



Kjaraviðræður:

## Viðræðum FÍA við Icelandair vísað til Ríkissáttasemjara.

- Samningurinn laus frá 1. október 2017

Stjórn FÍA skipaði Jón Þór Þorvaldsson nýjan formann samninganefndar við Icelandair á fundi sínum þ. 7. september 2016 og staðfesti um leið tillögu hans að 5 nefndarmönnum, sem allir hafa áður komið að kjaraviðræðum í nafni FÍA.

Kjarasamningur FÍA við Icelandair Group hf / Icelandair ehf. rann út þ. 30. september sl. en á undangengnum 12 mánuðum hafa fulltrúar FÍA átt nokkurn fjölda óformlegra funda með helstu stjórnendum Icelandair og lagt þar áherslu á að endurnýja kjarasamninginn svo fljótt sem auðið er. Samninganefndin hóf undirbúning að formlegum viðræðum þ. 3. nóvember 2016 og var þá fundað með fyrrverandi samninganefndarmönnum og formönnum stéttarfélagsins til að fá sem besta yfirsýn. Frá ársbyrjun 2017 hefur félagsmönnum staðið til boða að senda nefndinni ábendingar og áhersluatriði hvers og eins og hafa fjölmargir nýtt sér það. Úr þeim efniviði og niðurstöðum úr skoðanakönnun sem gerð



Boeing 767 breiðpota Icelandair.

var um miðjan febrúar vann nefndin sína kröfugerð sem síðar var lögð fram á formlegum samningafundi. Alls hafa nú verið haldnir 10 slíkir fundir, ýmist í húsnæði FÍA eða Icelandair, en þann 26. september sl. vísaði samninganefnd FÍA deilunni til embættis Ríkissáttasemjara. Fyrsti fundur aðila var haldinn þar 2. október sl. og verður sá næsti haldinn þ. 11. október. Um hlutverk Ríkissáttasemjara er fjallað í þriðja kafla laga nr. 80 / 1938 en

undir verkstjórn embættisins hefur FÍA endurnýjað alla kjarasamninga við Icelandair undanfarið ár að einum undanskildum.

Á upplýsingafundi samninganefndar FÍA í Grjótnesi þ. 20. september sl. kom fram skýr vilji félagsmanna til að endurnýja kjarasamning við Icelandair Group hf./Icelandair ehf. hið fyrsta. Að því markmiði mun nefndin áfram vinna og minnir félagsmenn um leið á mikilvægi samstöðunnar.

## Nýskipuð samninganefnd FÍA við Air Iceland Connect

Stjórn FÍA skipaði nýja samninganefnd til viðræðna við Air Iceland Connect, en samningur við félagið rann út þann 1. október síðastliðinn.

Samninganefndina skipa eftirtaldir aðilar;

Guðmundur Már Þorvarðarson, formaður  
Nökkvi Sveinsson  
Ragnar Friðrik Ragnarsson  
Steingrímur Aðalsteinsson

Íslenskir atvinnuflugmenn undir einum hatti  
bls 2

Cabin air quality ráðstefna  
bls 3

Frá Öryggisnefnd FÍA  
bls 4

Breyting á lána-reglum EFÍA  
bls 6

Alþjóðamál FÍA  
bls 7-8

# Íslenskir atvinnuflugmenn undir einum hatti



Örnólfur Jónsson  
flugstjóri og  
formaður  
FIA skrifar

Lengstum í sögu flugs á Íslandi hefur atvinnuflugmönnum auðnast að vera sameinaðir undir einum hatti í röðum FÍA. Það hafa komið tímabil þar sem einstakir flugmannahópar í vinnu hjá sama flugrekanda hafa stofnað sitt eigið stéttarfélag og starfað þannig í nokkur ár. Dæmi um þetta eru Félag Loftleiðaflugmanna og FFF eða Frjálsa flugmannafélagið sem flugmenn Air Atlanta stofnuðu. Þau sameinuðust hins vegar bæði FÍA innan fárra ára frá stofnun.

Flugmenn sem starfa hjá flugfélaginu WOW áttu í viðræðum við FÍA á árinu 2014 um að þeir gengju í raðir FÍA. Af því varð ekki og stofnuðu þeir í kjölfarið sitt eigið stéttarfélag sem ber heitið Íslenska flugmannafélagið, ÍFF.

Á síðasta ári áttu sér stað viðræður milli FÍA og ÍFF um mögulega sameiningu félaganna. Nokkrir fundir voru haldnir en niðurstaðan varð sú að ekki voru þá taldar forsendur fyrir sameiningu. Á aðalfundi ÍFF nú í byrjun



Hér má sjá hóp félagsmanna ÍFF - tekið af iff.is

árs var síðan skipaður sex manna vinnuhópur úr hópi flugmanna WOW til að skoða mögulega sameiningu við FÍA. Sá hópur hefur nýlega átt viðræður við FÍA og er vonandi að frekari skriður komist á þær viðræður.

Það er brýnt að við íslenskir atvinnuflugmenn séum sameinaðir í einu sterki félagi. Okkur stendur ekki ógn af hvor öðrum heldur utanaðkomandi

þáttum sem allt of margir kollegar okkar víða um heim standa frammi fyrir og við þekkjum mæta vel. Sem ein heild höfum við hærri rödd og sterkari stöðu í baráttunni fyrir bættu flugöryggi og bættum kjörum.

Örnólfur Jónsson  
formaður FÍA

## 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  
Nanna G.

### Útgefandi

Félag íslenskra  
atvinnuflugmanna

október 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.

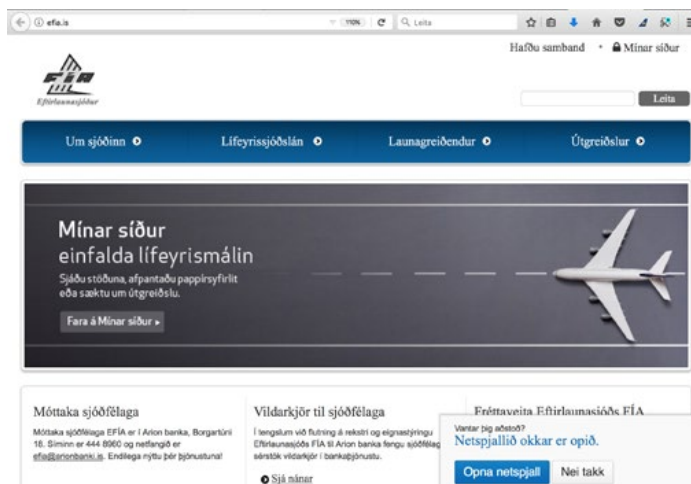
Öll notkun efnis úr Fréttabréfi FÍA er heimil gegn því að heimilda sé getið.

## Fréttaveita EFÍA

Á heimasíðu EFÍA má finna skráningar-síðu þar sem sjóðfélagar geta skráð sig fyrir tilkynningum um nýjar fréttir á heimasíðu sjóðsins. Fréttaveita þessi hefur verið starfrækt í rúm ár

og viðtökurnar hafa verið góðar. Það má þó bæta enn frekar í en hlutfall sjóðfélaga sem skráðir eru fyrir fréttum einungis um 20%, og hvetjum við sjóðfélaga til að skrá sig fyrir slíkum tilkynningum. Skráningarsíðuna má nálgast á [efia.is/skraning](http://efia.is/skraning)

Sjóðfélagar sem skrá netfang sitt á skráningarsíðuna munu í kjölfarið fá sendan tölvupóst í hvert sinn sem ný frétt er birt á heimasíðu sjóðsins.



# Aircraft Cabin Air Conference

## - Flight Safety and Cabin Air Quality

Í september var haldin ráðstefna í London á vegum GCAQE (The Global Cabin Air Quality Executive) og var virkilega vel að henni staðið en þetta er í annað sinn sem samtökin standa fyrir henni. Ísland átti fjóra fulltrúa á ráðstefnunni sem vakti talsverða athygli staðarhaldara, þar voru mætt Berglind Heiða Árnadóttir fyrir hönd ÖFÍA, Hólmfríður Gunnlaugsdóttir fyrir hönd ÖFFÍ, Richard Hansen frá verkfræðideild Icelandair og Þorkell Ágústsson frá RNSA.

Ráðstefnan stóð í tvo daga og voru um 40 fyrirlesarar úr ólíkum áttum sem lögðu sitt af mörkum til að varpa ljósi á loftgæði um borð í flugvélum. Þetta er flókið mál en flestir eru þó sam-mála um að vandamálið sé til staðar en erfitt geti reynst að greina nákvæmlega upptök, orsakir, afleiðingar og efna-sambönd sem þar eiga í hlut.

### Sagan

Fyrstu þrýstijöfnuðu flugvélarnar notuðu pressað andrúmsloft fyrir farþega og áhafnir. Síðar kom meiri krafa um hagkvæmari hönnun flugvéla og var farið að framleiða vélar með 'bleed air system' þar sem loftið er tekið frá hreyflunum. Eftir 1963 voru allar vélar hannaðar með 'bleed air' kerfi þar til Dreamliner B787 kom á markað en hún notar ekki bleed air. Gallinn við að nota loft frá hreyflum er að það getur komist mengað loft um borð og gerist það helst við aflbreytingar á hreyflum svo sem í flugtaki, klifri og lækun. Lyktinni af hitaðri olíu hefur verið líkt við 'óhreina sokka', 'blautan hund' eða 'brennda olíu' og geta gufurnar verið skaðlegar þar sem þær eiga nokkuð greiða leið uppi heila en fara ekki í gegnum meltingarkerfi og lifur. Talsverð aukning varð á tilkynningum eftir að reykingar í flugvélum voru bannaðar en sigarettureykur hefur mögulega yfir-gnaft aðra lykt. Allt frá árinu 1950 er vitað um atvik tengdum loftgæðum um borð og vangaveltur hafa verið uppi um hvort þetta geti verið einn orsakaþáttur í flugslysum sem hingað til hafa skrifast á mannleg mistök.

### Hvað er til ráða?

Brýnt er að áhafnir séu vel þjálfaðar í að bregðast hratt og rétt við og noti súr-

efni verði einkenna vart, með því móti er hægt að snúa áhrifum eitrunar fljótt við. Einkenni geta verið mismunandi og er fólk mis-viðkvæmt fyrir mengun en dæmi eru um langvarandi heilsuþresti hjá áhöfnum í kjölfar atvika af þessu tagi. Starfsfólk er hvatt til að kynna sér verklagsreglur hjá sínum flugrekanda, mörg flugfélög eru til dæmis með eyðu-blöð í sínum vélum sem gott er að fylla út verði einkenna vart um borð.

Margar áhugaverðar lausnir eru í boði og kom meðal annars fram að hægt sé að efnagreina hár allt að 6 mánuði aftur í tímann og það gefi jafn-vel betri mynd en blöð- og þvagprufur.

Þegar olía hitnar losna ýmis efni úr henni og flókin efnasambönd myndast, þekktasta efnið er organophosphate sem kallast TCP (Tricresylphosphate). NYCO er franskur olíuframleiðandi sem hefur hannað betri olíu sem inniheldur ekki TCP. Það eru nokkur



Íslenskir þátttakendur ráðstefnunnar ásamt Tristan Loraine, fv capt hjá British Airways og stjórnanda ráðstefnunnar.

flugfélög sem hafa skipt yfir í þessa tegund olíu, þar á meðal Icelandair.

Í herflugvélum eru notaðar loftsúr til að hreinsa loft frá hreyflum og er sú lausn líka í boði fyrir farþegaflugvélar. Pall Aerospace eru framarlega í hönnun og framleiðslu HEPA filtera og framleiða þeir meðal annars Flight Deck Filters sem flugfélagið DHL hefur sett í sínar B757 vélar með góðum árangri. Verið er að þróa loftsúr sem hreinsa allt 'bleed air' - Complete Cabin Air Filtration System og vegur það innan við 100kg. EasyJet hefur tilkynnt að þeir ætli að setja slíkan búnað í allar sínar vélar og er áætlað að þessi lausn verði komin á markað fyrir Airbus 320 árið 2018.

Heimasíða Pall Aerospace: [www.aerospace.pall.com](http://www.aerospace.pall.com)

Hægt er að taka strok-sýni innan úr flugvélum og efnagreina sem er mögulega auðveldara en að greina efni úr lofti með flóknum mælum.

GCARS - Global Cabin Air Reporting System er alþjóðlegur gagnagrunnur sem er í vinnslu en honum er ætlað að safna upplýsingum og auka skilning og þekkingu á Cabin Air incidents.

ICAO hefur gefið út tilmæli til flugrekanda í Circular 344-AN/202 - Guidelines on Education, Training and Reporting Practices related to Fume Events sem má finna með einfaldri leit á internetinu.



Berglind Heiða Árnadóttir  
flugmaður og  
fulltrúi ÖFÍA  
skrifar



# Frá Öryggisnefnd FÍA



## Fagráð um flugmál

Nýtt fagráð var skipað í sumar til tveggja ára, eftir að hafa legið í dróma um nokkurt skeið. Hlutverk fagráðs um flugmál er að vera samgöngu- og sveitarstjórnarráðherra til ráðuneytiðs um flug- og loftferðamál. Fagráðið er skipað í samræmi við lög um Samgöngustofu.

Helstu verkefni fagráðs um flugmál eru að fjalla um og eftir atvikum að veita umsögn um lagafrumvörp og drög að reglugerðum er varða flugmál, stefnumótun í flugmálum og önnur þau mál sem ráðherra eða einstaka fulltrúar fagráðsins óska eftir að ráðið taki til umfjöllunar.

Fagráðið skipa Björn Hermannsson, flugvirki sem jafnframt er formaður. Gunnar Örn Indriðason, lögfræðingur, Linda Gunnarsdóttir flugstjóri, Hörður Guðmundsson, eigandi Flugfélagsins Ernis, Elín Árnadóttir, Herdís Þorvaldsdóttir og Matthías Sveinbjörnsson, verkfræðingur og flugmaður.

## Stefna Grænlinga í flugvallamálum

Þann þann 1. júlí 2016 stofnaði Grænenska sjálfstjórnin Kalaallit Airports A / S en hlutverk félagsins er að eiga og reka flugvöllina í Nuuk, Ilulissat og Qaqortoq. Fyrir liggja metnaðarfull áform um stækkun og uppbyggingu flugvallanna í Nuuk, Qaqortoq og Ilulissat. Gert er ráð fyrir að lengja brautirnar í Nuuk og Ilulissat 2200 m með ILS aðflugsbúnaði. í Qaqortoq stendur til að byggja nýja 1500m flugbraut. Verkefnið verður fjármagnað í samvinnu við seðlabanka Danmerkur. Gangi þessi áform eftir er ekki aðeins um að ræða urbætur í samgöngumálum Grænlinga, heldur mun þetta stórauka öryggi þess mikla fjölda flugvéla sem eiga leið yfir N-Atlantshafið. Upplýsingar um þessi áform má finna á vefsíðunni [www.kair.gl](http://www.kair.gl) en þar er að finna texta á dönsku og uppdrætti af flugvöllum. Þessi áform sýna að Grænensk stjórnvöld gera sér grein fyrir mikilvægi flugsamgangna og er það virðingarvert að stjórnvöld hafi skýra stefnu í þessum málum.

## Skýrsla Þorgeirs

Samgöngu- og sveitarstjórnarráðherra, Jón Gunnarsson, fól Þorgeiri Pálssyni fyrrum flugmálastjóra, til að greina hlutverk Reykjavíkurlugvallar í öryggiskerfi landsins. Jafnframt var honum falið að skoða og greina hvernig hugsanlegir arftakar Reykjavíkurlugvallar mundu uppfylla þetta hlutverk. Niðurstöður verkefnisins voru kynntar í Háskólanum í Reykjavík 20. september síðastliðinn. Í skýrslu Þorgeirs koma fram vel rökstuddar ályktanir og óhrekjanlegar staðreyndir.

Þorgeir segir ljóst að Reykjavíkurlugvelli verði ekki lokað fyrir en nýr flugvöllur til að taka við hlutverki hans er tilbúinn til notkunar. Óhugsandi sé að flytja starfsemi hans að hluta eða öllu leyti til Keflavíkurlugvallar jafnvel til skemmi tíma.

Miklum erfiðleikum yrði háð að halda uppi innanlandsflugi á landinu ef enginn varaflugvöllur væri á suðvesturhorni landsins og vöntun á varaflugvelli fyrir millilandflug í þessum landshluta væri mjög til vansa. Þorgeir fjallar nokkuð um byggingu nýs Landspítala við Vatnsmýrina, en í skipulags- og hönnunarteikningum af helstu byggingum hins nýja spítala

Reykjavíkurlugvallar er lokið. Þorgeir gerir grein fyrir hugmyndum um hvernig þessu aðflugi að Nýja Landspítalanum mætti haga í framtíðinni, annars vegar með óbreyttum Reykjavíkurlugvelli og hins vegar eftir að honum hefði verið lokað og nýr flugvöllur verið byggður á öðrum stað.

## ICAO Circular 344 Guidelines on Education, Training and Reporting Practices related to Fume Events

Ástæða er til að vekja athygli á bæklingi frá ICAO sem fjallar um atvik þar sem gufur eða reykur berst í loftræstikerfi flugvéla. Bæklingurinn er númer 344 og ber yfirskriftina “Guidelines on Education, Training and Reporting Practices related to Fume Events” og er auðfundinn á veraldarvefnum.

Ýmisskonar gufur og reykur geta borist inn í loftræstikerfi flugvéla, sem berast úr nánasta umhverfi vélarinnar en geta einnig átt uppruna sinn í sjálfu loftræstikerfi vélarinnar. Í þessum bæklingi eru mikilvægar leiðbeiningar til áhafnarmedlima og flugvirkja til að tilkynna og rekja slík atvik.



Caracas - Simon Bolívar International / Maiquetia (CCS / SVMI), Venezuela

er gert ráð fyrir aðstöðu til að lenda þyrlum á þaki einnar þeirra. Jafnframt hafa aðflugs- og brottflugsferlar verið hannaðir sem gera ráð fyrir að flogið sé inn að þessum lendingarpalli í sjónflugi eftir að aðflugi inn á viðeigandi flugbraut

## Maiquetia, Venesúela

Í sumar hóf Öryggisnefnd FÍA, að gefnu tilefni, gagnaöflun um þjóðfélagslegt ástand í Venesúela og þá sérstaklega aðbúnað og aðstæður á Simón Bolívar flugvelli í Maiquetia.

Alþjóðanefnd FÍA hefur góð tengsl við aðila hjá IFALPA og reyndist auðsótt að afla upplýsinga frá flugrekendum sem ýmist fljúga enn til Venesúela eða hafa nýverið hætt flugi þangað. Samkvæmt heimildum frá IFALPA hafa öll flugfélög í Brasilíu hætt flugi til Venesúela. Flugfélagið AVIANCA frá Kólombíu hefur hætt flugi til Caracas af öryggisástæðum og flýgur ekki inni lofthelgi Venesúela. Þá vitum við til þess að Aerolineas Argentinas, Air Canada og LATAM hafa hætt flugi til Venesúela af öryggisástæðum.

Evrópsku flugfélögin Air Europa, Air France og TAP fljúga enn til Venesúela.

Þessi félög gera öll strangar og margslungnar ráðstafanir til að tryggja öryggi starfsmanna sinna á meðan dvöl á hóteli í Maiquetia stendur. Ennfremur hafa þessi félög gert ráðstafanir til að koma starfsmönnum sínum úr landi (exfiltration plan) fyrirvaralaust. Hafa verður í huga að hér er um að ræða flugfélög sem sinnt hafa áætluarflugi til Caracas, í eigin nafni, um margra ára eða áratuga skeið. Þá hafa stjórnvöldum

nokkurra ríkja gefið út kjarnyrtar ferðaviðvaranir sem ekki er hægt að líta hjá.

Með hliðsjón af þessum ferðaviðvörðunum og þeirra gagna sem var aflað verður ekki annað séð en að landið Venesúela sem slíkt er álitid hættulegt og Maiquetia er álitid sérlega hættulegt svæði. Með hliðsjón af ofangreindum upplýsingum, komst ÖFÍA að þeirri niðurstöðu að íslenskir flugrekendur ættu að forðast að taka að sér verkefni sem fela í sér nokkra viðkomu á flugvöllum í Venesúela og skilaði skýrslu þess efnis til sjónnar FÍA.

## Ertu þá farinn ?

FÍA er stéttarfélag langflestra flugmanna á Íslandi og eru viðsemjendur félagsins nú 12 talsins, en útgefin flugrekstrarleyfi eru alls 14.

Sé litið til síðustu þriggja áratuga er óhætt að segja að fyrsti vinnustaður flugmanna hérlendis hafi jafnan verið kennsluflug eða innanlandsflug á smærri vélum. Sumir una sér hvergi betur en innanlands þó enn fleiri kjósi að fljúga hærra og lengra og söðli því um í leit að nýjum áskorunum. Þá ræður tilurð starfsaldurslista flugmanna oft miklu við ákvörðunina því að á slíkum lista getur gott sæti reynst gulls ígildi.

Það er varla á neinn hallað þótt sagt sé að markmið margra flugmanna hafi verið að starfa hjá Icelandair, en flugmenn þess hafa um árabíl verið langstersti hópurinn innan FÍA og alls störfuðu þar rúmlega 500 flugmenn þegar mest var sl. sumar. Ráðningar flugmanna til Icelandair báru lengi vel merki einstremisloka því óvænt starfslok eða uppsagnir að frumkvæði flugmanna voru fáheyrðir atburðir sem lengi voru í minnum hafðir. Flugmenn voru komnir til að starfa hjá Icelandair það sem eftir var starfsævinnar og ef þá þyrsti í tilbreytingu mátti svara þeirri þrá með launalausis leyfi í fáeina mánuði og dugði það flestum til að snúa til baka fullvissir um að starfið væri þess virði að halda því. Sé litið til starfstíma þeirra þriggja flugstjóra sem látið hafa af störfum vegna 65 ára aldurs þetta árið má sjá að samanlagt hafa þeir helgað sig Icelandair og áður Flugleiðum í 107 ár í starfi flugmanns.

Allt er í heiminum hverfult kvað Jónas Hallgrímsson og nú eru skyndi-

leg og óvænt starfslok þriggja ungra flugstjóra hjá Icelandair staðreynd. Sú ákvörðun þeirra að segja upp störfum og ráða sig í staðinn hjá ört vaxandi samkeppnisaðila Icelandair hefur vakið gríðarlega athygli, sem eðlilegt er þar sem slíkur atburður er einsdæmi í sögu félagsins undanfarna áratugi.

Vafalaust má finna ýmsar ástæður fyrir svo afdrifaríkra ákvörðun en óhjákvæmilegt er að benda á þau áhrif sem síendurteknar uppsagnir geta haft á fólk sem eðlilega skilgreinir sig í ljósi starfs síns og um leið mótast starfið sjálfmynd þess. Fjölmargar rannsóknir hafa sýnt fram á aukin merki um depurð, kvíða, skömm og reiði hjá því fólki sem sagt er upp starfi eða býr við skert starfsöryggi. Hjá FÍA hefur verið lögð áhersla á að geta veitt stuðning og úrræði þeim sem á þurfa að halda og má þar nefna Stoðnefnd, Sjúkrasjóð og nk. félagastuðning (e. Peer Support) sem þó er enn í mótun.

Þá hefur stéttarfélagið hvatt fulltrúa Icelandair til að leita annarra leiða en uppsagna til að mæta árstíðabundnum sveiflum í rekstri ásamt því að hafa við gerð kjarasamnings árið 2011 lagt áherslu á að fá forsendur áhafnaútreikninga til umsagnar hverju sinni.

Í lok júlí sagði Icelandair upp 115 flugmönnum auk þess að ætla 70 flugstjórum að taka sæti flugmanns. Aðgerðin markaði tímamót þar sem félagið hafði aldrei áður sent út jafn mörg uppsagnarbréf til flugmanna. Vissulega er um tímabundna ráðstöfun að ræða sem nýráðnum flugmönnum hafði verið kynnt við ráðningarsamtal, en hópurinn varð mun stærri en

svo og því kom mörgum á óvart að fá uppsagnarbréf einkum í ljósi þess að rekstur Icelandair skilar hagnaði, horfur eru góðar og von er á nýjum B-737 Max flugvélum.

Alþjóðanefnd FÍA er virk og vel tengd og af upplýsingum frá erlendum samstarfsaðilum FÍA má víða sjá merki þess að skortur sé á flugmönnum og jafnvel mikill skortur á reynslumiklum flugmönnum. Því hljóta þau flugfélög sem hyggja á enn frekari stækkun að leggja sig fram um að halda sínum flugmönnum og bjóða nýráðnum bestu mögulegu kjör.

Lengi vel var Icelandair með yfirburðarstöðu á heimamarkaði og gat hagað sér að vild. Árstíðabundnar uppsagnir þróuðust úr því að vera undantekning að því að verða reglan og um leið og félagið óskaði mættu flugmenn aftur til starfa reiðubúnir að leggja félaginu til sína sérfræðipækkingu sem er af bestu gerð. Kannski hæfir samlíkingin þangað leitar klárinn sem hann er kvaldastur, kannski er hún ekki viðeigandi ?

Það verður fengur fyrir samkeppnisaðila Icelandair að fá í sínar raddir þrjá flugstjóra sem höfðu mátt búa við starfsmannastefnu í áratug sem líktist því að fá kúluna kemda alltof oft.

Nú hafa fulltrúar Icelandair það í hendi sér að gæta að einstremislokanum með því að láta orðum fylgja efnir og endurnýja kjarasamning félagsins við FÍA fljótt og vel og þá án þess að til aðgerða þurfi að koma.



Högni B. Ómarsson  
flugstjóri og  
ritari stjórnar FÍA  
skrifar

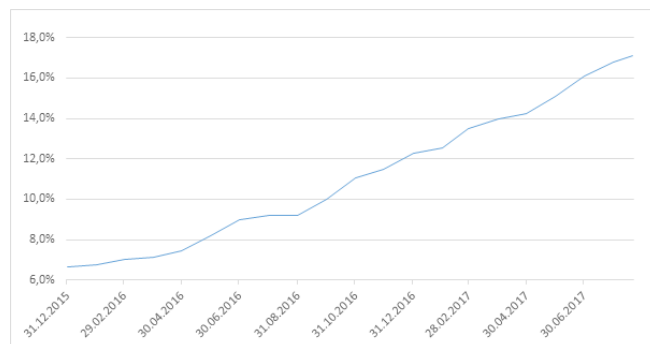
# Breyting á lánareglum EFÍA

Eftirlaunastjóður FÍA (EFÍA) hefur um nokkurt skeið boðið sjóðfélögum sínum upp á hagstæð sjóðfélagalán. Allir sjóðfélagar geta sótt um lán gegn fasteignaveði og sjóðurinn innheimtir hvorki lántökugjöld né uppgreiðslugjöld. Í desember 2015 ákvað stjórn EFÍA að auka við lánaframbod sjóðsins og bæta vaxtakjör til sjóðfélaga til muna. Viðbrögðin létu ekki á sér standa og sjóðfélagar sýndu nýjum lánum og bættum kjörum mikinn áhuga sem er ánægjulegt, en aukning í útlánnum EFÍA hefur verið margföld á við aðra lífeyrissjóði sem þó hafa einnig aukið sín útlán verulega. Þegar breytingarnar voru gerðar nam lánasafn sjóðsins um 6,6% af heildareignum, frá þeim tíma hefur sjóðurinn sannarlega vaxið en lánasafnið hefur vaxið vel umfram það og nemur nú 17% af heildareignum sjóðsins. Ljóst er að útlánavöxtur getur haldið áfram með sama hraða í nokkurn tíma og fari svo verður lánasafnið orðið um helmingur eigna sjóðsins að þremur árum liðnum.

Á sama tíma hafa ýmsar breytingar orðið á fjárfestingarumhverfi lífeyrissjóða, ein sú stærsta er eflaust sú að nú geta lífeyrissjóðir fjárfest óhindrað erlendis. Hlutfall eigna EFÍA sem bundið er í erlendum eignum er lágt í samanburði við aðra sjóði og er því ánægjulegt að þessi breyting hafi loksins orðið að veruleika og vinnur stjórn að því að móta fjárfestingarstefnu sjóðsins að teknu tilliti til þessara breytinga og mikilvægis áhættudreifingar.

## Breytingar á lánareglum

Breytingar þær sem samþykktar hafa verið á lánareglum sjóðsins snerta veðhlutfall og hámarkslánfjárhæðir sjóðsins. Við fasteignakaup verður hámarksveðhlutfall 65% af kaupverði eignarinnar og hámarkslánveiting 40 milljónir króna. Ef ekki er um fasteignakaup að ræða verður hámarksveðhlutfall 65% af fasteignamati eignarinnar og hámarkslánveiting 30 milljónir króna. Sjóðurinn gerir eftir sem áður þá kröfu að fari veðhlutfall yfir 50% sé lánnum sjóðsins þinglýst fremst á veðbók eignarinnar.



Próun sjóðfélagalána sem hlutfalls af heildareignum sjóðsins

## Hvenær taka breytingarnar gildi

Breytingin mun taka gildi þann 15. nóvember en fresturinn er hugsaður sem aðlögunartími og sjóðfélagar sem höfðu hugsað sér að nýta sér lánamöguleika sjóðsins en falla ekki innan breytinganna geti þá sótt um á meðan eldri lánareglur eru í gildi. Vakin er sérstök athygli á því að sem fyrr verður engu að síður hægt að endurfjármagna lán sem sjóðfélagar eru þegar með hjá sjóðnum þrátt fyrir að þau falli utan nýrra reglna. Hámarksendurfjármögnunarupphæð er þá sú fjárhæð sem nemur eftirstöðvum eldra láns sem á að greiða upp.

Rétt er að taka fram að núverandi lánareglur verða sýnilegar á efia.is fram að gildistíma nýju lánareglunnanna, þann 15. nóvember.

## Grundvöllur breytinga

Markmið og vilji stjórnar er að halda áfram að bjóða upp á góð samkeppnishæf lán á sem bestum kjörum fyrir sjóðfélaga sem jafnframt teljast álitlegur fjárfestingarkostur fyrir sjóðinn. Grundvöllur þeirra breytinga sem nú er verið að gera er að hægja á vexti lánveitinga sjóðsins að einhverju marki til að hlutfall þess eignaflokks verði ekki of hátt og komið sé þannig í veg fyrir nauðsynlega áhættudreifingu eigna.

## Flugmannakaffi í FÍA

Flugmannakaffi var haldið síðasta fimmtudag septembermánaðar. Hugmyndin er að halda slíkt kaffi síðasta fimmtudag hvers mánaðar í vetur. Sendur verður út póstur þess efnis til áminningar hverju sinni.

Þetta fyrsta kaffi mæltist vel fyrir og var þokkaleg mæting eins og sjá má á meðfylgjandi mynd og eru félagsmenn hvattir til að nýta sér þetta tækifæri í framtíðinni.





# Alþjóðanefnd



Sara Hlín Sigurðardóttir  
flugstjóri og formaður  
alþjóðanefndar FÍA  
skrifar

Í september sótti undirrituð fund starfshóps atvinnumála hjá ECA (e.European Cockpit Association) á skrifstofu samtakanna í Brussel. Innan ECA eru margir starfshópar og taka alþjóðanefndafulltrúar FÍA virkan þátt í hluta þeirra. Rík áhersla er lögð á að sem flest aðildarfélög sendi fulltrúa á fundi atvinnumálalópsins en þar bera menn saman bækur sínar, fara yfir málefni aðildarfélaganna og ræða þau vinnumarkaðsmál sem eru efst á baugi innan flugmannastéttarinnar hverju sinni.

## Transnational Airlines (TNAs)

Eitt af þeim málum sem ítrekað er rætt á fundum hópsins eru svokölluð eru fjölpjóðleg flugfélög (e. *transnational airlines*, TNAs). Þá á sama móðurfélagið tvö eða fleiri flugfélög á mismunandi flugrekstrarleyfum jafnvel í mismunandi ríkjum. Samruni félaga og stofnun nýrra dótturfélaga er að verða æ alengari og þá er sjaldan hikað við að sundra flugmannahópum og sameina starfsaldurslista eftir hentugleika. Flugmönnum eru gjarnan settir afarkostir sem m.a. fela í sér launalækkningar. Nýstofnuð flugfélög eru nú flestöll hluti

af TNA samstæðu og gömul rótgróin ríkisflugfélög eru í auknum mæli að verða hluti af slíkri grúppu. Dæmi um þetta er skandinavíska flugfélagið SAS en flugmönnum félagsins bjóðast mismunandi kjör eftir því í hvaða ríki þeir starfa. Nú hefur SAS tilkynnt þá fyrirætlan að stofna nýtt flugrekstrarleyfi í Írlandi. SAS deilir engum frekari upplýsingum með flugmannahópum sínum og neitar öllum viðræðum um hið nýja félag. Mikil vöntun er á sérþekkingu á þessu sviði en ECA reynir nú að safna saman í ráðgjafahóp sem getur leiðbeint stéttarfélögum um hvernig eigi að bregðast við. Gríðarlega mikilvægt er að ná að skapa einingu frekar en sundrung í flugmannahópum sem att er saman á þennan hátt.

## Air Berlin

Farið var yfir gjaldþrot Air Berlin en flugmenn félagsins upplifa nú mikla óvissutíma. Fyrirséð er að Air Berlin muni hætta starfsemi nú í lok október en nokkur önnur félög munu taka yfir vélar, verkefni og hluta 8600 starfsmanna Air Berlin. Niki, Lufthansa og dótturfélag þess, Eurowings hafa verið nefnd í þessu

sambengi. Þýska flugmannafélagið, Vereinigung Cockpit, lítur á gjaldþrotið sem málamyndagjörning og dulbúinn samruna og gerir nú hvað það getur til að koma flugmönnum Air Berlin til hjálpar.

## Önnur mál

Farið var yfir hafsþjó annarra mála svo sem árangur af reglulegum fundum sem starfsmenn ECA eiga með bæði fulltrúum Evrópusambandsins og Flugöryggisstofnunar Evrópu, EASA. Mikið var rætt um Ryanair en líkt og flestir vita horfir nú til loks til tíðinda í flugmannahóp laggjaldafélagsins. Undanfarið hefur orðið mikil fjölgun á inngögnu Ryanair flugmanna í stéttarfélög um alla Evrópu og eru þeir allsstaðar boðnir velkomnir. Nýlega féll mjög mikilvægur dómur er varðar málefni Ryanair en um hann er fjallað á öðrum stað í fréttabréfinu.

# Sjúkrasjóður

Hópur félagsmanna fer ört stækkanandi og því er ekki úr vegi að minnast örlítið á Sjúkrasjóð FÍA. Helstu verkefni sjúkrasjóðs eru að veita sjóðsfélögum fjárhagsaðstoð vegna veikinda og slysa, greiða út dánarbætur og greiða kostnað vegna forvarna og heilsuverndar flugmanna. Sjúkrasjóður greiðir einnig laun trúnaðarlæknis FÍA, sem er Hannes Petersen.

Til sjóðsins er greitt 1% iðgjald af launum flugmanna og því er sjóðurinn nokkuð stöndugur. Hins vegar er ekki til þess ætlast að sjúkrasjóður safni upp sjóðum og því er greiddur út almennur styrkur til félagsmanna ár hvert. Sú breyting hefur orðið að þessi styrkur er nú greiddur út í mars, í stað lok hvers árs eins og áður var.

Þessi árlega endurgreiðsla er hugsuð

til notkunar þegar kemur að minniháttar fjárútlátum vegna veikinda félagsmanna. Vegna þessa lenda félagsmenn stundum í því að fá synjun þegar sótt er um styrk vegna veikinda sem kostað hafa fjárútlát sem flokka mætti sem minniháttar.

Sjúkrasjóður FÍA leitar stöðugt nýrra leiða til að bæta þjónustu sína við félagsmenn. Nú í sumar hafa farið fram viðræður við stóra sálfræðistofu og vonandi kemst á samningur milli sjúkrasjóðs og þessarar stofu fljótlega. Markmiðið með slíkum samningi er að auðvelda aðgengi félagsmanna og fjölskyldna þeirra að fjölbreyttri sálfræðisþjónustu.

Því miður tókst ekki að koma á ásættanlegum samningi varðandi blettaskoðun fyrir félagsmenn okkar sem búsettir eru á Akureyri. Áfram



Jónas Þór Guðmundsson  
flugmaður og formaður  
Sjúkrasjóðs FÍA  
skrifar

verður þó reynt að finna lausn í því máli.

Tvær breytingar hafa orðið á stjórn Sjúkrasjóðs síðustu misserin. Bryndís Lára Torfadóttir og Orri Hallgrímsson létu af störfum og í þeirra stað komu Valur Gunnarsson frá Flugfélagi Íslands og Auðunn Örn Gunnarsson frá Air Atlanta.

Ég hvet félagsmenn, nýja sem gamla að kynna sér hvað sjúkrasjóður hefur uppá að bjóða.

Upplýsingar um sjúkrasjóð er að finna undir heilbrigðismál á heimasíðu FÍA.

# Formannafundur ECA á Íslandi

- formenn allra helstu flugmannafélaga Evrópu samankomnir í Hlíðasmáranum

Þann 26. september síðastliðinn hittust formenn Evrópskra flugmannafélaga í húsnæði FÍA í Hlíðasmáranum. FÍA tók vel á móti gestum sínum og var fundurinn vel heppnaður í alla staði. Dagskráin var þétt og mörg mál tekin fyrir en mikilvægt er að stéttarfélagin séu samstíga og tali einni röddu í stórum málum.



## Ný leið til flugmannaráðninga

Nú síðustu misseri hefur borið á auknum flugmannaskorti og hafa flugfélög þurft að leita út fyrir landsteinana til að manna flugvélar sínar. Ícelandair hefur ekki farið varhluta af því og í fyrsta sinn í sögu félagsins voru flugmenn sem ekki tala íslensku við stýrið nú nýliðið sumar. Útlit er fyrir áframhald á þessari þróun og er félagið nú að ráða flugmenn fyrir næsta sumar, heildarfjöldi umsækjanda nú var 344 og er áætlað að ráða 63 flugmenn fyrir sumarið, nú þegar er búið að velja 56 af þeim og er reiknað með að ljúka vali á restinni á næstu dögum. Af þessum 56 sem ráðnir voru eru 18 erlendir flugmenn. Áætlað er að þjálfa um 30 eldri flugmenn í stöðu flugstjóra í vetur.

Þessi þróun hefur verið fyrirséð um nokkurt skeið og hefur félagið verið að undirbúa í rúm tvö ár nýja leið til að vekja áhuga og möguleika ungs fólks til flugnáms. Sú leið var kynnt nýverið og er þekkt á al-

þjóðamarkaði undir nafninu “Cadett Program”. Leiðin felst í því að ráðningarferlið færast fram fyrir námið og fólk sem lokið hefur stúdentsprófi hefur möguleika á því að sækja um flugmannsstarf. Eftir að búið er að sækja um þá er farið í inntökupróf sem fyrirtækið BAA frá Lettlandi sér um og ef félaginu list vel á einstaklinginn og velur hann þá getur hann valið sér einn af þremur flugskólum sem félagið hefur samið við. Þar er um að ræða Flugskóla Íslands, Keili flugakademíu og BAA í Lettlandi. Einstaklingurinn þarf sjálfur að greiða fyrir námið en það sem félagið býður upp á er aðgangur að ódýrari fjármögnun sem er ábyrgð af Ícelandair og forgangur að vinnu að námi loknu. Reiknað er með að mögulegt sé að ljúka námi á 18 mánuðum í fullu námi, þeir sem færu núna í námið væru því að koma til vinnu vorið 2019. Ekki liggur fyrir hversu margir verða valdir í þessa leið að

þessu sinni en ráðningarnar eru hugsaðar í bland við eldar fyrirkomulag sem mun einnig halda áfram. Þeir sem ekki eru valdir í Cadett Program geta því áfram haldið ótrauðir og sótt um á gamla mátann.

Í samtali við Þórhall Hauk Reynisson, yfirflugstjóra Ícelandair, spurðum við hvort þeir sem þegar hafa hafið nám eigi kost á að komast inn í þessa nýju leið. Hann kvað svo vera þar sem félagið vildi hafa þetta opinn möguleika fyrir sem flesta. En auðvitað yrðu þeir sem kæmu inn í þessa leið í miðju námi að halda áætlan því fyrirtækið gæti ekki boðið fjármögnun á námi sem tæki lengri tíma en það sem lagt er upp með í upprunalegum hugmyndum.

Þessi leið hefur gefist vel erlendis og er stærsti kosturinn sá að nú geta þeir sem ekki hafa haft greiðan aðgang að fjármögnun skellt sér í námið og orðið atvinnuflugmenn á skömmum tíma.