

---

# Fréttabréf

Félags íslenskra atvinnuflugmanna  
Júlí 2019

---



## TF-EIR OG TF-GRO ERU KOMNAR TIL LANDHELGISGÆSLUNNAR

MEÐAL EFNIS:

BREYTINGAR Á SKRIFSTOFU FÍA

NÝ FLUGVALLARATSJÁ Í KEFLAVÍK

VIÐBÓTARLÍFEYRISSPARNADUR &  
FASTEIGNAKAUP

HVAÐ ER ECA



## Harðnandi staða í flugrekstri Challenges in flight operation

Eins og kunnugt er hefur mikill samdráttur verið í íslenskum flugrekstri að undanföru sem rekja má til ýmissa þátta. Gjaldþrot WOW air og vandamál Icelandair vegna kyrrsetningar Boeing 737 Max vélanna eru þar í forgrunni en einnig hefur samdráttur í ferðamennsku haft áhrif á sín áhrif.

Nú er búið að segja upp öllum þeim 45 flugmönnum sem ráðnir voru til Icelandair fyrir 2019 og að auki 64 flugmönnum neðst á starfsaldurslista. Þessum 64 flugmönnum hefur verið boðið að ráða sig í 50% starf frá 1. október til 1. apríl 2020. Jafnframt hefur 36 flugstjórum verið sagt upp flugstjórastarfi og munu þeir færast í stöðu flugmanns í haust.

Þá sagði Air Iceland Connect nýverið upp 4 flugmönnum og einum flugstjóra sem færast í stöðu flugmanns og flugfélagið Ernir sagði upp 3 flugmönnum og einum flugstjóra sem færast í stöðu flugmanns.

FÍA reynir að styðja við flugmenn eftir bestu getu og hvetjum við alla félagsmenn til að kynna sér réttindi sín og þann stuðning sem þeim stendur til boða en frekari upplýsingar má finna á heimasíðu FÍA, [www.fia.is](http://www.fia.is)

The flight industry in Iceland has faced a few set-backs recently, mainly due to the WOW bankruptcy and Icelandair's problems due to the grounding of the Boeing 737 MAX, but also due to changes within the travel industry.

Icelandair has now laid off all 45 pilots hired by the company for 2019, as well as 64 lowest on the seniority list. Those 64 pilots have been offered a 50% position from 1. October - 1. April 2020. Also 36 Icelandair captains have been demoted to pilot as of this fall.

Furthermore, Air Iceland Connect had to lay off 4 pilots and one captain was demoted to pilot, and Ernir also had to lay off 3 pilots and one captain was demoted to pilot.

FÍA tries to support its pilots as much as possible, and we encourage all FÍA members to read up on their rights and what support is available on our website, [www.fia.is](http://www.fia.is)

## Misvísandi fréttir um FÍA Misleading reports on FÍA

Þann 16. júní birtist frétt á mbl.is þess efnis að flugkennarar í verktöku hjá Flugakademíu Keilis hafi aflýst flugferðum vegna þess að þeir væru ósáttir við að þeim væri gert að gangast undir kjarasamning Flugakademíunnar við FÍA. Fréttin var vægast sagt misvísandi, en hið rétta er að Flugakademían ákvað að breyta vinnufyrirkomulagi verktaka vegna samruna Flugakademíunnar og Flugskóla Íslands sem olli óánægju hjá stafandi flugkennurum. Á sama tíma var flugkennurunum bent á ef þeir kysu gætu þeir valið að koma inn á kjarasamningsbundinn samning Flugakademíunnar við FÍA.

Ólga flugmanna var því ekki í tengslum við kjarasamning við FÍA heldur vegna breytinga á fyrirkomulagi í verktöku.

On June 16, a news item on mbl.is stated that flight instructors, that were contract workers at Keilir Aviation Academy, had cancelled flights as they were unhappy to be made to work under Keilir's Contract Labour Agreement (CLA) with FÍA. The news was misleading, as the fact was that Keilir was changing the contract work arrangement due to the recent merger with Flugskóli Íslands. At the same time, it was mentioned that instructors were also free to become part of the FÍA CLA, if they chose so.

**The instructors were therefore upset with the changes in their contract work, which had little to do with the FÍA CLA.**



Skjaskot af frétt á [www.mbl.is](http://www.mbl.is), sem þótti gefa ranga mynd af stöðu mála

# Stjórnarkjör EFÍA

## Pension Fund Board Elections

Á ársfundi EFÍA 2019 hófst kosning til stjórnar sjóðsins meðal sjóðfélaga í fyrsta sinn. Kosningin stóð í viku og lauk kl. 12:00 þann 4. júní 2019.

Kjörsókn var góð og kusu 41,55% sjóðfélaga sem er ríflega tvöföldun frá því sem áður hefur sést. Ánægjulegt var að sjá áhuga sjóðfélaga á því að bjóða fram krafta sína í þágu sjóðsins, fimm sjóðfélagar buðu sig fram til setu í aðalstjórn en þar var kosið um tvö sæti, þrír buðu sig svo fram til setu í varastjórn en þar var kosið um eitt sæti.

**Kjör til aðalstjórnar hlutu Sturla Ómarsson og Kjartan Jónsson. Kjör til varastjórnar hlaut Ingvar Mar Jónsson.**

Fyrsti fundur nýrrar stjórnar var haldin 5. júní og í samræmi við grein 4.4. í samþykktum EFÍA skipti stjórn með sér verkum á þeim fundi og hefur stjórn sjóðsins kosið **Sturlu Ómarsson sem formann stjórnar og Geirþrúði Alfreðsdóttur sem varaformann stjórnar.**

Stjórn EFÍA hefur einnig í samræmi við grein 6.3. í samþykktum sjóðsins skipað þriggja manna endurskoðunarnefnd. **Endurskoðunarnefndina skipa Þorvaldur Þorsteinsson, Sigríður Einarsdóttir og Guðlaugur Ingi Sigurðsson.**

Kosningaþátttaka var einna best meðal sjóðfélaga á aldursbilunum 31 – 40 ára annars vegar og 41 – 50 ára hinsvegar eða tæp 50% í fyrri aldurshópnum og rúm 47% í þeim seinni. Sjá nánar á mynd hér að neðan.

Snædís Ögn Flosadóttir, framkvæmdastjóri EFÍA.

At EFÍA's annual general meeting the first e-elections for the board of EFÍA commenced, ending a week later at noon, 4. June 2019.

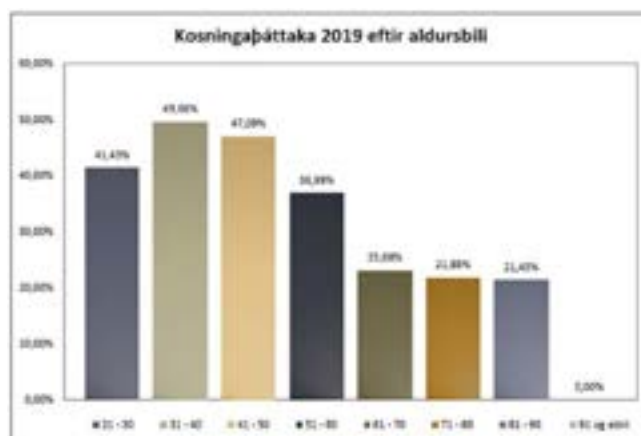
Voting participation was high, with 41.55% of the pension fund members submitting their votes, which is over double from what we've seen before. It was also good to see how many pension fund members were willing to put forth their efforts on behalf of the fund, five members were candidates for the main board, where two seats were available, and we had three candidates for alternate member, where one seat was available.

**Sturla Ómarsson and Kjartan Jónsson were elected to sit on the board, and Ingvar Mar Jónsson as alternate member.** The first meeting of the new board was held on 5. June, and according to article 4.4 in EFÍA's bylaws the board assigned roles to the board members, **electing Sturla Ómarsson as chair of the board and Geirþrúður Alfreðsdóttir as vice-chair.**

The board of EFÍA has also appointed a three person **audit committee**, according to article 6.3 of the bylaws: **Þorvaldur Þorsteinsson, Sigríður Einarsdóttir and Guðlaugur Ingi Sigurðsson.**

Voting participation was highest for EFÍA members in the age group of 31-40 on one hand and 41-50 on the other, almost 50% and over 47%, respectively. See a further breakdown of voting participation in the picture here below.

Snædís Ögn Flosadóttir, general manager of EFÍA.



# Framkvæmdir og skipulagsmál Developments and Zoning issues

- Ingvar Tryggvason,  
formaður ÖFÍA

Gríðarmiklar og metnaðarfullar framkvæmdir hafa staðið yfir síðustu ár á Keflavíkurflugvelli eins og flugmenn hafa orðið varir við. Flugbrautirnar hafa verið malbikaðar og allt raforkukerfi flugvallarins hefur verið endurnýjað. Fyrir á þessu ári voru tekin í notkun aðflugsljós við brautir 01 og 28 sem uppfylla kröfur fyrir CAT I blindaflug. Þetta er búnaður sem beðið hefur verið eftir í áratugi og stóreykur flugöryggi.

Þá er meiriháttar verkefni í farvatninu, en það er innleiðing flugvallarratsjár (e. Advanced Surface Movement Guidance & Control System) sem mun stórauka flugöryggi og greiða fyrir starfrækslu í lélegu skyggni (e. low visibility operations). Þessi tækni, og það sem henni fylgir, verður innleidd í áföngum, þannig er áætlað að taka stöðvunarslár (e. stopbars) í notkun í september. Samkv. heimildum er áætlað að fullri innleiðingu á ASMGCS verði lokið eftir þrjú ár. Sá framleiðandi sem er leiðandi í þessari tækni á heimsvísu er SAAB.

Sömu sögu er ekki að segja af öðrum flugvöllum landsins þar sem **Isavia fær aðeins úthlutað á fjárlögum helming þess fjár sem þarf til að viðhalda flugvöllum landsins**. Þó stendur til síðsumars að endurnýja miðlinusendi og fjarskiptabúnað Egilsstaðaflugvallar sem er síðan 1993.

Engar framkvæmdir við stækkun flughlaða Akureyrar- eða Egilsstaðaflugvallar eru í sjónmáli samkvæmt heimildum. Það blasir því við að við erum að fara inni næsta vetur án þess að bætt verði úr þessum alvarlegu brestum. ÖFÍA hefur hvatt Isavia til að koma akbrautamerkingum Keflavíkur- og Reykjavíkurflugvallar í nútímalegt horf, ábendingum af því tagi er ávallt vel tekið og standa vonir til þess að sjái fyrir endan á því á næstu mánuðum.

## Fagræð um flugmál

Nýverið var Ingvar Mar Jónsson, flugstjóri skipaður formaður fagræðs um flugmál.

Fagræðið hefur það hlutverk að vera samgöngu- og sveitarstjórnarráðherra til ráðuneyti um flug- og loftferðamál. Fagræðið er skipað í samræmi við ákvæði 2. mgr. 3. gr. laga nr. 119/2012 um Samgöngustofu. Helstu verkefni fagræðs um flugmál eru að fjalla um og eftir atvikum að veita umsögn um lagafrumvörp og drög að reglugerðum er varða flugmál, tillögu samgönguráðs að samgönguáætlun sbr. lög um samgönguáætlun og stefnumótun í flugmálum.

### Fagræðið skipa:

Ingvar Mar Jónsson, flugstjóri (formaður)  
Valgerður B. Eggertsdóttir, lögfræðingur (varaformaður)  
Linda Gunnarsdóttir, yfirflugstjóri,  
Hörður Guðmundsson, eigandi Flugfélagsins Ennis,  
Elín Árnadóttir, aðstoðarforstjóri,  
Herdís Þorvaldsdóttir, varaborgarfulltrúi,  
Matthías Sveinbjörnsson, verkfræðingur

## Skipulagsmál

Á Íslandi búum við við það sérkennilega og sjaldgæfa fyrirkomulag að sveitafélög hafa skipulagsskyldu (sem sumir líta á sem skipulagsvald) yfir flugvöllum landsins. Keflavíkurflugvöllur er þó undantekningin, en ríkið fer með skipulagsskyldu yfir þessum gamla herflugvelli, enda fór utanríkisráðuneytið lengst af með stjórnun og rekstur hans.

Í löndunum í kringum okkur er það venjan að ríki eða fylki fari með skipulagsmál flugvallar. Þannig getur bæjarstjórn Beek ekki gefið út nýtt aðalskipulag sem hefur truflandi áhrif á Maastricht flugvöll þar sem fylkið Limburg fer með skipulagsmál. Þetta fyrirkomulag á Íslandi en hefur gengið án teljandi vandræða, þar sem bæjarstjórnir hafa séð sér hag í greiðum og öruggum flugsamgöngum, að Reykjavíkurflugvelli undanskildum.

Viðmót borgaryfirvalda gagnvart flugiðnaðinum ætti að vera fólkli ljóst. Flugvallarstjórinn á Reykjavíkurflugvelli má hengja upp mynd á skrifstofu sinni, en

lengra nær vart athafnarými hans. Allar hugmyndir um breytingar á flugvöllum eru háðar samþykki umhverfis- og skipulagssviðs Reykjavíkurborgar sem hafnar öllum tillögum og beiðnum um breytingar eða framkvæmdir. Þetta veldur því að fjölbreytt starfsemi er starfrækt á sama flughlaðinu við skýli 1, starfsemi sem æskilegt væri að aðskilja í þágu flugöryggis með því að nýta betur svæði innan vallarsvæðisins. Þannig hefur Isavia óskað eftir því að útsýnisflugi með þyrlum verði fundinn staður við sjávarsíðuna, þar sem að og brottflug yrði yfir sjó og myndi draga úr hávaðamengun við flugvöllinn, en þeim hugmyndum hefur verið hafnað af borginni.



Marika Melin hélt erindi á RFSS

## Reykjavík Flight Safety Symposium

FÍA stóð í þriðja sinn fyrir ráðstefnunni „Reykjavík Flight Safety Symposium“ sem haldin var 11. apríl 2019 á Hilton Reykjavík Nordica. Þrír innlendir og þrír erlendir fyrirlesarar fluttu mjög fróðlega fyrirlestra. Ráðstefnan hefur mælst vel fyrir og er þegar búið að bóka tvo spennandi fyrirlesara fyrir næstu ráðstefnu sem haldin verður 13. mars 2020.





Ingvar Tryggvason, formaður ÖFÍA / chair of ÖFÍA



Fyrirlesarar og skipuleggjendur voru þreyttir en ánægðir eftir vel heppnaða ráðstefnu.

## EGNOS

Nú hefur LPV aðflug (e. localiser performance with vertical guidance) verið tekið í notkun á Húsavík sem styðst við EGNOS kerfið. Samkvæmt heimildum frá Erni gengur sú starfræksla snuðrulaust fyrir sig og er til mikilla bóta. Því telja menn rökrétt að flugvellirnir í Vestmannaeyjum og Höfn verði teknir næst fyrir.

## Flugstefna Íslands

Samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytið vinnur að flugstefnu Íslands. Verkefnið gengur útá að móta heildarsýn fyrir flugmál á Íslandi í því skyni að bæta þjónustu, auka skilvirkni í rekstrarumhverfi flugþjónustu og efla samkeppnishæfni Íslands á alþjóðavettvangi. Þannig verði mótuð heildstæð flugstefna fyrir landið allt með samráði ráðuneyta, sveitarfélaga, stofnana og almennings.

Ambitious developments have been underway in Keflavík airport over the past few years, as pilots have noticed. The runways have all been repaved and the entire electrical system renewed. Earlier this year **new approach lights were installed on runway 01 and 28**, meeting CAT demands for low visibility approach. We have been waiting for this for decades, and it is a big step forwards in terms of flight safety.

**Another major project is now in process, which is the installation of an Advanced Surface Movement Guidance and Control System, also tremendously important in terms of flight safety, which will assist with low visibility operations.** This technique, and what accompanies it, will be installed in sections, with stopbars put into use in September. According to sources, the ASMGCS system should be fully in operation in three years. SAAB is a world leader in this technique.

The same can unfortunately not be said about other airports in Iceland, where **ISAVIA only receives half of the amount needed for maintenance.** However, later this summer the localised transmitter and communications systems of Egilsstaðir airport will be replaced, equipment that dates from 1993. No developments to enlarge the ramps in Akureyri or Egilsstaðir are in sight, according to our sources. Therefore, it seems we will be entering into the next winter season without improvements for serious problems. ÖFÍA has encouraged ISAVIA to modernize the markings on the landing strips in Keflavík and Reykjavík Airports, such comments are always well welcome and we hope to see the issue addressed in the coming months.

## Aviation Council

Captain Ingvar Mar Jónsson was recently appointed chair of an Aviation Council. The Council is intended to serve in an advisory capacity to the Minister of Transport and Local Governance on matters regarding flight and aviation. The Aviation Council is appointed according to 2. paragraph, 3. article of laws nr. 119/2012 on the Icelandic Transport Authority. Its main tasks are to analyze, and in some cases to provide comments on bills or draft regulations regarding aviation, the Transport Council's Transport Policy Plan, according to legislation, and policy development in aviation. (See list of Aviation Council Members in section on the previous page)

## Zoning

Peculiarly, Icelandic airports fall under the zoning authority of municipalities, with the exception of Keflavík Airport. Keflavík is an old NATO airport, whose management and operations fell under the Ministry of Foreign Affairs for the longest time. In the countries surrounding us, it is usually the government or states that handle zoning for airports. For example, the city council of Beek cannot release a new General Zoning Plan that would have a disturbing impact on the Maastricht airport, as the county of Limburg handles these zoning issues. The Icelandic zoning organisation has served us adequately, as the town councils have seen the benefit in good and secure aviation transport, apart from the Reykjavík airport.

The city's attitude towards the local airport is clear to most. The airport manager of Reykjavík Airport is allowed to hang a picture in his office, but not

much more. Any suggestions for changes to the airport depend on the approval of the Reykjavík City's Department of Environment and Planning, which rejects all ideas and requests for changes or developments.

Therefore, varied flight operations that would be more beneficial to keep apart are all working from the same ramp by Hangar 1, operations that would be better to keep separate in terms of flight safety by making better use of areas within the airport. For example, ISAVIA has requested that facilities for helicopter sightseeing would be placed by the seaside so they could take off over sea, reducing noise pollution by the airport. This was rejected by the city.

### Reykjavík Flight Safety Symposium

FÍA organized the third annual Reykjavík Flight Safety Symposium on April 11, 2019, at the Hilton Reykjavík Nordica. Three domestic and three international experts gave very interesting lectures. The Symposium was very well received, and already we've booked two exciting lecturers for the next Symposium, to be held on March 13th, 2020.

### EGNOS

An LPV approach is now in place in Húsavík, using the EGNOS system. According to sources from Ernir, the operation has gone smoothly and is a great improvement. Due to this success, people feel a logical next step is to install

the same for Vestmannaeyjar and Höfn next.

### Aviation Policy in the making

The Ministry for Transport is working on an Aviation Policy for Iceland, the aim of which is to create an overall vision for aviation in Iceland in order to improve service and efficiency, as well as strengthening Iceland's international competitiveness. In this manner, an overall Aviation Policy will be developed through a collaboration of ministries, municipalities, institutions and the general public.

.....  
- Ingvar Tryggvason,  
Chair of FÍA's Safety Committee

## Prívíður spilastokkur með flugvélum 3D Aviation Cards and Memo



.....  
Flugvélarnar á spilunum spretta fram í þrívídd þegar horft er á þær í gegnum símaappið.

Matthías Arngrímsson, flugstjóri, hafði velt því fyrir sér í mörg ár hvernig hægt væri að ná til barna og unglinga með flug þegar hann datt niður á þá hugmynd að gefa út þrívíðan spilastokk og samstæðuspil með myndum af íslenskum flugvélum – og ekki var nú verra að gefa spilin út í tilefni af 100 ára afmæli flugs á Íslandi. „Ég fór að tína til myndir og vinna með forritara og teiknara hjá Sýslu (mycountry.is) sem hefur m.a. gefið út þrívíðan spilastokk með íslensku jólasveinunum. Mér fannst skothelt að reyna að ná til yngra fólks í gegnum símana en spilastokknum fylgir símaapp til að sjá þrívíð líkönin,“ segir Matthías. Þrívíðu líkönin eru hin glæsilegustu og er spilið því tilvalin gjöf fyrir flugáhugafólk á öllum aldri.

Spilastokkinn er hægt að kaupa hjá Spilavinum í Faxafeni, í Saga Boutique eða beint í gegnum Matthías á vefsíðunni [gameofcards.is](http://gameofcards.is) eða á samnefndri Facebook síðu. „Svo uppfærum við appið innan skamms sem gerir þrívíðu módelin enn flottari í stokknum.“

Captain Matthías Arngrímsson had wondered for many years how you could best ignite an interest in aviation among young people when he got the idea of creating a 3D deck of cards/memo game, with pictures of Icelandic airplanes - producing the deck in time to celebrate the centennial anniversary of flight in Iceland. "I started gathering pictures and working with a programmer and designer at Mycountry.is, who have produced a deck of cards with 3D pictures of the Icelandic yule lads, among other projects. I thought it was a sure shot to get through to the kids and teenagers with their phones, and the deck of cards comes with a phone app to view the 3D models," says Matthías. The 3D depictions of the planes are impressive, making the deck an ideal gift for people of all ages with an interest in aviation.

You can purchase the deck through Spilavinir in Faxafen, Saga Boutique, or directly from Matthías through the website [gameofcards.is](http://gameofcards.is), or the Facebook page with the same name. "We'll soon be updating the app, making the 3D models even better."

# 2

## nýjar þyrlur til Landhelgisgæslunnar new helicopters for the Coast Guard



TF-GRO, þyrla Landhelgisgæslunnar, er komin til landsins en hún er önnur tveggja leigubýrla sem Landhelgisgæslan tekur í notkun af gerðinni Airbus H225. Vélarnar eru nútímalegri, stærri, langdrægari, hraðfleygari og öflugri en þær þyrlur sem Landhelgisgæslan hefur notað undanfarin ár.

Hin leigubýrlan, TF-EIR, kom til landsins í mars og fór í sitt fyrsta útkall fyrir tæpum mánuði. TF-GRO verður formlega tekin í notkun síðar í mánuðinum. TF-EIR og TF-GRO leysa leigubýrlurnar Gná og Syn af hólmi.

TF-GRO, the Icelandic Coast Guard's new helicopter, arrived in Reykjavík airport on July 6th. The helicopter is one of two Airbus H225 the Coast Guard has rented. The helicopters are larger, more modern and powerful than the previous helicopters in use, and can fly faster both and longer.

The other chopper, TF-EIR, came to Iceland in March, first mobilized last month and TF-Gro will be put into use later this month. The Two helicopters will be replacing Gná and Syn.





# HLÍN HÓLM

## Fyrst kvenna til að gegna formennsku í NAT SPG First Woman to Chair NAT SPG



Hlín Hólm, deildarstjóri flugleiðsögu-deildar Samgöngustofu, var kosin formaður stýrihóps flugleiðsögu á Norður-Atlantshafi (North Atlantic Systems Planning Group, NAT SPG) til næstu fjögurra ára á fundi Alþjóðaflugmálastofnunarinnar (ICAO) í París í júní.

Hún er fyrsta konan sem gegnir formennsku í hópnum en hún tekur við af Ásgeiri Pálssyni framkvæmdastjóra flugleiðasöguviðs Isavia sem gegnt hefur formennsku undanfarin 20 ár.

Hlutverk NAT SPG er að annast eftirlit með gæðum flugleiðsöguþjónustu innan NAT-svæðis ICAO, en svæðið spannar loftrýmið yfir Atlantshafinu frá norðurpól að 22 gráðum norðlægrar breiddar. Einnig stýrir NAT SPG innleiðingu nýrrar tækni, vinnu-aðferða og staðla fyrir flugleiðsögu.

Aðildarríki NAT SPG eru Bandaríkin, Kanada, Ísland, Noregur, Danmörk, Stóra Bretland, Írland, Frakkland og Portúgal. Auk þeirra taka þátt fulltrúar frá IATA (alþjóðasamtökum flugfélaga), IBAC (alþjóðasamtökum flugrekenda einkavéla), IFALPA (alþjóðasamtök flugmanna), IFATCA (alþjóðasamtökum flugumferðastjóra) og INMARSAT (veitanda gervihnattaþjónustu).

Hlín Hólm, head of ANS Section Infrastructure and Navigation Division of the Icelandic Transport Authority, was elected to chair the North Atlantic Systems Planning Group (NAT SPG) for the next four years at the International Civil Aviation Organisation's (ICAO) meeting in Paris in June.

She is the first woman to chair the group and will be following Ásgeir Pálsson, the head of ISAVIA's Air Navigation department who has served as chair for the past 20 years.

The role of NAT SPG is to handle surveillance regarding quality of air navigation services within the NAT-area of ICAO, an area that spans the airspace over the Atlantic Ocean from the North Pole to the 22 degree north. NAT SPG also manages the implementation of new technology, working methods and standards for air navigation.

Countries that take part in the Group are the USA, Canada, Iceland, Norway, Denmark, UK, Ireland, France, and Portugal. Also involved are representatives from IATA, IBAC, IFALPA, IFATCA and INMARSAT.

## EMAS STÖÐVUNARKERFI Í SAN FRANCISCO



Hér má sjá EMAS stöðvunarkerfi á flugvelli í San Francisco // Engineered Material Arresting Systems in San Francisco.  
Photo/Ljósmynd: Ingvar Tryggvason.





Ernu Á. Mathiesen (til vinstri) hættir sem lögfræðingur FÍA en í stað hennar kemur Sonja Bjarnadóttir (til hægri).  
Erna Á. Mathiesen (left) has resigned as FÍA's lawyer, she will be replaced by Sonja Bjarnadóttir (right).

## BREYTINGAR Á SKRIFSTOFU FÍA CHANGES IN THE FÍA OFFICE

Undir lok sumars kveðjum við Ernu Á. Mathiesen, lögfræðing FÍA, þegar hún heldur til Noregs í frekara nám en í stað hennar kemur Sonja Bjarnadóttir. Ráðningarferlið gekk vel fyrir sig en FÍA bárust vel á þriðja tug umsókna bárust um stöðu lögfræðings frá afar hæfum lögfræðingum og var því úr vöndu að velja.

Það er mikill missir af Ernu sem hefur staðið sig framúrskarandi vel í störfum sínum fyrir FÍA og er með okkar helstu sérfræðingum þegar kemur að réttindum flugmanna. „Ég er að hefja LL.M. nám í *public international law* við Háskólann í Osló í haust. Síðustu fjögur ár hafa verið bæði fjölbreytt og lærdómsrík en sérstaklega minnstætt eru umfangsmiklar breytingar á lögum FÍA með tilkomu rafrænna kosninga,“ segir Erna og þakkar ánægjulegt samstarf. Við óskum Ernu velfarnaðar í þeim verkefnum sem fyrir henni liggja og þökkum henni fyrir vandaða vinnu fyrir hönd félagsmanna FÍA.

Á sama tíma bjóðum við Sonju Bjarnadóttur hjartanlega velkomna til starfa en þessa dagana starfa þær saman svo að breytingin gangi snuðrulaust fyrir sig. Sonja útskrifaðist sem lögfræðingur frá Háskólanum í Reykjavík árið 2008 og kemur til FÍA frá Samkeppniseftirlitinu þar sem hún hefur starfað síðastliðin ellefu ár. „Það eru mörg áhugaverð verkefni sem liggja fyrir og ég er spennt að koma hér til starfa. Ég hlakka til að takast á við það sem framundan er og vinn nú að því að setja mig inn í þau mál sem fyrir liggja,“ segir Sonja sem hefur góða þekkingu og reynslu af Evrópurétti og samningarétti og víðtæka starfsreynslu sem mun nýtast atvinnuflugmönnum vel.

At the end of summer we say farewell to Erna Á. Mathiesen, FÍA's lawyer, as she moves on to further studies in Norway. In her place we welcome Sonja Bjarnadóttir. The hiring process went smoothly, and FÍA received over two dozen applications from some very highly qualified people.

Erna has been a great asset for FÍA members and is one of our foremost legal experts in the field of aviation. „I will be moving to Oslo in the fall to do a LL.M. programme in Public International Law at the University of Oslo. The past four years have been both varied and educational. Especially memorable are all the changes regarding our transfer into electronic voting,“ says Erna, thanking the members of FÍA for a good collaboration. We wish Erna all the best in the projects that lie ahead, and sincerely thank her for all the diligent work for our members.

At the same time we welcome Sonja Bjarnadóttir, who is now working alongside Erna to ensure a smooth transition. Sonja graduated from the Reykjavík University in 2008, and comes to us from the Competition Authority where she has worked for the past 11 years. „There are many interesting projects to engage with and I am excited to start work here. I look forward to this new challenge and am now delving into on-going cases and the work ahead,“ says Sonja who has good knowledge and experience with European law and negotiation law as well as extensive work experience, directly benefitting the FÍA pilots.

# Viðbótarlífeyrissparnaður & fasteignakaup

Viðbótarlífeyrissparnaður samanstendur af framlagi launþega sem getur að hámarki numið 4% af launum og framlagi atvinnurekanda sem samkvæmt flestum kjarasamningum er 2%. Iðgjöld eru ekki skattlögd við innborgun en greiddur er tekjuskattur af sparnaðinum við útborgun. Þá hafa flugmenn jafnframt möguleika á að velja að ráðstafa allt að 7,8% iðgjalds síns í EFÍA í viðbótarlífeyrissparnað að eigin vali.

Árið 2014 voru samþykkt á Alþingi lög sem heimila öllum einstaklingum að nýta viðbótarlífeyrissparnað sinn skattfrjálst til að kaupa fasteign eða greiða niður fasteignalán. Lögin áttu upphaflega að gilda í 3 ár en hafa í tvígang verið framlengd og gilda nú til 30. júní 2021. Árið 2016 voru svo samþykkt lög sem heimila fyrstu kaupendum að nýta sparnaðinn með þessum hætti í allt að 10 ár. Þau lög voru ekki sett tímabundið og ættu því að nýtast núverandi fasteignakaupendum sem og komandi kynslóðum sem stíga sín fyrstu skref inn á fasteignamarkaðinn.

Viðbótarlífeyrissparnað má nýta með tvennum hætti til fasteignakaupa. Annars vegar má nýta uppsöfnuð iðgjöld, frá 1. júlí 2014, til útborgunar þegar kemur að fasteignakaupum, hins vegar má nýta iðgjöld jafnt og þétt til að greiða niður lán sem tekið var til fasteignakaupa. Þessar tvær leiðir fara að sjálfsögðu saman og einstaklingur sem festir kaup á fasteign getur nýtt uppsöfnuð iðgjöld til útborgunar við kaupin og iðgjöld sem greidd eru eftir það til að greiða niður lán, innan þess tímaramma sem lögin heimila. Þá eru ákveðnar takmarkanir á þeim upphæðum sem nýta má með þessum hætti og þau iðgjöld sem nýta má takmarkast við 2% framlag atvinnurekanda og 4% framlag launþega. Fyrir sjóðfélaga EFÍA sem geta í raun safnað viðbótarlífeyrissparnaði eingöngu með framlagi launagreiðanda er einnig mjög mikilvægt að hafa það í huga að gerð er krafa um það að launþegi sé sjálfur að greiða framlag í viðbótarlífeyrissparnað svo nýta megi úrræðið.

## Fyrstu íbúðarkaupendur

Þeir einstaklingar sem stíga sín fyrstu skref inn á fasteignamarkað, þ.e. hafa aldrei átt fasteign áður, geta nýtt sparnað sinn yfir 10 ára samfelld tímabil til að kaupa fasteign. Hámarksfjárhæð á ári sem nýta má með þessum hætti nemur 500 þúsund krónum og getur því heildarnýting numið 5 milljónum króna. Tveir einstaklingar sem kaupa saman geta þannig nýtt allt að 10 milljónir af iðgjöldum sínum og launagreiðanda, skattfrjálst, til fasteignakaupa. Þessi möguleiki stendur, öllum fyrstu kaupendum til boða um ókomna framtíð. Þegar kemur að kaupum hefur einstaklingurinn val um það með hvaða hætti hann vill haga þessu tíu ára samfellda tímabili, þ.e. hversu mörg ár af uppsöfnuðum iðgjöldum hann hyggst nýta til útborgunar og þá hversu mörg ár af framtíðariðgjöldum hann hyggst nýta til niðurgreiðslu lána.

## Þeir sem áttu fasteign fyrir 1. júlí 2014

Þeir einstaklingar sem keyptu sína fyrstu fasteign fyrir 1. júlí 2014 og eru því ekki fyrstu kaupendur samkvæmt skilgreiningu laganna hafa einnig möguleika á því að nýta viðbótarlífeyrissparnaðinn skattfrjálst með sama hætti. Það er þó ákveðin takmörkun á því hversu lengi það úrræði verður í boði en með breytingu á lögum sem samþykkt var 11. júní sl. hefur sá tími verið framlengdur til 30. júní 2021. Umsókn um greiðslu inn á lán gildir einungis um þau iðgjöld sem berast frá og með umsóknarmánuði, það er því mikilvægt að þeir sem hafa hug á að nýta sér úrræðið kynni sér málið hið snarasta. Eins þurfa þeir sjóðfélagar sem þegar eru að nýta sér úrræðið og hafa hug á að nýta það áfram þau tvö ár sem nú hafa bæst við að fara inn í umsókn sína og staðfesta það. Einstaklingur getur nýtt allt að 500 þúsund krónum á ári til að greiða inn á höfuðstól láns en tveir einstaklingar sem uppfylla skilyrði til samsköttunar geta í sameiningu nýtt allt að 750 þúsund krónum á ári. Hafi einstaklingur selt fasteignina sína má nýta þau iðgjöld sem safnast hafa frá og með júlí 2014 þar til fasteign er keypt að nýju til kaupanna en þó einungis þau iðgjöld sem söfnuðust á meðan viðkomandi var ekki fasteignaeigandi.

## Að lokum

Að nýta sparnað sem ætlaður er til efrí árána til að kaupa fasteign er eitthvað sem má færa rök fyrir bæði með og á móti og hver og einn þarf að skoða sína stöðu og taka ákvörðun út frá því. Skattaafslátturinn sem veittur er í þessu úrræði er hins vegar það atriði sem skiptir höfuðmáli þegar horft er til þess hvort það borgi sig að nýta þennan möguleika og vonandi nýtist hann sem flestum.

Snædís Ögn Flosadóttir,  
framkvæmdastjóri EFÍA



# Voluntary Pension Savings & buying real estate

The Voluntary Pension Savings (Is. Viðbótarlífeyrissparnaður) is comprised of an individual's contribution, a maximum of 4% of his/her salary, to which the employer contributes what is typically 2%, according to most labour agreements. Contributions are not taxed when paying, but when the savings is paid out it is subject to an income tax. Pilots also have the possibility to invest up to 7.8% of their contributions to EFÍA (the FÍA Pension Fund) to Voluntary Savings of their own choice.

In 2014, Althingi parliament passed a legislation that authorizes every individual to use his/her Voluntary Pension Savings, tax free, to purchase real estate or to pay off their mortgage. The legislation was originally to have a duration period of three years, but this has twice been prolonged and is now valid till 30. June 2021. In 2016, new legislation was passed to authorize buyers to use their savings in this manner for up to 10 years. These laws did not have a sell-by date and are an option for those purchasing a real estate as well as the coming generation, taking their first steps in the housing market.

A Voluntary Pension Savings can be used in two ways to purchase real estate. On one hand you can use the contribution made from 1. July 2014 as a down-payment for your real estate, and on the other hand you can use your monthly contribution to steadily pay off a mortgage used to purchase your real estate. These two methods can of course go together, and an individual buying a home can use the collected amount of contributions to put forth a down-payment for the house, while using the following contributions to help pay down the mortgage, within the timeframe allowed by the legislation. There are certain limitations to the amounts used that can be used in this manner, and the contribution you can use is limited to a 2% employer contribution and a 4% employee contribution. For EFÍA fund members, who can in fact collect Voluntary Pension Savings with only their employer's contribution, it is important to note that there is a stipulation that the employee is also contributing to the Voluntary Pension Savings herself, in order to be able to use this option.

## First-time buyers

For people taking their first steps in the real estate market, i.e. have not owned real estate before, can use their Voluntary Pension Savings of the past 10 consecutive years to buy real estate. The maximum annual amount you can use in this manner is 500.000 ISK, so the overall utilisation can be 5 million ISK. Two individuals buying together can in this manner use up to 10 million of their and their employers' contributions, tax free, to buy real estate. This option is open to all first-time buyers for the foreseeable future. When it comes to buying, the individual has a choice as to how he wants to arrange the ten consecutive year time-period, i.e. how many years of the saved contributions he/she wishes to use for down-payment and also how many years of future contributions he/she plans to use for paying off the mortgage.

## Those who owned real-estate before 1. July, 2014

Individuals who bought their first property before 1. July 2014, and are therefore not first-time buyers according to the definition of the law, also have the possibility of using their Voluntary Savings tax-free in the same manner. However, there are limits as to how long that option will be available, but according to legislation passed on 11. June this year, the time has been prolonged till 30. June, 2021. Application to pay into the mortgage is only valid for the contributions that arrive as of the month of application, so it is important that those who plan to utilize this option start looking into it soon. Fund members who are already doing this should also keep in mind that to continue doing so for the next additional two years, they need to go into their application to confirm this. An individual can use up to 500.000 ISK a year to pay into the principal of the loan, while two individuals that are jointly taxed can use up to 750.000 ISK a year. If an individual has sold his/her real estate, the contributions that have been collected as of July 2014 until a new purchase takes place can be used, but only the contributions gathered while the person in question was not in ownership of a real estate.

## And finally

To use the savings intended for retirement to buy real estate is something you can find both pros and cons for, and each person has to evaluate where they stand and to make a decision based on this. However, the tax-break given through this option is an important issue when you are estimating whether it is useful to use this option, and hopefully it can be of service to as many as possible.

.....

Snædís Ögn Flosadóttir,  
general manager of EFÍA

.....



**ECA** Piloting  
Safety  
European Cockpit Association

## HVAÐ GERIR ECA // WHAT IS ECA?

Samtök Evrópskra flugmannafélaga (European Cockpit Association – ECA) voru stofnuð árið 1991 en þau eru fulltrúi evrópskra flugmanna á vettvangi Evrópusambandsins. Undir samtökin falla yfir 40.000 flugmenn frá 33 landsamtökum Evrópulanda, en að auki eru 3 samtök aukameðlimir (e. associate members).

ECA hefur vaxið jafnt og þétt frá stofnun, bæði hvað varðar fjölda félagsmanna og stærð landsvæðis, samhliða stækkun og þróun Evrópusambandsins. Í maí 1998 gengu EFTA löndin (Ísland, Sviss og Noregur) til liðs við samtökin.

Öll félög innan ECA eru einnig hluti af IFALPA, alþjóðasamtökum flugmannafélaga (International Federation of Air Line Pilots' Associations). Þetta tryggir náð samstarf, samræmd skilaboð og stefnumótun. ECA og IFALPA skrifuðu undir samstarfssamning árið 2003 (sem fólst m.a. í því að ECA væri í forsvari fyrir flugmenn í Evrópu, í samstarfi við IFALPA) en í kjölfar þess var gengið skrefinu lengra með umfangsmiklum samstarfssamningi árið 2006. Samkvæmt honum sér ECA einnig um að vera í forsvari fyrir IFALPA á Evrópuvettvangi.

Um sameiginleg málefni flugmanna hefur ECA birt stefnuskjöl um einstök málefni sem má finna á heimasíðu ECA, t.a.m. um innleiðingu EBT þjálfunar og starfrækslu ómannaðra loftfara í neðri mörkum loftrýmis svo dæmi séu nefnd.

The European Cockpit Association (ECA) was created in 1991 and is the representative body of European pilots at European Union (EU) level. It represents over 40,000 European pilots from the National pilot Associations in 33 European states. In addition, ECA has 3 Associate Members.

Since its creation in 1991, ECA's membership has witnessed a steady growth both in numbers and geographical reach - in line with developments in the EU. In May 1998, ECA expanded its membership to pilots from EFTA Countries (Switzerland, Norway, Iceland).

All ECA Member Associations are also members of the International Federation of Air Line Pilots' Associations (IFALPA). This ensures a close coordination of activities, positions and policy statements. Following the signature in 2003 of a cooperation agreement between ECA and IFALPA (which clarified that pilot representation in Europe is the responsibility of ECA – in cooperation with IFALPA), both organisations took their cooperation an important step further, by signing a comprehensive cooperation agreement in 2006. By means of this agreement, ECA takes on the role of IFALPA's "European region", thereby also representing IFALPA in Europe.

ECA has published position papers on various matters regarding the mutual interests of European pilots, such as EBT training and operations of unmanned aircraft in very low level airspace.

**ECA ER  
FULLTRÚI  
EVROPSKRA  
FLUGMANNA Á  
VETTANGI ESB**

**ECA gætir hagsmuna aðildarfélaga sinna á Evrópuvettvangi með flugöryggi í forgrunni auk þess að styrkja félagsleg réttindi og starfsumhverfi flugmanna í Evrópu.**

**ECA represents the collective interests of its Member Associations at a European level, striving for the highest levels of aviation safety and fostering social rights and equality employment for pilots in Europe.**