



Árstíðasveiflu velt yfir á starfsfólk:

Ein stærsta flugmannauppsögn í sögu Icelandair

- 115 flugmönnum hefur verið sagt upp störfum ásamt stöðum 70 flugstjóra

Enn og aftur hefur Icelandair ákveðið að segja upp flugmönnum í haust. Nú eru boðaðar uppsagnir 115 flugmanna og 70 flugstjóra sem taka gildi hjá stærstum hluta 1. október. Einnhverjar uppsagnir munu miðast við 1. nóvember. Þrátt fyrir lítilla stærri vetraráætlun en í fyrra segja stjórnendur Icelandair árstíðasveifluna þetta árið hlutfallslega meiri en áður auk þess að um umtalsverða yfirmönnun hafi verið að ræða síðastliðinn vetur.

Stjórn FÍA harmar þessa ákvörðun. Það var von okkar að úr þessum uppsögnum myndi draga með tilkomu nýrrar Boeing 737 Max flugvélar og einnig vegna mikillar eftirspurnar eftir flugmönnum um þessar mundir. Icelandair óttast greinilega ekki að hluti þessa hóps muni hreinlega ekki snúa til baka til starfa þegar félagið þarf á þeim að halda. FÍA hefur óskað eftir útreikningum Icelandair vegna áhafnaþarfar vetrarins eins og kjarasamningurinn gerir ráð fyrir. FÍA mun eins og ávallt leggja sjálfstætt mat á áhafnaþörfina og krefjast breytinga ef niðurstaða útreikninga gefur tilefni til.

8 uppsagnir á 11 árum

Starfsmannastefna Icelandair er í augum margra sérstök fyrir þær sakir að félagið hikar ekki við að setja starfsfólk á samfélagssjóði í nokkra mánuði til að hámarka hagnað sinn. Á sama tíma er félagið að tilkynna methagnað hvað eftir annað. Það virðist almennt



Vatnajökull, nýmáluð vél Icelandair.

samþykkt í okkar samfélagi að eðlilegt sé að setja hundruði fjölskyldna í óvissuástand ár eftir ár með þeim eina tilgangi að hluthafar fái sitt. Þessu þarf að breyta en það gerist sjálfsgætt ekki nema stjórnvöld grípi í taumana.

Þá segja margir að starfsfólki sé frjálst að leita annað. Raunin er sú að það hafa ekki verið margir sambærilegir valkostir á störfum hérlendis fyrr en nýverið. WOW Air leitar nú að flugmönnum eins og fleiri og þar eru í boði heilsársstörf á sambærilegum kjörum, það er því ekki ólíklegt að hluti þeirra sem nú eru sendir á guð og gaddinn muni leita annað og ekki koma aftur til starfa á komandi sumri, með tilheyrandi vandamálum fyrir Icelandair.

Einhlíða skuldbinding nýliða

Icelandair hefur nú þegar byrjað ráðningar og hafið þjálfanir vegna sumarsins 2018. Sú nýbreytni hefur verið tekin upp að láta flugmenn við upphaf þjálfunar skrifa undir 3ja ára skuldbindingu að fjárhæð EUR 60.000 vegna þjálfunarkostnaðar. Þar ræður för ótti við að flugmenn í okkar röðum muni í einhverjum mæli yfirgefa félagið skömmu eftir að hafa hlotið þjálfun. Það er ekki hægt að fallast á þessa ráðstöfun þar sem ekki fylgir með skuldbinding frá Icelandair um samfellda vinnu á þessu 3ja ára tímabili auk þess sem lögfræðingar FÍA eru á því að þetta standist ekki kjarasamninginn. Stjórn FÍA hefur krafist þess að Icelandair dragi þessar skuldbindingar til baka ellegar fari málið fyrir félagsdóm.

72. ársþing
IFALPA
bls 2

Margt á döfinni
hjá ÖFÍA
bls 3

Flugmenn
og áhafnaleigur
bls 5

Afkoma
EFÍA 2016
bls 6

Pyrlukaup framundan
hjá Gæslunni
bls 8

72. ársþing IFALPA í Montreal



Sara Hlín Sigurðardóttir
flugstjóri og formaður
alþjóðanefndar FIA
skrifar

Um 350 fulltrúar frá 60 ríkjum sóttu ársþing IFALPA (the International Federation of Air Line Pilots' Association) í Montreal 5.-8. maí sl. Þingið er einn af föstu liðunum í alþjóðastarfi FÍA en að þessu sinni mættu þau Örnólfur Jónsson, Jóhannes Bjarni Guðmundsson og Sara Hlín Sigurðardóttir sem fulltrúar stéttarfélagsins.

Sameiginleg rödd flugmanna

IFALPA er sameiginleg rödd allra flugmanna í heiminum og viðfangs-efnið er því viðamikíð. Þessa daga sem þingið varir eru oftast ekki margir fundir í gangi samtímis og þáttakendur verða að velja og hafna. IFALPA skiptir heiminum upp í 5 svæði og unnin er vinna bæði innan hvers svæðis sem og innan ýmissa fastanefnda IFALPA sem vinna þvert á öll svæðin, s.s. laganefnd, öryggisnefnd, heilsu- og vinnuverndar og vinnuálagnefnd. Nefndirnar vinna einnig náið með ICAO og IATA.



Fulltrúar FÍA á ársþinginu, frá vinstri; flugstjórnir Jóhannes Bjarni Guðmundsson, fráfarandi formaður alþjóðanefndar, Sara Hlín Sigurðardóttir, formaður alþjóðanefndar, og Örnólfur Jónsson formaður FÍA.

Efst á baugi

Margir lýstu áhyggjum sínum yfir banni Bandaríkjamanna og Bretá á tölvum í farþegarými véla frá ákveðnum ríkjum og óttast að bannið verði látið ná til enn fleiri ríkja. Færð voru rök fyrir því að öryggi væri á engan hátt aukíð með því að hafa tækin frekar í farangursrími vélanna. Þess má geta að eftir ráðstefnuna átti Evrópusambandið fund með Bandaríkjamönnum og fékk staðfest að raftæki yrðu ekki bönnuð í farþegarými véla frá Evrópuríkjum á leið til Ameríku. Einnig var mikið rætt um dróna en sífellt fleiri ríki setja reglugerðir um notkun þeirra. Evrópa vill að unnið sé út frá hugsuninni „one sky for all“ enda séu drónar komnir til að vera. Önnur mál sem voru áberandi voru verktakamennska og hentifánastefna en þeir heimshlutar sem glíma ekki enn við þann vanda vanda búa sig undir komu

hans. Andleg heilsa og þreyta flugmanna var einnig til umræðu. Svo virðist sem þreyta og álag sé stórt vandamál meðal flugmanna um allan heim en að þeir veigri sér engu að síður við að tilkynna þreytu til flugrekenda.

Mikilvægi stéttarfélaga

Verktakamennska er ógn við flugöryggi um allan heim. Stéttarfélögin eru gríðarlega mikilvæg í baráttunni gegn þeim og því er unnið ötulllega að því að bjóða ný félög velkomin inn í svæðissamtök flugmanna í heiminum, s.s. ECA í Evrópu, og geta þau fengið undanþágu eða afslátt á árgjaldi fyrstu um sinn. FÍA styður þessa vinnu heilsuhugar og hefur opnað fyrir aukaaðild verktakaflugmanna í stéttarfélagið. FÍA býður einnig verktakaflugmönnum sem starfa á Íslandi aðstoð og ráðleggningar endurgjaldslaust.

Fréttabréf FÍA

Ábyrgðarmaður

Örnólfur Jónsson
orn@fia.is

Ritstjórn og umbrot

Kjartan Jónsson
kj@fia.is

Myndir

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

Útgefandi

Félag íslenskra
atvinnuflugmanna

júní 2017

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.



Margt á döfinni hjá ÖFÍA

Nýskipuð Öryggisnefnd tók til starfa í maí. Nefndina skipa Berglind Heiða Árnadóttir, Björn Ásbjörnsson, Ingvar Tryggvason formaður, Jón Hörður Jónsson, Júlíus Þórólfsson, Lárus Helgi Kristjánsson, Margrét Elín Arnarsdóttir og Ragnar Friðrik Ragnars. Netfang nefndarinnar er oryggisnefnd@fia.is

Ráðstefnan 4. apríl



Reykjavík Flight Safety Symposium var vel sótt eins og sjá má.



Hér eru forsvarsmenn ráðstefnunnar ásamt fyrirlesurum. Frá vinstri: Porkell Ágústsson (RNSA), Sara Barsotti (VI), Örnólfur Jónsson (Formaður FIA), Oliver Ingenrieth (Air Berlin), Chris Glaeser (fv. IATA), Ingvar Tryggvason (Formaður ÖFÍA), Sigurjón Jónasson (Formaður FIF) og Högni B Ómarsson (Ráðstefnustjóri).

FÍA stóð fyrir ráðstefnunni „Reykjavík Flight Safety Symposium“ þann 4. apríl á Hótel Natura á Reykjavíkurlugvelli. Átta fyrirlesarar, þar af tveir

erlendis frá, héldu erindi. Ráðstefnan var vel sótt, en um 120 manns mættu. Sérlega ánægjulegt var að sjá fólk koma úr öllum áttum flugiðnaðarinnar, unga sem aldna. Flugfélögin Icelandair og WOW air styrktu viðburðinn myndarlega. Þá barst einnig velkominn styrkur frá Íslenska Flugmannafélaginu.

Heimir Helgason annaðist upptöku á fyrirlestrunum, sem gerðir verða aðgengilegir bráðlega á vefsíðu FÍA og

kunnum við Heimi miklar þakkir fyrir hans framlag. Stefnt er að því að þessi viðburður verði árviss framvegis og eru tillögur um fyrirlesara velkomnar.



Ingvar Tryggvason
flugstjóri og
formaður ÖFÍA
skrifar

Geislavarnir flugliða

Í febrúar fékk ÖFÍA góða gesti í Hlíðasmáran. Hannes Petersen trúnaðarlæknir mætti á fund ásamt Sigurði M. Magnússyni forstjóra Geislavarna Ríkisins (GR) og Guðlaugi Einarssyni sérfræðingi hjá GR. Þegar kemur að þessum málaflokki er GR eftirlitsaðilinn, en það er aukaatriði hver vinnustaður flugliða er. GR gefur út yfirlit varðandi geislaálag starfsfólks sem vinnur við jónandi geislu á Íslandi. Í yfirliti fyrir árið 2012 sem GR gaf út árið 2014 kemur fram að flugliðar eru langfjölmennasti hópur geislavarnarmanna og með mun herra meðalgeislaálag en aðrir hópar geislavarnarmanna á Íslandi. Nær allir flugliðar voru með geislaálag undir 5 mSv og enginn fór yfir 6 mSv. Meðalgeislaálag flugáhafna er herra en hjá öðrum geislavarnarmönnum hérlendis, en er mjög sambærilegt við meðalgeislaálag flugáhafna í Danmörku sem var 1,8 mSv árið 2009 og 1,9 mSv árið 2010.

Nú liggur fyrir verklag varðandi 11. grein reglugerðar 1290/2015 sem varðar þungaðar konur. Hámarksgeislaálag miðast við 1 mSv yfir meðgönguna, talið frá 6.viku fremur en frá tilkynningardegi. Það gefur auga leið að konur geta haft mismunandi persónulegar aðstæður við tilkynningar og er um viðkvæmar persónuupplýsingar að ræða sem flugrekandi verður að meðhöndla sem skildi. Reglugerðir fjalla vissulega um lánmarksráðstafafrir og eru til þess að vernda almannahagsmunum. Við hvetjum félagsmenntil að kynna sér þessi mál og fylgjast með skráningu á vefsíðunni Globalog - www.globalog.com

Flug undir FL250 er ekki talið þurfa sérstaka athygli varðandi geislavarnir og illmögulegt er að gera rauntímamælingar með svokallaðri TLD-mæliplötu þar sem flókið svið geislunar í flughæðum er um að ræða.

EGNOS

Isavia vinnur nú að hönnun APV-1 aðflugs að flugvelli á Húsavík, þar sem byggt er á leiðréttingarmerki frá EGNOS kerfinu. Ísland er á jaðri

svæðisins sem kerfið nær til. Leyfi frá Samgöngustofu fyrir þróun aðfluga byggðum á EGNOS austan 19W liggur nú fyrir.

Isavia hefur starfrækt RIMS leiðréttingarstöðvar (Receiver Integrity Monitoring Stations) um nokkura ára skeið, með það að markmiði að nýta EGNOS SBAS til leiðsögu á Íslandi.

Á síðasta ári voru skilyrði á Íslandi rannsökuð af rekstraraðila kerfisins, European Satellite Services Provider (ESSP) og var niðurstöðum skilað í greinargóðri skýrslu. Niðurstöðurnar lofa góðu fyrir austurhluta landsins en með uppsetningu einnar eða tveggja leiðréttingarstöðva á Grænlandi mætti tryggja merkið yfir öllu Íslandi. Aðflugið ætti að verða tilbúið til prófana á haustmánuðum.

BIRK

Reykjavíkurlugvöllur varð ónot hæfur allmarga daga síðasta vetur í kjölfar lokunar brautar 06/24. Öryggisnefnd FÍA fékk nýverið afhent METAR gögn frá Veðurstofu Íslands til þess að greina hliðarvind miðað við 25 kts. hámarkshliðarvind Beechcraft 200. ÖFÍA fól Kristjáni Guðmundssyni flugstjóra greininguna, en Kristján hefur um árabíl annast skráareftirlit og úrvinnslu kjörgagna fyrir FÍA. Dagarnir sem til skoðunar komu voru: 8. 13. 14. 15. 16. nóvember, 16. 19. 20. 22. 26. 28. 29. 30. desember, 5. 6. 7. 16. 17. 30. janúar, 25. febrúar, 14. 15. 23. 24. mars og 19 apríl.

Þessa 25 daga síðastliðin vetur komu upp aðstæður þar sem braut

24 var eina nothæfa flugbrautin á Reykjavíkurlugvelli og völlurinn því lokaður. Tímabilin þessa daga eru mislög, allt frá einni klukkustund uppí 6-10 klst samfelld. 15. nóvember var Reykjavíkurlugvöllur lokaður frá kl 17:00 til 21:41 samfelld.

20. desember var völlurinn lokaður frá kl 15:00 til 20:00 samfelld. 28. desember var völlurinn lokaður frá kl 05:00 til 18:00 nánast samfelld, svo dæmi séu tekin. Það blasir við að lokun brautarinnar hefur haft fyrirsjáanlegar afleiðingar enda var um pólitíska ákvörðun að ræða.

Tímabilin þessa daga eru sannarlega mislög en aðalatriðið er þó að 25 daga síðastliðin vetur komu upp aðstæður þar sem braut 24 var eina nothæfa flugbrautin og með tilliti til sjúkraflytninga á skráfuþotum er það grafalvarlegt. Þessi greining var send Þorgeiri Pálssyni fyrrverandi flugmálastjóra, en hann var skipaður af samgöngu- og sveitarstjórnarráðherra til þess að greina öryggishlutverk flugvallarins vegna náttúruvár og annarra ófyrirséðra atburða sem ógnað geta samfélaginu.

Fagråd um flugmál

Flugråd sem var mjög áberandi og virkt, var lagt niður árið 2013 eftir nærri 70 ára starf en flugråd fundaði alls 1578 sinnum. Í stað flugráðs var „Fagråd um flugmál” sett á laggirnar samhliða Samgöngustofu. Samkvæmt vef samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytisins er hlutverk fagráðs um flugmál að vera samgöngu- og sveitar-

stjórnarráðherra til ráðuneytis um flug- og loftferðamál. Fagráðið er skipað í samræmi við ákvæði 2. mgr. 3. gr. laga um Samgöngustofu, stjórnslustofnun samgöngumála nr. 119/2012. Fagråd um flugmál hélt sex fundi en virðist hafa legið í dróma síðan 14. október 2015. ÖFÍA áskotnaðist sex fundargerðir fagráðsins nýverið en í þeim er eitt og annað sem vekur athygli. Á öðrum fundi ráðsins kom fram að varaflugvellir væru að verða ónothæfir til að koma í staðinn fyrir Keflavíkurlugvöll þar sem m.a. vanta flugvélastæði og að ástandið væri að verða mjög alvarlegt.

Þá kemur fram að aðilar sakna stefnumótunarvinnu í flugmálum, sem dæmi hafi gagnrýni á samgönguáætlun verið rædd í fagráði um flugmál en þeirri gagnrýni hafi ekki formlega verið komið á framfæri fyrir hönd ráðsins.

Í þessum fundargerðum koma fram upplýstar og áhugaverðar umræður. Hinsvegar er ekki að sjá að neinum málum hafi verið fylgt eftir eða að stjórnvöld leitað til ráðsins með álitamál. Fagráðið virðist hafa farið vel af stað en lognast út af og það ber að harma. Þjóð sem á svo mikið undir flugrekstri þarf skýrara stefnu í sínum flugmálum. Fundargerðir fagráðsins framkalla mynd af brestum í okkar flugvallakerfi, brestum sem stafa fyrst og fremst af stefnuleysi stjórnvalda. Flugrekstur stendur í dag undir rúmum 10% af landsframleiðslu (skv. Innanríkisráðuneytinu) og það skýtur því skökku við að stjórnvöld hafi ekki skýrari stefnu í þessum málaflokki. Ákvörðun um lokun brautar 06/24 á Reykjavíkurlugvelli var einmitt tekin í millibilsástandinu, eftir að flugråd var lagt niður og áður en fagråd um flugmál var sett á laggirnar. Þá sjáum við það ár eftir ár að samgönguáætlun kemur út með mörkuðum fjárveitingum til framkvæmda á innanlandsvöllum, það næsta sem gerist er að fjárlög koma þar sem allar fjárveitingar til framkvæmda eru skornar niður í ekki neitt. Við þetta ástand verður ekki unað lengur.

Á Íslandi starfar aragrúi fjölhæfs og vel menntaðs fólks í fluggeiranum. Allar upplýsingar, tölfræði og þekking eru til staðar á meðal þessa fólks til að stjórnvöld geti tekið af skarið og markað skýra og skynsamlega stefnu í flugmálum þjóðarinnar.



Hliðstæður vindstyrkur gerði Reykjavíkurlugvöll ónothæfan allmarga daga síðasta vetur í kjölfar lokunar brautar 06/24.

Flugmenn og áhafnaleigur

- nauðsynlegt að tryggja Vinnumálastofnun aukið vald við eftirlitshlutverk með framkvæmd laga um starfsmannaleigur



Örnólfur Jónsson
flugstjóri og
formaður
FIA skrifar

Að flugmenn komi til starfa hjá flugfélögum í gegnum áhafnaleigur verður sífellt algengara. Starfsmannaleigur eru skilgreindar sem þjónustufyrirtæki sem samkvæmt samningi leigir út starfsmenn sína gegn gjaldi til að sinna störfum á vinnustað notendafyrirtækis undir verkstjórn þess síðarnefnda og falla áhafnaleigur þar undir. Fyrir flugfélög er þetta hagkvæm ráðstöfun en fyrir flugmenn afleit. Það sem útaf ber hjá flugmönnum við slíkt ráðningarfyrirkomulag samanborið við flugmenn á kjarasamningi í gengum stéttarfélag er yfirleitt skortur á lífeyris-, orlofs-, veikinda og tryggingaréttindum. Einnig er uppsagnarfrestur jafnan stuttur eða hreinlega enginn. Þar fyrir utan skortir þá allt bakland í samskiptum við flugrekstaraðilann þegar upp koma ágreiningsmál.

Tegundir slíkra samninga eru margskonar og kjör flugmanna mismunandi eftir áhafnaleigum.

Áhafnaleigur eru jafnvel í beinni eða óbeinni eigu flugfélaganna sjálfra og þá gjarnan staðsettar á aflandseyjum eða í skattaskjólum. Þær leigja þá flugfélögum flugmenn á verði langt umfram þann kostnað sem þær hafa af flugmönnum og hagnaðurinn verður þá eftir þar sem skattalegt hagræði er mest.

Til að koma í veg fyrir ótakmarkaða skattskyldu í landinu er fólk flutt milli starfstöðva reglubundið (e. floating base).

Flugrekstrarleyfi í einu landi, starfstöð í öðru landi, áhafnaleigan í þriðja landinu með starfsfólki jafnan frá fjórða landinu. Þekkt flugfélög sem hafa gengið hvað lengst í þessum efnun eru Ryanair og Norwegian.

„Pay to fly“ er sjálfsagt það dapprasta sem viðgengst í flugheiminum hvað varðar starfskjör flugmanna. Ungum flugmönnum er þá boðið að afla sér reynslu sem flugmenn hjá flugrekanda í atvinnuflugi eftir að hafa sjálfir á eigin kostnað aflað sér réttinda á viðkomandi flugvélategund. Flugmenn-

irnir greiða flugrekandandum fyrir að fá að fljúga eins og um flugskóla væri að ræða. FÍA er ekki kunnugt um að nokkur íslenskur flugrekandi beiti slíkum aðferðum.

Vinnumálastofnun og starfsmannaleigur

Á grundvelli laga nr. 139/2005 um starfsmannaleigur ber starfsmannaleigum að tilkynna starfsmannaleiguþjónustu sína til Vinnumálastofnunar eigi síðar en sama dag og starfsemi hefst í fyrsta skiptið ásamt því að veita upplýsingar um þá starfsmenn sem hingað koma til starfa og skila inn afritum af ráðningarsamningum þeirra. En eru ráðningarsamningarnir í samræmi við ráðningarkjör íslenskra flugmanna í sambærilegum störfum?

Vinnumálastofnun hefur hingað til ekki haft eftirlit né kallað eftir því hvort hvort að starfsmannaleigur þ.m.t. áhafnarleigur starfandi hér á landi tilkynni starfsemi sína til samræmis við ákvæði laga fyrrnefndra laga. Það er hæpið að Vinnumálastofnun geti markvisst unnið að markmiðum laganna um að stuðla að jafnri samkeppnisstöðu og að vinna gegn félagslegum undirboðum ef eftirlitshlutverki stofnunarinnar er ekki sinnt sbr. 9. gr. áðurnefndra laga. Áhafnaleigur geta þannig sent starfsmenn til starfa hjá íslenskum notendafyrirtækjum án þess að skrá sig hjá Vinnumálastofnun og senda inn afrit af ráðningarsamningum. Þá getur Vinnumálastofnun hafið könnun máls á grundvelli rökstuddrar kvörtunar um



Um borð í Boeing 747 flugfél Air Atlanta yfir Boston.

Ljósmynd: Heimir Arnar Birgisson.

að starfsmannaleiga hafi brotið gegn ákvæðum laga um starfsmannaleigur sbr. 2. mgr. 9. gr. en þar með er eftirlitshlutverk Vinnumálastofnunar ekki einungis á grundvelli eigin frumkvæðisskyldu.

Markmið laganna er að skýra línur og efla eftirlit varðandi gildi íslenskra kjarasamninga og annarra starfskjara á Íslandi um aðbúnað, óháð því hvort fyrirtækið er íslenskt eða erlent. Lögunum er ætlað að tryggja enn frekar að útlendingar sem hingað koma tímabundið á vegum erlendra starfsmannaleiga starfi hér á landi með löglegum hætti. Lögin taka mið af ákvæðum EES-samningsins og tilskipunum ESB um þjónustuviðskipti, stuðla að jafnri samkeppnisstöðu íslenskra og erlendra fyrirtæki og er ætlað að vinna gegn félagslegum undirboðum.

Flugmaður getur seint talist verktaki

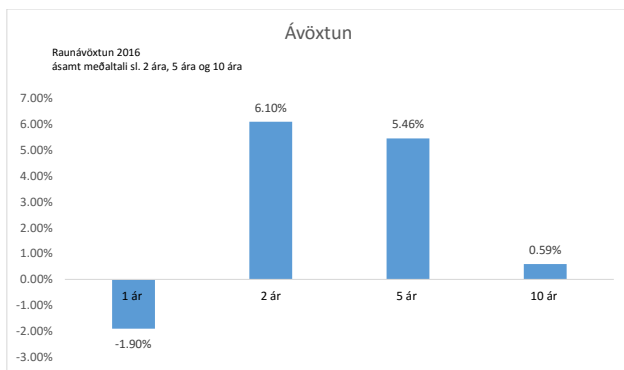
Dæmi eru um að áhafnaleiga telji sig senda áhafnir sem verktaka til starfa hjá flugfélagi og að flugfélagið telji sig ekki hafa verkstjórn á þeim. Þeir sem sagt lúta engu húsbóndavaldi, hvorki hjá starfsmannaleigunni né flugfélaginu. Ekkert ráðningarsamband sé til staðar og þar með nái lögin um starfsmannaleigur ekki yfir þessa aðila. Svona skýringar tekur Vinnumálastofnun gildar og aðhefst ekki frekar í málum. Það vita allir sem eitthvað hafa komi nálægt flugstarfsemi að í svona tilfellum er öll verkstjórn á hendi flugfélagsins og áhafnirnar lúta valdi þess.

Það hlýtur að vera krafa íslenskra stéttarféлага að ríkisvaldið fullvissi þau um að eftirlitshlutverk með framkvæmd laganna um starfsmannaleigur sé til staðar og vinni að því markmiði laganna að stuðla að jafnri samkeppnisstöðu og að vinna gegn félagslegum undirboðum. Það verður ekki gert öðruvísi en að á Vinnumálastofnun sé sett frumkvæðisskylda í þessum efnun.

Afkoma Eftirlaunasjóðs FÍA árið 2016

Ávöxtun

Árið 2016 var krefjandi ár fyrir EFÍA líkt og aðra lífeyris-sjóði. Nafnávöxtun ársins nam 0,2% sem svarar til -1,9% raunávöxtunar. Þetta er töluverður viðsnúningur frá síðasta ári en þá var EFÍA með hæstu raunávöxtun allra sjóða í landinu eða 14,04%. Ef horft er til meðalávöxtunar sl. ára megum við hins vegar vel við una og röðum okkur meðal þeirra efstu á þann mælikvarða. En sjóðurinn okkar er með þriðju hæstu meðalávöxtun sl. tveggja ára og sjöundu hæstu meðalávöxtun sl. fimm ára. * Meðaltal hreinnar raunávöxtunar síðustu tveggja ára er 6,10%, fimm ára er 5,46% og 0,59% síðustu tíu ár.



Ástæðu þessarar miklu sveiflu í ávöxtun sl. tvö ár má að mestu rekja til sömu eignanna. Styrking krónunnar og þar með neikvæð ávöxtun erlendra eigna um -8,3% reiknað í krónum, ásamt lækkun úrvalsvísitölu innlendra hlutabréfa um -9,0% skilaði sjóðnum okkar neikvæðri niðurstöðu á árinu 2016. Það er að segja, sömu eignir og skiluðu sjóðnum afburða góðri ávöxtun árið 2015 skila honum þessari lækkun núna. Íbúðabréf, sem eru helstu eignir sjóðsins í innlendum skuldabréfum skiluðu hins vegar ávöxtun upp á 4,3% - 4,7% sem vegur á móti lækkun ofangreindra eigna og niðurstaðan varð 0,2% nafnávöxtun eða -1,9% raunávöxtun.

Hrein eign til greiðslu lífeyris

Hrein eign til greiðslu lífeyris nam um 31,6 m.a. í árslok samanborið við 30,7 m.a. í lok fyrra árs. Sjóðurinn stækkaði því um 0,9 m.a. á árinu eða um 2,9%.

Iðgjöld og lífeyrir

Alls greiddu að meðaltali 642 sjóðfélagar iðgjöld til sjóðsins á árinu sem er aukning frá fyrra ári þegar meðal-fjöldi greiðandi sjóðfélaga var 623. Lífeyrisþegar voru 185 á árinu og í árslok áttu 970 sjóðfélagar réttindi í sjóðnum.

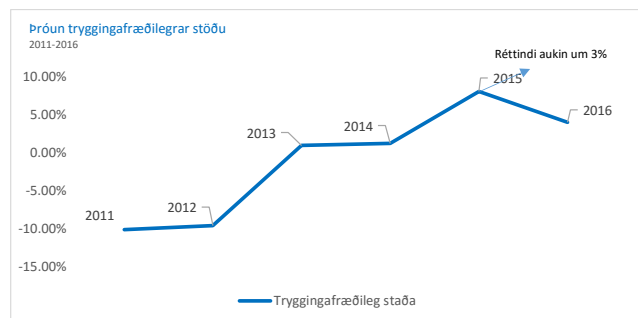
Samhliða fjölgun sjóðfélaga hafa iðgjöld til sjóðsins einnig aukist en þau hækka um 21,4% milli ára og eru um

**Heimild: ársreikningar lífeyrisjóða og birtar upplýsingar í blöðum. Heildarfjöldi lífeyrisjóða í úrtakinu var 22.*

1,6 m.a á árinu 2016. Lífeyrisgreiðslur jukust einnig á árinu en lítillega þó eða um 3,6% og eru nú rúmar 780 milljónir. Hlutfall innflæðis í sjóðinn á móti útlæði er því hátt og sjóðurinn vaxandi.

Tryggingafræðileg staða sjóðsins í árslok 2015

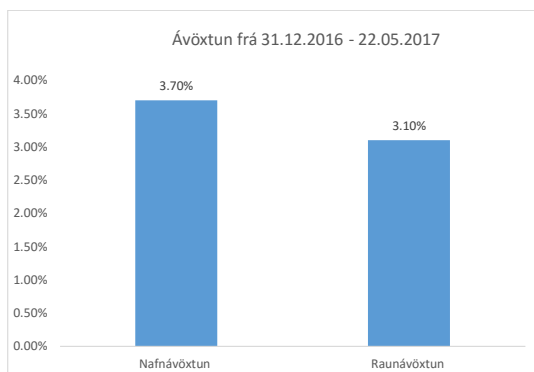
Tryggingafræðileg staða sjóðsins á síðasta ári hafði batnað mikið og var þá 8,1% samanborið við 1,2% árið áður. Á ársfundi sjóðsins 2016 lagði stjórn því til hækkan áunninna réttinda sjóðfélaga um 3% sem samþykkt var með allsherjarkosningu sjóðfélaga í júní 2016. Tryggingafræðileg staða nú ber keim af þeirri hækkan en er ennþá afar góð eða 4,0%. Það er að segja, heildareignir sjóðsins umfram skuldbindingar er jákvæð um 4,0% og ekki margir sjóðir sem státa af slíkri stöðu. Það er sannarlega ánægjulegt að sjá þennan viðsnúning í tryggingafræðilegri stöðu sjóðsins á síðast liðnum árum.



Horft fram á vegin

Þar sem árið 2017 er komið vel af stað er ekki úr vegi að fjalla örlítið um stöðuna í dag. Markaðir hafa farið ágætlega af stað það sem af er ári. Eignir sjóðsins í innlendum hlutabréfum og innlendum skuldabréfum hafa skilað góðri ávöxtun þrátt fyrir nokkrar sveiflur. Erlendar eignir sjóðsins eru einnig að ávaxtast vel en mikil styrking krónunnar síðast liðnar vikur bitur þó í. Árið 2017 fer því vel af stað. Raunávöxtun sjóðsins á fyrstu 5 mánuðum ársins, eða frá áramótum og til 22. maí 2017 er 3,1%.

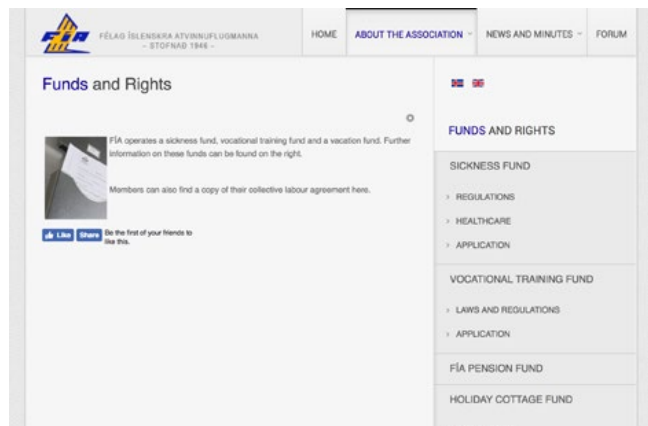
Stjórn EFÍA



Þýðingar á efni FÍA

- kjarasamningar og vefur

Heimasíða FÍA hefur nú verið þýdd yfir á ensku að miklu leyti. Félagsmenn af erlendu bergi hefur fjölgað verulega á síðustu misserum og því hefur krafa um upplýsingar á ensku aukist mikið. Það sem lögð var áhersla á að þýða voru upplýsingar um sjóði og þjónustu á vegum FÍA ásamt kjarasamningum helstu viðsemjenda. Samningur Air Atlanta hefur þó verið til á ensku í um 10 ár en aðrir samningar hafa ekki verið þýddir fyrr en nú. Það voru samningar Icelandair, Norlandair og Bláfugls sem þýddir voru auk þess sem þýðing Air Atlanta samningsins hefur verið endurnýjuð.



Skipað í nefndir

- töluverðar breytingar í mörgum nefndum.

Það hefur verið hefð fyrir því að á fyrstu fundum eftir aðalfund FÍA hvert ár er farið yfir nefndarskipan og gjarnan stokkað upp ef þurfa þykir. Þetta árið hefur verið töluvert um breytingar í mörgum nefndum og má þar helst nefna:

Öryggisnefnd

Ingvar Tryggvason, formaður
Björn Ásbjörnsson
Jón Hörður Jónsson
Júlíus Þórólfsson
Lárus Helgi Kristjánsson
Margrét Elín Arnarsdóttir
Ragnar Friðrik Ragnars
Berglind Heiða Árnadóttir

Alþjóðanefnd

Sara Hlín Sigurðardóttir, formaður
Erna Á Mathiesen
Hrafn Hauksson
Jóhann Óskar Borgþórsson
Snorri Ómarsson

Eggert Sæmundsson
Knútur Friðriksson

Laganefnd

Erna Mathiesen, formaður
Sara Hlín Sigurðardóttir
Victor Victorsson

Stoðnefnd

Einar Dagbjartsson, formaður
Jóhanna Guðný Gylfadóttir
Jón Viðar Magnússon
Steingrímur Rafn Friðriksson
Stefán P. Þorbergsson
Þorkell Ásgeir Jóhannsson

Stjórn starfsmenntasjóðs

Bjarni Berg Elfarsson
Egill Sigurðsson
Jóhann Ingi Sigtryggsson

Stjórn sjúkrasjóðs

Jónas Þór Guðmundsson, formaður
Auðunn Örn Gunnarsson
Sigríður Einarsdóttir
Valur Gunnarsson

Orlofsheimilaneftnd - Skýjaborgir

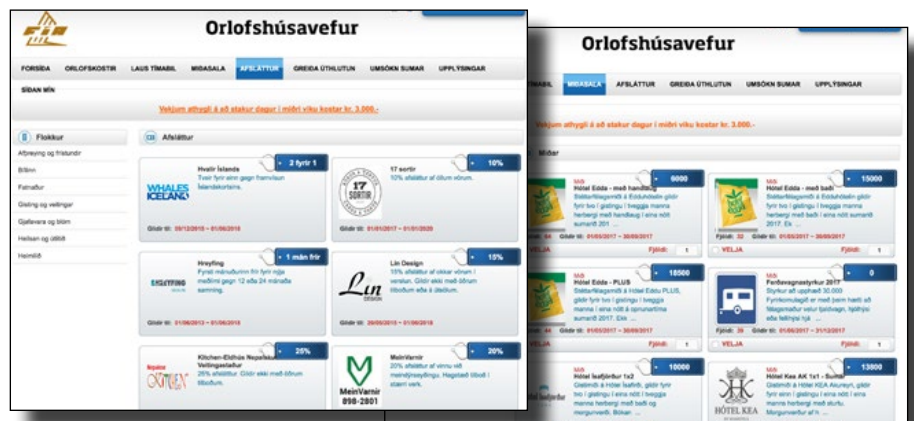
Valur Hlíðberg, formaður
Bragi Sigþórsson

Nýir möguleikar á orlofsvefnum

- afsláttarmöguleikar og ferðavagnastyrkur

Á orlofshúsavef FÍA er auk orlofs-húsanna okkar að finna afsláttasíðu sem verður myndarlegri og myndarlegri með hverjum mánuðinum en yfir 100 fyrirtæki veita afslátt af ýmsum vörum og þjónustu. Þá eru í boði á vefnum hótelmíðar sem hefur verið fjölgað töluvert.

Þeir sem hafa áhuga á að leigja ferðavagn geta einnig fengið ferðavagnastyrk frá orlofssjóði FÍA en sótt er um þann styrk á orlofsvefnum.



Undirbúningur á þyrluþaupum fyrir Landhelgisgæslu Íslands

- þyrluflotinn endurnýjaður fyrir árslok 2023

Íslenska ríkið hefur ákveðið að efna til útboðs á 3 nýjum björgunarþyrlum, fyrir Landhelgisgæsluna, og er miðað við að það verkefni verði fjármagnað að fullu á næstu 5 árum. Gæslan hefur fengið heimild til að hefja grunnundirbúningsvinnu við að afla upplýsinga vegna fyrirhugaðs útboðs. Samkvæmt áætlun er gert ráð fyrir að útboð hefjist árið 2019, með það markmið að nýjar þyrlur væru að líta dagsins ljós 2021-2023 eða þar um bil. Vonandi verður þetta að veruleika og flugfloti Gæslunnar væri þá að fullu uppfærður. Þó núverandi þyrlur séu í ágætu ásigkomulagi og hafi reynst gríðarlega vel, eru þær komnar til ára sinna, TF-LIF rúmlega 31 árs gömul, og komin tími á uppfærslur sem varla borga sig á gömlum vélum. Gæslan horfir því björtum augum til næstu ára og kann ráðamönnum þakkir fyrir að taka nú af skarið og uppfæra þyrluflotann, landsmönnum til heilla.



Ljósmynd: Baldur Sveinsson.

Í tengslum við endurnýjun þyrluflotans má gera ráð fyrir að nauðsynlegt verði að auka fjárveitingar til Landhelgisgæslunnar þar sem aukið

rekstrarfé er nauðsynlegt til að standa að þeirri þjónustu sem Gæslan er ábyrg fyrir.

Bláfugl fjölgar flugvélum

- verkefnastaðan góð í fraktfluginu

Bláfugl átti að skila þrem B737-300 vélum núna í sumar. Ákveðið var að kaupa vélarnar í stað þess að skila þeim. Gengið hefur verið þessum kaupum og vélarnar því í eigu Bláfugls núna. Félagið er þessa dagana að taka á móti B737-400 sem er að koma úr fraktbreytingu. Vélin verður viðbót við þann flota sem Bláfugl hefur núna og verða þá þrjár B737-400 og fjórar B737-300.

Vélin fer í verkefni sem Bláfugl sinnir í Evrópu en félagið er með vélar í Liege að fljúga fyrir TNT auk þess sem ein vél er í Grikklandi að fljúga út frá Athenu og aðra vél á Ítalíu að fljúga út frá Catania.

