á ári fyrir nýráðna flugmenn. Stærri flugfélögin sem samkvæmt skýrslu GAO finna ekki fyrir neinum flugmannaskorti borga nýráðnum flugmanni að jafnaði um 48 USD á flugtíma eða um 48.000 USD á ári. Hinn meinti flugmannaskortur virðist sem sagt snúast um peninga.

Heimild: www.alpa.org

Minnum félagsmenn á að hægt er að gerast áskrifandi að vef-fréttabréfum ECA og IFALPA á vefsíðum félaganna:

<https://www.eurocockpit.be/webform/subscribe-to-eca-newsletter>

<http://ifalpa.org/publications/publications-subscriptions.html>

Rannsókn um óhefðbundin ráðningarform í flugi:

Gríðarleg aukning í gervi-verktöku staðfest



tengsl flugfélags og flugmanna hefur áhrif á flugöryggi

Um eitt ár er liðið frá því farið var af stað með rannsókn um það sem rannsakendur kalla “atypical employment”. Það er háskólinn í Ghent í Belgíu sem gerði rannsóknina í samvinnu við fulltrúa bæði frá samtökum stéttarfélaganna og atvinnurekendum. Rannsóknin er kostuð af Framkvæmdastjórn Evrópusambandsins. ECA og aðildarfélög þess eins og FÍA hafa aðstoðað við rannsóknina, án þess að koma beint að henni, enda lykilatriði að hún er framkvæmd af hlutlausum aðila. Það má segja að rannsóknin hafi snúist um að kortleggja óhefðbundin eða óeðlileg ráðningarform eins og verktakamennsku og gervi-verktöku í flugi. Boðað var til tveggja daga ráðstefnu í París 12. og 13. febrúar s.l. með fulltrúum frá öllum þeim aðilum sem stóðu að rannsókninni og ýmsum gestum frá hagsmunaaðilum í flugi og frá stofnunum ESB.

Í stuttu máli má segja að niðurstöður rannsóknarinnar staðfesti í í mörgum megin atriðum það sem stéttarfélög flugmanna og ECA fyrir þeirra hönd hafa haldið fram um langt skeið. Niðurstöðurnar eru settar fram í nærri 300 blaðsíðna skýrslu og er það von þeirra sem að þessu standa að niðurstöðurnar geti orðið til þess að vekja ráðamenn í Brussel og innan landa ESB um nauðsyn þess að bregðast við. Nú er það sem stéttarfélögin hafa verið að benda á staðfest með óháðri akademískri rannsókn sem verður erfitt að hundska. Einnig hefur rannsóknin vakið eftirtekt utan Evrópu, enda er samkeppni í flugi ekki einskorðuð við landamæri.

16% hjá áhafnaleigu

Einn stór liður í rannsókninni var skoðanakönnun sem gerð var meðal flugmanna. Alls bárust marktæk svör frá nærri 7000 flugmönnum þar sem ýmsar spurningar voru lagðar fyrir, en jafnframt gátu þátttökendur sett fram sínar skoðanir og gert athugasemdir sem tekið var tillit til. Af þeim sem



Dr. Yves Jorens prófessor við Ghent háskólann skýrði frá niðurstöðum rannsóknarinnar

svöruðu könnuninni voru yfir 16% sem eru ráðnir í gegnum áhafnaleigu. 79% aðspurðra sögðust í beinu ráðningasambandi við flugfélagið þar sem þeir unnu. Fram kom við umræður um þetta atriði á ráðstefnunni í París að ráðningarformið er mjög misjafnt eftir löndum. Þannig benti formaður írska flugmannafélagsins á að á Írlandi eru 60% allra flugmanna ráðnir sem gervi-verktakar. RyanAir flugmenn eru í þeim hópi.

Gervi-verktaka að aukast mikið:

Fjórir af hverjum 10 flugmönnum undir þritugu í Evrópu vinna sem gervi verktakar í gegnum starfsmannaleigu, án þess að ráðningarsamband sé beint við flugfélagið þar sem flugmennirnir starfa. Þetta er því mikið vandamál meðal ungra flugmanna. Rannsakendur segja í skýrslunni að gervi verktaka snúist ekki eingöngu um að komast hjá

því að greiða skatta og opinber gjöld, heldur vakni áleitnar spurningar um áhrif þessa ráðningarfyrirkomulags á flugöryggi. Sjö af hverjum tíu gervi verktakaflugmönnum starfa fyrir lágjaldaflugfélög og það veldur ójafnri samkeppni milli flugfélaganna. Laun gervi-verktakaflugmanna eru oft tengd vinnuframlagi meira en eðlilegt getur talist. Enginn veikindaréttur o.fl. Sambandið milli gervi-verktakans og flugfélagsins getur verið óljóst og þessir flugmenn telja ólíklegra að þeir hafi það sjálfstæði í starfi sem þeir ættu að hafa til að taka mikilvægar ákvarðanir sem tengjast flugöryggi. Rannsóknin er nokkuð afréttarlaus í að tengja óljóst og óeðlilegt ráðningarsamband við flugöryggi. Það er nokkuð sem t.a.m. fulltrúar stéttarfélaganna hafa haft grundsemdir um en í raun ekki þorað að tengja í umræðu með beinum hætti. Rannsakendur segja að hin óeðlilegu

ráðningarform flugáhafna snúist því um þrjú aðalatriði; flugöryggi, ójafna samkeppnisáðstöðu bæði launþega og fyrirtækja, og réttindi starfsfólks. Þá er bent á að eitt helsta vandamálið snýst um stjórnendur fyrirtækja og hvernig sumir beita lagalegum klækjum og flækja sambandið við starfsmanninn til að lækka kostnað. Það er kallað í skýrslunni “social and fiscal engineering”. Þetta er vel þekkt aðferð og nýjasta og kannski kræfasta dæmið um slíkt er Norwegian flugfélagið.

Skortir lög og eftirlit:

Það er niðurstaða skýrsluhöfunda að lög um flugstarfsemi hafi ekki náð að halda í við ört breytt viðskiptaumhverfi, þar sem búin eru til flækjustig verktaka og undirverktaka með margvíslegum ráðningarformum fyrir starfsfólk. Þetta gera fyrirtækin til að lækka kostnað við vinnuafli og auka samkeppnishæfni. Í sumum tilfellum nýta fyrirtæki lagalega klæki og henti-fánastefnu sem veldur félagslegum undirboðum þar sem skilgreind heima-höfn (home base) er staðsett í þriðja ríki jafnvel utan Evrópusambandsins.

Það er margt keimlíkt með fluginu

núna og því sem gerðist innan kaupskipaflotans og skýrsluhöfundar var við því að flugið fari sömu leið og þar gerðist, ef ekki verður gripið í taumana. Sú staðreynd að farið sé að staðsetja heimahafnir áhafnameðlima UTAN Evrópu sýnir að sú regla, sem nýlega var komið á, sé þegar orðin úrelt og haldi engan veginn gagnvart stöðugum breytingum á viðskipta-módelum fyrirtækjanna. Þessi háttur að ráða flugáhafnir með heimahöfn utan Evrópu til að sinna flugi innan álfunnar og flugi til og frá aðildarlöndum ESB á sér þegar stað. Félög sem þegar eru farina að nýta slíkt fyrirkomulag eru t.d. Finnair og Norwegian.

Rannsakendur við Ghent háskólann segja að komið sé fram á elleftu stundu. Allir hagsmunaaðilar þurfi að bregðast hratt við ef ekki eigi það sama að gerast í flugi eins og innan kaupskipaútgerðarinnar. Afleiðingin verði lakara flugöryggi, skattaundanskot og félagsleg undirboð.

Flugfélögin og flugáhafnir þurfa að taka alvarlega kröfur hvors annars sem tengjast jafnri samkeppnisstöðu bæði milli fyrirtækja og starfsmanna. Þetta eru kröfur sem snúa að auknum

sveigjanleika annars vegar og hins vegar að réttindum og kjörum starfsfólksins. Síðast en ekki síst eru það allra hagsmunir að flugöryggi verði ekki stefnt í voða vegna þess að lagaumhverfi, eftirfylgni og eftirlit eru ekki sem skyldi.

Meðal tillagna til úrbóta:

Lagt er til að “pay to fly” verði alfarið bannað með lögum, þ.e. að flugmenn í atvinnuflugi með farþega skuli látnir greiða fyrir fyrstu flugtímana til að öðlast reynslu. Dæmi eru um að flugmannssætið sé jafnvel með dýrustu sætunum í flugvélinni.

Eftirlit þarf að bæta með vinnu-markaðnum fyrir flugáhafnir.

Skoda þarf fjármögnun á flugnámi. Þegar mikill skuldaklafi hvílir á flugmönnum fer saman með óvæginni stjórnunarstefnu getur slíkt haft slæm áhrif á flugöryggi.

Skoda ætti kvóta á hversu margir flugmenn fari í þjálfun til að koma í veg fyrir harða samkeppni milli nýrra flugmanna og möguleika á misnotkun vinnuafllsins og því sem kallað er “race to the bottom”.

Ísland er ekki undanskilið Primera Air til umræðu

Það kom fram í máli forsvarsmanns frá ETF European Transport Federation workers, að Primera Air væri rakið dæmi um það hvernig flugfélag stundar félagsleg undirboð innan Evrópu. Þetta kom fram í pallborðsumræðum þegar rætt var um niðurstöður rannsóknar háskólans í Ghent um gervi verktöku í flugi og er fjallað um hér í blaðinu. Rætt var um hvernig Primera hefði flutt flugrekstrarleyfið sitt frá Íslandi til Danmerkur og nú síðast til LitháenATH. Starfsfólkið væri ráðið sem gervi verktakar í gegnum þriðja aðila, starfsmannaleigu á Guernsey án nokkurra réttinda sem almennt gilda fyrir starfsfólk í Evrópu. Með þessu væri fyrirtækið að stunda ójafna samkeppni, nýðast á réttindum starfsfólks og nýta lagalega klæki til



ad komast hjá því að greiða skatta og opinber gjöld.

Starfshættir Primera air eru til skoðunar bæði innan ETF og ECA, sem vinna í að verkja athygli á óeðlilegri starfsemi félagsins og er það gert bæði innan þeirra landa þar sem Primera

staðsetur sínar vélar og eins á vettvangi Evrópusambandsins í Brussel.

ETF eru regnhlífasmötök rúmlega 80 stéttarfélaga starfsmanna í fluggeirai Evrópu með samtals yfir 250 þúsund félagsmenn.

Er ókyrrð framundan ?



Nýverið (jan 2015) var haldinn ráðstefna á vegum Embry Riddle flugháskóla í Daytona í Flórída með helstu stjórnendum og sérfræðingum í flugiðnaðinum, þar sem umræðuefnið var flugmannaskortur á heimsvísu. Niðurstaða fundarins var á þá leið, að allir ráðstefnugestir voru sammála um að skortur á flugmönnum til starfa er raunverulegur og er þegar að gerast. „Skorturinn hefur þegar átt sér stað. Þetta hófst fyrir u.þ.b. 1 til 1 ½ ári síðan. Nú gerum við ráð fyrir því

að þetta muni vera viðloðandi a.m.k. næstu 20 árin.“ sagði Darrin Greubel, en hann starfar hjá Express Jet Airlines.

Þetta er ekki það sem fólk bjóst við að heyra, þegar það fór um borð í flugvél á alþjóðaflugvælinum í Daytona. „Ég get ímyndað mér að færri fólk muni fljúga. Og ég sem virkilega líkar ekki vel við að aka.“ sagði farþeginn Kylie Sandli, sem var að fara í flug til Illinois.

Sérfræðingarnir ályktuðu að á næstu tveimur til þremur árum, munu

þúsundir flugmanna hætta vegna aldurs og að flugskólar og herinn geti ekki framleitt nógu marga flugmenn til að fylla upp í skörð þeirra sem hætta. Þetta eru slæmar fréttir fyrir viðskiptavinum flugfélaganna.

En þetta eru einnig góðar fréttir fyrir flugnema eins og 19 ára gamla Ryan Hoffman, sem vill verða atvinnuflugmaður. „Núna eru ráðningar flugfélaga virkilega að aukast á næstu árum, þannig að ég verð fær um að sækja um þau störf sem ég óska eftir“ sagði Hoffman.

Sérfræðingarnir viðurkenna einnig, að laun byrjanda í flugmannsstarfi stuðli einnig að þeim flugmannaskorti sem nú er. Eins og aðrir flugmenn sem eru að byrja, verður Hoffman að byrja hjá svæðisflugfélagi (innsk. Regional airline) á launataxta sem er í kringum 25.000 USD á ári. Það er einnig á dagskrá sérfræðinganna, hvernig hægt væri að leysa það mál.

Grein frá News 13 fréttastofunni í Daytona. http://www.mynews13.com/content/news/cfnews13/news/article.html/content/news/articles/cfn/2015/1/13/global_pilot_shortag.html

Reynir Einarsson

FÍA og Atlantsolía gera samning – Búið að draga úr fyrstu heppnu félagana

FÍA gerði samning við Atlantsólíu í byrjun janúar og má sjá þá Hafstein Pálsson, formann FÍA, og Hlyn Ragnarsson, sölustjóra Atlantsólíu, undirrita samning þess efnis á myndinni hér til hliðar. Samningurinn inniheldur bætt kjör félagsmanna hjá fyrirtækinu og hefur honum verið vel tekið af félagsmönnum sem hafa hópast í að skrá sig á lokuðu vefsvæði FÍA.

Atlantsolía dró svo út fjóra heppna félagsmenn sem höfðu skráð sig á fyrstu fjórum vikunum og vinnur hver þeirra 50 lítra eldsneytisúttekt hjá félaginu.

Þeir heppnu eru:

Jóhann Eysteinnsson

Júlíus Rafn Ármann

Guðmundur Már Þorvarðarson

Geirþrúður Alfreðsdóttir

Vinningshafarnir geta nálgast gjafabréf fyrir úttektinni á skrifstofu FÍA.

