

Fréttabréf

Félags íslenskra atvinnuflugmanna
desember 2018



FLUGFÉLAGIÐ ERNIR TEKUR
DORNIER 328 Í NOTKUN

**SKIPTING ELLILÍFEYRIS-
RÉTTINDA** - Er það
eitthvað fyrir okkur?

SAMGÖNGUÁÆTLUN:
Brýn þörf er á endurnýjun
búnaðar á flugvöllum,
vanfjárfestingar valda
alvarlegum brestum

AVIADORAS:
Alþjóðlegur vinnuhópur
kvenflugmanna

BRENNIVÍNSNEFNDIN

Við lok árs



Örnólfur Jónsson
Formaður FÍA

FRÉTTABRÉF FÍA

Ritstjórn og umbrot: Bryndís Nielsen,
bryndis@fia.is

Myndir: Emil Georgsson, Flugfélagið Ernir,
FreePik

Forsíðumyndir: Ný Dornier vél Flugfélagsins
Ernis hefur sig á loft - Flugfélagið Ernir
Útgefandi: Félag íslenskra atvinnuflugmanna,
desember 2018.

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

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

Árið hefur verið annasamt hjá FÍA en óhætt er að segja að starfsemin sé í miklum blóma. Fyrir utan hin eilífu kjaramál sem jafnan taka mestan tíma í starfseminni og hvíla aðallega á samstarfsnefndum og samninganefndum þá er öflugt starf unnið á fleiri sviðum. Starfsemi Sjúkrasjóðs, Starfsmenntsjóðs og Skýjaborga er í föstum skorðum. Sífelld er unnið að nýjungum sem við sjáum meðal annars í fyrirhugaðri fyrirlestraröð Starfsmenntasjóðs, samningi Sjúkrsjóðs við sálfræðipjónustu og nýjum orlofshúsum Skýjaborga. Einnig þreytist ég ekki á að minnast á hve frábært starf er unnið af hálfu ÖFÍA og Alþjóðanefndar.

Kjarasamningagerð var stærsta verkefnið hjá FÍA á árinu. Á árinu 2017 var gengið frá kjarasamningi við Flugskólana. Samningar við Icelandair voru undirritaðir í febrúar. Síðan tóku við samningar við Mýflug, Bláfugl, Air Atlanta Icelandic, Landhelgisgæsluna, Air Iceland Connect og Norlandair. Loks var skrifað undir samning við flugfélagið Erni nú í byrjun desember og þar með lauk kjarasamningagerð við alla viðsemjendur FÍA á árinu. Flestir eru samningarnir til lengri tíma en þó var samið til næstu áramóta við AIC og Mýflug og fram á vor við Norlandair. Samningaviðræður við AIC og Mýflug um lengri samninga eru þegar hafnar.

Fyrirhuguð kaup Icelandair á flugfélaginu WOW sem svo ekki varð af voru fyrirferðamikil í starfinu í nóvember. Enn sér ekki fyrir endann á þeirri óvissu sem rekstrarvandræði WOW hafa skapað í þjóðfélaginu. Komi til kaupa Indigo Partners á WOW eru það ekki góðar fréttir fyrir stéttarfélag, sé tekið mið af þeim flugfélögum sem Indigo á hlut í og hvernig þau nálgast starfsmenn sína og þeirra kjör.

Við áttum samtöl og fundi með fulltrúum ÍFF á árinu með það að markmiði að sameina FÍA og ÍFF. Óhætt er að segja að lítill áhugi hafi verið á slíkri sameiningu þegar á hólminn var komið af hálfu ÍFF eða réttara sagt stjórn þess félags.

Við höfum viðræður við tvö lítil félög í þrylurekstri um gerð kjarasamninga og eru þau mál stutt á veg komin en í farvegi og vonandi kemst skriður á þær viðræður með hækkandi sól.

Töluverðar breytingar urðu á skrifstofunni en Lára Sif Christiansen tók við sem framkvæmdastjóri af Sigrúnu Jóhannesdóttur í lok maí og í nóvember kom til starfa Bryndís Nielsen sem upplýsingafulltrúi. Fyrir voru á skrifstofunni þær Erna Mathiesen lögfræðingur og Kristín Ingimundardóttir skrifstofumaður. Skrifstofan er því afar vel mönnuð fjórum öflugum konum sem halda utan um kjarnastarfsemina.

Það er einfalt að sinna formennsku og stjórnarstörfum í stéttarfélagi þegar jafn margir koma að starfinu og raun ber vitni og sinna hinum fjölmörgu verkefnum sem við stöndum frammi fyrir af alúð. Með örfáum undantekningum upplifum við í stjórninni ekki annað en að félagsmenn séu tilbúnir að leggja hönd á plóg þegar óskað er eftir og er það ómetanlegt. Samstaðan er mikil og hún er það sem gerir okkur að jafn öflugum stéttarfélagi og raun ber vitni. Gætum þess að samstaðan rofni aldrei.

Ég vil þakka ykkur öllum fyrir samstarfið á árinu og óska ykkur gleðilegra jóla og farsældar á komandi ári. Verkefnið eru áfram næg og margar hendur vinna létt verk. Haldið áfram að láta starfsemi FÍA ykkur varða og megi starfsemi FÍA áfram verða öflug á komandi árum.

Ný vefsíða FÍA

FÍA setti nýja [heimasíðu](#) í loftið nú í nóvember en hún er bæði nútímalegri og einfaldari í sniðum en sú eldri. Síðan er þægileg aflestrar og hentar tölvum jafnt sem snjalltækjum auk þess sem að auðveldara er að finna upplýsingar. Vefurinn verður vitaskuld einnig á ensku og verður leitast við að þýða allt efni, fréttir, reglur og upplýsingar, í rauntíma.

Davíð Þór er nýr oddamaður

Dr. Davíð Þór Björgvinsson er nýr oddamaður í stjórn starfsráða hjá Icelandair, Landhelgisgæslunni, Atlanta og Erni.

Davíð Þór er prófessor við lagadeild Háskóla Íslands og Háskólans í Kaupmannahöfn auk þess að vera varaforseti Landsréttar.



Hann var dómari við Mannréttinda-dómstól Evrópu 2004-2013, lögfræðingur við EFTA dómstólinn í Genf og Lúxembúrg 1993-96 og 1999-2003 og prófessor við lagadeild HR 2003-2013.

Fréttaveita EFÍA

Á heimasíðu [EFÍA](#) er að finna skráningarsíðu þar sem sjóðfélagar geta skráð sig fyrir tilkynningum um nýjar fréttir á heimasíðu sjóðsins.

Fréttaveita þessi hefur verið starfrækt í tvö ár og viðtökurnar hafa verið góðar. Það má þó bæta enn frekar í en hlutfall sjóðfélaga sem skráðir eru fyrir fréttum er einungis um 20%, og hvetjum við sjóðfélaga til að skrá sig. [Skráningarsíðuna](#) má nálgast á efia.is/skraning en sjóðfélagar sem skrá netfang sitt á skráningarsíðuna munu í kjölfarið fá sendan tölvupóst í hvert sinn sem ný frétt er birt á heimasíðu sjóðsins [www.efia.is](#).

Stefna í flugmálum

Þótt sinnuleysi hafi ríkt hjá stjórnvöldum varðandi viðhald og uppbyggingu flugvalla er eitt og annað jákvætt að gerast.

Nefnd sem skipuð var til að fjalla um innanlandsflug og rekstur flugvalla hefur skilað skýrslu, en henni var falið að skoða núverandi skipulag á innanlandsflugi, öryggishlutverk varaflugvalla, fara yfir hugmyndir að breyttu fyrirkomulagi og meta hvaða fyrirkomulag sé hagkvæmast fyrir notendur. [Skýrslan í heild sinni er aðgengileg á vef stjórnarráðsins.](#)

PBN- áætlun væntanleg

Samgöngustofa er langt komin með PBN-áætlun, sem ætlað er að skilgreina fyrirætlanir og markmið varðandi leiðsögu fyrir flug og ætti að koma út von bráðar. Þá er almenn stefna í flugmálum stjórnvalda (Aviation policy) væntanleg með vorinu.

Hádegisfyrirlestrar FÍA janúar-mars 2019

Starfsmenntasjóður FÍA stendur fyrir áhugaverðum og spennandi hádegisfyrirlestrum á næstu mánuðum. Hádegiserindin má jafnframt finna í FÍA appinu.

Miðvikudagur, 16. janúar kl. 12-14
Svefntími fólks í vaktavinnu
Dr. Erla Björnsdóttir

Miðvikudagur 5. febrúar kl. 12-14
Svefntími fólks í vaktavinnu
Dr. Erla Björnsdóttir

Miðvikudagur 20. febrúar kl. 12-14
Réttarstaða flugmanna við rannsókn lögreglu
Hulda Elsa Björgvinsdóttir
yfirmaður ákærusviðs LRH
Rannsóknarnefnd flugslysa

Fimmtudagur 7. mars kl. 12-14
Fasteignakaup; fyrsta eign og lánamöguleikar
Snædís Ögn Flosadóttir, EFÍA

Þriðjudagur 19. mars kl. 12-14
Kulnun í starfi
Sigrún Ása Þórðardóttir, sálfræðingur

Öryggisnefnd

UPPBÝGGING

FLUGVALLA

Á GRÆNLANDI

Grænlandingar hafa í hyggju mikla uppbyggingu flugvalla sinna. Nú hefur Grænenska þingið samþykkt [tillögu landstjórnarinnar](#) sem felur í sér stórkostlega uppbyggingu þriggja flugvalla.

Flugvöllirnir í Nuuk og Ilulissat verða byggðir upp með 2200 metra brautum og ný 1500m braut verður byggð í Qaqortoq. Það er ljóst að þessi uppbygging mun ekki einungis breyta lífsgæðum íbúa Grænlands heldur munu þessir flugvöllir gjörbreyta landslaginu á N-Atlantshafi með tilliti til flugöryggis. Það blasir við að stjórnvöld á Grænlandi hafa mikinn skilning á þýðingu flugsamgangna fyrir samfélagið og mikilvægi aðgengilegra og öruggra flugvalla.

Nánari upplýsingar um þessi metnaðarfullu áform má finna á vefsíðunni <http://kair.gl/en/>

EGNOS

Isavia hefur lokið hönnun APV-1 aðflugs að flugvellinum á Húsavík, þar sem stuðst er við 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 fyrir.

Isavia hefur starfrækt RIMS leiðréttingarstöðvar (e. Receiver Integrity

Monitoring Stations) um nokkura ára skeið, með það að markmiði að nýta EGNOS SBAS til leiðsögu á Íslandi. Samningur Isavia við rekstraraðila kerfisins, European Satellite Services Provider (ESSP) hefur nú verið undirritaður og standa prófanir yfir á nýju aðflugi á Húsavík.

Niðurstöður mælinga lofa góðu fyrir austurhluta landsins en með uppsetningu einnar eða tveggja leiðréttingarstöðva á Grænlandi mætti líklega tryggja merkið yfir öllu Íslandi. ÖFÍA hvetur flugmenn til að kynna sér þessa tækni sem eru gerð góð skil í Doc. 9613, PBN handbók ICAO.

GCAQE

Í september fór fulltrúi frá ÖFÍA á ársfund samtakana GCAQE en FÍA endurnýjaði aðild sína að samtökunum á síðasta ári.

Loftgæði í flugvélum hafa verið í deiglu undanfarin ár og ÖFÍA fylgist grannt með því sem er að gerast í þessum málaflokki. Fulltrúi frá samtökunum kom til landsins í apríl og hélt fyrirlestur um þetta margslungna mál á ráðstefnunni [Reykjavík Flight Safety Symposium](#), en upptökuna má finna ásamt öðrum fyrirlestrum á vefsíðu FÍA.

AFIS VÆÐING

Ástæða er að vekja flugmenn til umhugsunar um takmarkanir á rekstri Reykjavíkur- og Akureyrarflugvallar. Reykjavíkurflugavöllur er lokaður almennri flugumferð að kröfu Heilbrigðiseftirlits Reykjavíkur frá kl. 2300 - 0700 með þeim undantekningum þó að neyðarflug og vélar sem nota völinn sem varaflugvöll er m.a. leyft að lenda á

vellinum frá kl. 2300 - 0700.

Með 15 mínútna fyrirvara er hægt að fá mann í turninn sem veitir AFIS þjónustu, en því starfi sinna slökkviliðsmenn vallarins sem hafa verið færðar þessar auknu skyldur á herðar. Flugumferðarstjóri með turnréttindi er ekki á bakvakt. Ef nota þarf Reykjavíkurflugvöll sem varaflugvöll frá kl. 2300 - 0700 er vert að hafa þessar takmarkanir í huga og óska skilmerkilega eftir opnun á vellinum.

Á Akureyrarflugvelli er flugstjórnarþjónusta veitt frá 0700 - 1700 en AFIS þjónusta frá 1700 - 2300. Þjónusta (AFIS/ATC) er veitt utan þjónustutíma gegn gjaldi samkvæmt gjaldskrá með að lágmarki 45 mínútna fyrirvara (1. október til 30. apríl). Upplýsingar um þetta fyrirkomulag má finna í [AIP Iceland](#).



Ingvar Tryggvason,
formaður öryggisnefndar

SAMGÖNGUÁÆTLUN

Tvær samgönguáætlanir (til 5 og 15 ára) voru lagðar fyrir Alþingi í haust. Samkvæmt fyrstu drögum voru engar nýframkvæmdir við flughlöð Akureyrar- og Egilsstaðflugvalla áformaðar fyrr en eftir 10 ár. Öryggisnefnd FÍA sendi umhverfis- og samgöngunefnd umsögn í september og voru fulltrúar ÖFÍA sömuleiðis kallaðir fyrir nefndina ásamt flugrekstrarstjóra Icelandair, þar sem færi gafst á að koma sjónarmiðum flugiðnaðarins betur á framfæri.

Í umsögn sinni lagði ÖFÍA sérstaka áherslu á að umfang flugumferðar á Íslandi er slíkt að framkvæmdir við stækkun fluglaða Akureyrar- og Egilsstaðflugvöll þola ekki 10 - 15 ára bið eins og lagt er upp með í fyrirliggjandi áætlunum.

Á hverjum degi koma um 60 - 80 flugvélar til Keflavíkurflugvallar og í mörgum tilfellum eru flugvellirnir á Akureyri og Egilsstöðum notaðir sem varaflugvellir, en á þeim er einungis pláss fyrir 4-5 farþegaþotur með góðu móti.

Þann 2. apríl síðastliðinn skapaðist nokkuð alvarlegt ástand þegar sjö flugvélar þurftu að hverfa frá Keflavíkurflugvelli, ein lenti í Glasgow, tvær á Akureyri og fjórar á Egilsstöðum. Verkefnalisti vegna nauðsynlegrar endurnýjunar búnaðar á flugvöllum landsins er orðinn nokkuð langur og fjölbreyttur vegna vanfjárfestingar síðustu ára. Þessi langvinna þróun veldur brestum í flugvallakerfinu sem almenningi eru huldir en eru engu að síður ógn við flugöryggi.

Alþingi meðvitað um stöðuna
Vitneskja um þetta ástand virðist vera til staðar á Alþingi, í þingsskjali 173 kemur eftirfarandi texti fram:
„Notendagjöld á Reykjavíkurflugvelli eru hliðstæð gjöldum á Keflavíkurflugvelli en gjöld á öðrum flugvöllum hafa

verið mun lægri. Nauðsynlegt fjármagn til viðhalds og framkvæmda á flugvallarmannvirkjum og flugleiðsögubúnaði innanlandsflugvalla hefur verið metið um 700 millj. kr. á ári að núvirði en uppsöfnuð þörf vegna vanfjárfestingar undanfarin ár þýðir að hún nemur nú um 1.200 milljónum króna árlega næstu árin ef koma á innviðum innanlandskerfis í viðunandi horf á næstu fimm árum. Síðustu 10 ár hefur að meðaltali verið varið að núvirði um 365 milljónum króna til viðhalds og framkvæmda á flugvallarmannvirkjum og flugleiðsögubúnaði. Það er rétt rúmlega helmingur af því fjármagni sem talið er nauðsynlegt til að verja árlega til viðhalds á núverandi mannvirkjum. Fjármagni til viðhalds er og verður forgangsraðað til áætlunarflugvalla og þá sérstaklega til viðhalds flugbrauta.”

ÖFÍA tekur undir þessi sjónarmið, þetta eru blákaldar staðreyndir sem varða flugöryggi og almanna hagsmuni.

Flugvallakerfið er sjálfbært

Samkvæmt samgönguáætlun er á næstu árum aðeins 2.316 milljónum ætlað í viðhald og reglubundna endurnýjun flugvalla sem teljast í grunneti og annara lendingarstaða, þegar í raun þarf 3.500 milljónir til að halda þessum flugvöllum í viðunandi ástandi og tryggja þannig flugöryggi á þessum flugvöllum.

Þá hefur ÖFÍA gert athugasemdir við fullyrðingar í samgönguáætlun um að flugvallakerfið sé ósjálfbært. Í skýrslu um félagshagfræðilega greiningu á framtíð áætlunarflugs innanlands, sem Innanríkisráðuneytið gaf út árið 2014 kemur eftirfarandi fram:
„Samkvæmt niðurstöðum kostnaðar-/ábatagreiningar er núvirtur ábati af innanlandsflugvallakerfinu á landsbyggðinni í heild um 70,8 milljarðar króna á verðlagi ársins 2013 miðað við arðsemistímann 2013-2053

(uppsafnaður ábati til 40 ára) en þar hefur verið leiðrétt fyrir óvissu í bakgrunnsbreytum, m.a. farþegaspá. Munar þar mestu um ábata notenda af notkun flugsins og ábata vegna aukins öryggis í samgöngum.

Þjóðhagslegur ávinningur samfélagsins af útgjaldakrónu hins opinbera til flugvallanna og flugsins í heild er 1,48 kr, þ.e. þjóðhagsleg arðsemi fjárfestingarinnar í flugvallakerfinu og fluginu á landsbyggðinni umfram útgjöld er 48%.”

Það má því öllum vera ljóst að fjármunum sem varið er til uppbyggingar og viðhalds flugvalla er vel varið. Við höfum skilning á því að ríkið þarf að fjármagna ýmsa starfssemi sem hefur takmarkaða tekjustofna. Fluggeirinn á Íslandi hefur löngum búið við það fyrirkomulag að tekjurnar sem greinin skapar renna beint í ríkissjóð en uppbygging og viðhald mannvirkja svo háð úthlutunum á fjárlögum. Það hlýtur þó að teljast grundvallaratriði, að flugvallarmannvirkjum og leiðsögubúnaði sé haldið við með þeim fjármunum sem greinin aflar.

Verkefnalisti vegna nauðsynlegrar endurnýjunar búnaðar á flugvöllum landsins er orðinn nokkuð langur og fjölbreyttur vegna vanfjárfestingar síðustu ára. Þessi langvinna þróun veldur brestum í flugvallakerfinu sem almenningi eru huldir en eru engu að síður ógn við flugöryggi.

Á meðal innsendra erinda um samgönguáætlun er níu blaðsíðna minnisblað frá Ísavia um ástand alþjóðaflugvalla utan Keflavíkurflugvallar.

SAMGÖNGUÁÆTLUN (frh.)

Minnisblaðið lýsir óskaplegu ástandi á flugvöllum landsins sem kallar í sumum tilfellum á tafarlaugar viðgerðir. Ennfremur erindi frá Icelandair þar sem þörfin á uppbyggingu Akureyrar- og Egilsstaðaflugvalla er áréttuð. Flug skiptir verulegu máli fyrir hagvöxt og atvinnusköpun landsins og er mikilvæg stoð í hagkerfinu.

Í skýrslu Oxford Economics frá árinu 2012 um flugstarfsemi á Íslandi kemur fram að flugrekstur hefur veruleg áhrif á íslenskt efnahagslíf og stóð þá undir 6,6% af landsframleiðslu. Eftir mikinn vöxt síðustu ára lætur nærri að framlagið sé nú að nálgast 18% miðað við sömu forsendur.

Það er augljóst að framlög til uppbyggingar og viðhalds flugvallarmannvirkja og leiðsögubúnaðar eru ekki í neinu samræmi við þjóðfélagslegt mikilvægi og þær tekjur sem fluggeirinn skilar. Að tryggja flugöryggi er margbreytilegt verk sem allir hlutaðeigandi þurfa að taka þátt í. Keðjan er ekki sterkari en veikasti hlekkurinn. Á næstu vikum mun koma í ljós hvort Alþingi taki ábendingar flugiðnaðarins til greina og forgangsraði verkefnum og fjárútlátum með flugöryggi að leiðarljósi.

.....
Ingvar Tryggvason,
formaður öryggisnefndar FÍA



KEFLAVÍKURFLUGVÖLLUR: Ný aðflugsljós við brautir 01 og 28 voru tekin í notkun nýverið og bæta skilyrði til landingar umtalsvert.



Ljósmynd: Emil Georgsson

Alþjóðlegur vinnuhópur kvenflugmanna: AVIADORAS



Sara Hlín Sigurðardóttir,
formaður alþjóðarnefndar FÍA

Í október síðastliðinn sótti undirrituð fund kvenflugmanna í Madrid en vinnuhópurinn var stofnaður á alþjóðlegum degi kvenna (e. International Womens Day) þann 8. mars síðastliðinn. Mikil vakning hefur orðið á stöðu kvenflugmanna í heiminum undanfarið en hlutfall þeirra á heimsvísu er undir 5%.

Hópurinn gengur undir nafninu Aviadoras, sem er spænska heitið yfir kvenflugmann, og starfar hann undir svokallaðri Human Performance nefnd IFALPA (HUPER Committee).

Á fundinum nú í október voru verkefni og hlutverk vinnuhópsins kortlögð auk þess sem hlýtt var á ýmsa fyrirlesara. Einn þeirra var Dr. Beatriz Puente en hún starfar sem fluglæknir hjá spænska flughernum. Beatriz hefur m.a. unnið við að skoða kyntengd vandamál flugmanna s.s. aukna hættu meðal kvenflugmanna á fósturmissi samanborið við konur í öðrum störfum, aukna hættu á áhættumeðgöngu sem og áhrif breytingarskeiðisins á kvenflugmenn en allt eru þetta hlutir sem þarf að rannsaka betur.

Rætt var um hormóna og lyf sem fylgja tækni- og glasafrjývgunarmeðferðum, verkjalyf sem konur taka við túrverkjum auk lyfja sem gjarnan eru notuð við breytingarskeiðinu en þetta þarf að skoða í tengslum við lyfjapróf sem flugmenn eru í auknum mæli látnir undirgangast í kjölfar nýrra Evrópureglna.

Einnig var áhugavert að fara yfir kjarasamningsákvæði varðandi meðgöngu, fæðingarorlof og endurkomu eftir orlof en þau eru mjög breytileg milli kjarasamninga á heimsvísu.

Það er ljóst að þrátt fyrir að hlutfall kvenflugmanna hjá íslenskum flugrekendum sé með því hæsta sem gerist í heiminum þá eigum við enn mikið inni í þessum efnum.

Næsti fundur er áætlaður á vormánuðum og mun afrakstur vinnuhópsins vera kynntur félagsmönnum FÍA í fréttabréfinu eða með öðrum hætti.



Aviadoras: Vinnuhópur kvenflugmanna, sem stofnaður var þann 8. mars síðastliðinn, hittist í Madrid í október síðastliðnum.

Beatriz hefur m.a. unnið við að skoða kyntengd vandamál flugmanna s.s. aukna hættu meðal kvenflugmanna á fósturmissi samanborið við konur í öðrum störfum, aukna hættu á áhættumeðgöngu sem og áhrif breytingarskeiðisins á kvenflugmenn en allt eru þetta hlutir sem þarf að rannsaka betur.

Skipting ellilífeyrisréttinda:

ER ÞAÐ EITTHVAÐ FYRIR OKKUR?

Lífeyrisréttindi og ólík staða hjóna og sambúðaraðila þegar kemur að töku lífeyris hefur verið nokkuð í umræðunni. Bent hefur verið á þann möguleika að skipta lífeyrisréttindum með frjálsum samningum milli aðila þar sem skipta má réttindum sem urðu til eða munu verða til á meðan á hjúskap eða sambúð stendur. Algengt er að litið sé á skiptinguna sem skilnaðarúrræði og sannarlega er það stundum raunin, en þannig er lagaákvæðið ekki hugsað heldur sem jafnræðis- og sanngirnisaðferð. Hins vegar er margt sem þarf að hafa í huga þegar skoðað er hvort skipting réttinda henti og alls ekki hægt að fullyrða að skipting réttinda sé alltaf það rétta í stöðunni.

Ef ákveðið er að skipta lífeyrisréttindum nær skiptingin eingöngu til ellilífeyrisréttinda, makalífeyrir og örorkulífeyrir stendur óbreyttur. Í öllum tilfellum er eingöngu hægt að skipta ellilífeyrisréttindum þeirra sem eru eða hafa verið í hjúskap eða óvígðri sambúð og réttindin sem má skipta skulu hafa

orðið til á þeim tíma. Það er með öðrum orðum ekki hægt að skipta réttindum sem urðu til fyrir eða eftir að hjúskap eða óvígðri sambúð lauk. Ef ákveðið er að ganga frá samningi um skiptingu réttinda þá nær skiptingin til allra lífeyrissjóða sem sjóðfélagi og maki eiga réttindi í. Þá þarf skiptingin að vera gagnkvæm og jöfn, þ.e.a.s. hvor aðili um sig skal veita hinu sama hlutfall réttinda sinna en heimilt er að framselja til maka allt að helmingi ellilífeyrisréttindanna.

Þær leiðir sem hægt er að fara í þessum efnum eru þrjár og skiptingin getur átt við réttindi í nútíð, fortíð og framtíð. Hægt er að skipta þeim lífeyrisgreiðslum sem þegar eru hafnar eða áunnum réttindum, uppfylli sjóðfélagi og maki skilyrði til þess, og svo má skipta innborgunum í lífeyrissjóðinn þannig að þær myndi í hverjum mánuði sjálfstæðan rétt fyrir hvorn aðila.

Förum aðeins nánar yfir hverja leið.

1. SKIPTING ÁUNNINNA ELLILÍFEYRISRÉTTINDA

Velji sjóðfélagi og maki þessa leið er hægt að skipta allt að helmingi lífeyrisréttinda skipt sem söfnuðust á meðan sjóðfélagi og maki voru í sambúð.

Þetta er sú leið sem flestir þekkja og mest er rætt um. Skilyrði fyrir skiptingu áunninna réttinda er að sjóðfélagi sé yngri en 65 ára og þá þarf skiptingin jafnframt að fara fram sjö árum áður en taka ellilífeyris getur hafist. Lagaskilyrði er að heilsa sjóðfélagsans dragi ekki úr lífslíkum hans, þá má aðeins skipta þeim réttindum sem áunnust meðan hjúskapur eða sambúð varði. Vegna þessara tveggja skilyrða þurfa tvenn fylgigögn að fylgja beiðni um skiptingu áunninna réttinda en það er vottorð frá lækni vegna heilsufars og vottorð frá þjóðskrá sem sýnir hversu lengi sambúð eða hjúskapur hefur varað.

Að lokum er svo sett það skilyrði

að heildarskuldbinding viðkomandi lífeyrissjóða hvorki aukist né minnki við skiptinguna. Þetta þýðir að sá hluti ellilífeyrisréttindanna sem kemur í hlut makans verður annað hvort skertur eða aukinn og þá í samræmi við aldur og kyn hans. Umrædd leið er oftast farin þegar munur á lífeyrisréttindum er mikill og makalífeyrisréttindi í lífeyrissjóði þess sem á hærri réttindin er lítill.

Hafa þarf í huga að úrræðinu er ætlað að jafna heildarstöðu lífeyrisréttinda milli hjóna, ekki gera réttindi maka hærri en sjóðfélaga. Í sjóði eins og EFÍA þar sem makalífeyrisréttur er ævilangur getur skipting verið varhugaverð.

Þessu til útskýringar skulum við taka nokkuð afgerandi dæmi um sjóðfélaga sem á öll sín réttindi í EFÍA en maki á alls engin lífeyrisréttindi. Í því tilfelli yrði skiptingin ekki til þess að jafna lífeyrisréttindi á milli hjóna, heldur

myndi maki standa uppi með hærri lífeyrisréttindi en sjóðfélagi. Þetta kann að hljóma undarlega en ástæðan er sú að við skiptinguna fengi maki allt að helmingi ellilífeyrisréttinda sjóðfélaga og ævilangan makalífeyri að auki. Sjóðfélagi léti hins vegar frá sér allt að helming af sínum ellilífeyrisgreiðslum en ætti engan rétt á makalífeyri úr lífeyrissjóði maka síns þar sem engin lífeyrisréttindi voru til staðar þar fyrir. Ef báðir aðilar vilja engu að síður skoða skiptingu mætti til dæmis skoða það að skipta lægra hlutfalli en 50%. Þá gæti þessi leið komið til skoðunar ef fyrirséð er að maki muni ekki fá makalífeyrisgreiðslur vegna skilnaðar, en makalífeyrir er líkt og nafnið gefur til kynna, einungis greiddur til maka. Ef það samband er ekki lengur til staðar skeykir makalífeyrisrétturinn ekki lengur réttindastöðu sjóðfélaga og maka.

2. SKIPTING ELLILÍFEYRISGREIÐSLNA

Sé þessi leið valin er einungis um að ræða skiptingu á ellilífeyrisgreiðslum á milli sjóðfélaga og maka. Við fráfali sjóðfélaga falla greiðslur til maka niður, en makalífeyrisgreiðslur tækju

þá við. Við fráfali maka fær sjóðfélagi hins vegar greiddan allan ellilífeyririnn á ný. Skiptingin þarf að vera jöfn og gagnkvæm. Þessi leið er til dæmis farin komi til þess að sjóðfélagi og maki geti

ekki lengur haldið heimili saman sökum heilsufars á efri árum eða í þeim tilgangi að jafna skattbyrði.

3. SKIPTING FRAMTÍÐARRÉTTINDA

Með framtíðarréttindum er átt við þau ellilífeyrisréttindi sem munu ávinnast eftir að samkomulag um skiptinguna hefur verið gert og þar til taka lífeyris hefst eða sambúð eða hjónabandi er slitið. Hér er í raun um samskonar skiptingu að ræða og þegar áunnum ellilífeyrisréttindum er skipt (sjá nr.1), þar er horft í baksýnispegilinn og áunnum réttindum skipt með maka en hér horfum við fram á vegin og skiptum þeim réttindum sem eiga eftir að ávinnast á meðan á hjúskap stendur.

Sá möguleiki er fyrir hendi að velja báðar leiðir í einu, skipta því sem hefur áunnist og því sem mun ávinnast þau ár sem sjóðfélagi á eftir í starfi. Ef þessi leið er valin virkar hún á þann hátt að fyrir hverja greiðslu sem berst fyrir sjóðfélagi til sjóðsins skiptist

hún milli sjóðfélaga og maka og myndar sjálfstæð ellilífeyrisréttindi fyrir hvorn aðila. Makalífeyrisréttur og örorkulífeyrisréttur myndast hins vegar einungis hjá sjóðfélagi.

Í lífeyrissjóðum þar sem makalífeyrisréttur er lágur og maki sjóðfélaga sinnir í meira mæli

ólaunaðri vinnu og ávinnur sér því lítil lífeyrisréttindi getur þessi leið t.d komið til tals. Þar sem makalífeyrisréttur í EFÍA er með því hæsta sem þekkist og ekki er hægt að skipta þeim hluta réttindanna gilda sömu varúðarorð um þessa tegund skiptingar og skiptingar á áunnum réttindum sem farið var yfir hér að ofan.



EN HVERT ER ÞÁ SVARIÐ, HVAÐ ER BEST FYRIR MIG AÐ GERA?

Möguleikarnir eru þrír og nokkuð ólíkir í framkvæmd þó ætluð áhrif séu í grunninn þau sömu. Þá skiptir líka miklu máli að hafa í huga að ellilífeyrisréttindi sem og réttur til makalífeyris er ólíkur milli sjóða og sjóðfélagar og makar þeirra geta átt réttindi í nokkrum sjóðum, því er ekki hægt að fullyrða að ein leið sé sú rétta fyrir alla. Þegar lokið er við að kanna ólík ellilífeyrisréttindi og rétt til makalífeyris er fyrsta spurningin sem þarf að svara hversu löng ævi sjóðfélagans og makans verður. Blessunarlega veit ekkert okkar svarið við þeirri spurningu né heldur vitum við með vissu hvernig efri árin verða, hvort við munum geta búið heima síðasta æviskeiðið eða hvort við munum njóta þjónustu hjúkrunarheimilis á einhverju tímabili.

Þess vegna byggjast ákvarðanir um skiptingu lífeyrisréttinda

óhjákvæmilega á einhvers konar líkindamati á því hvað framtíðin muni bera með sér. Fyrir vikið þarf að ígrunda ákvarðanir um skiptingu réttinda vel og standi vilji beggja aðila til þess að fara í slíka skiptingu þarf einnig að skoða hver af þeim þremur leiðum sem hér hefur verið fjallað um henti best.

Hafi greinin vakið áhuga þinn og þú hyggst skoða málið betur mæli ég með að frekari upplýsinga sé aflað á vef [Landssamtaka lífeyrissjóða](#), lífeyrismal.is og svo erum við hjá EFÍA ávallt tilbúin að taka á móti sjóðfélögum og veita frekari upplýsingar.

.....
Snædís Ögn Flosadóttir



ERNIR TEKUR NÝJA VÉL Í NOTKUN

Dornier 328 flýgur af stað

Í desember tók Flugfélagið Ernir í notkun flugvél af gerðinni Dornier 328. Vélin rúmar 32 farþega auk þriggja manna áhafnar og mun sinna áætlunarflugi á leiðum félagsins auk tilfallandi verkefna innanlands og utan.

„Við bindum vonir til þess að aukinn sætafjöldi skili hagkvæmni á ákveðnum leiðum og möguleika félagsins til að bjóða hagstæðari fargjöld en hægt hefur verið. Allt fer það þó eftir kaupum, kjörum og aðstæðum á okkar örmarkaði,“ segir Hörður Guðmundsson, forstjóri Ernis en til þessa hefur félagið haft að skipa fjórum 19 farþega flugvélum af Jetstream 31/32 gerð.

Flugfélagið Ernir er elsta starfandi flugfélag hér á landi, og er enn stjórnað

af stofnendum þess frá árinu 1970. Ernir heldur úti áætlunarflugi til fimm áfangastaða á landsbyggðinni auk Reykjavíkur. Það eru Vestmannaeyjar, Höfn Hornafirði, Húsavík, Gjögur og Bíldudalur.

Nýr starfsmaður

Bryndís Nielsen hóf nýverið störf sem upplýsingafulltrúi FÍA og mun halda utan um miðlun upplýsinga til félagsmanna, til að mynda með útgáfu fréttabréfs, uppfærslum á heimasíðu og samfélagsmiðlum.

Bryndís hefur langa starfsreynslu sem ráðgjafi, almannatengill og verkefnastjóri auk þess að hafa talsverða reynslu af ritstörfum og þýðingarvinnu.



FRÉTTAMOLAR

Hún hefur starfað hjá Athygli frá 2007, og starfar þar áfram í hálfu starfi til móts við hálf t starf hjá FÍA. Hún lauk meistaranámi í sjónrænni mannfræði frá Goldsmiths College, University of London, og hefur BA gráðu í sálfræði frá HÍ

AA fundir á miðvikudögum

AA fundir flugmanna fara fram á hverjum miðvikudegi kl. 20:00 á Hótel Loftleiðum.

BRENNIVÍNSNEFNDIN...

Ástæðan fyrir þessari fyrirsögn er sú að við í félagastuðningi FÍA vildum ná athygli þinni. Gott... það tókst, þú ert byrjuð/aður að lesa.

Við í stoðnefnd FÍA viljum enn og aftur minna á störf okkar. Eins og gefur að skilja eru öll mál sem á okkar borði lenda bundin trúnaði. Þetta er kannski ein skýringin á því að margir vita ekki af okkur og ennþá heyrir maður talað um „brennivínsnefndina“. Vissulega tengist áfengisneysla okkar störfum, en þau mál eru í miklum minnihluta.

Margir jákvæðir og áhugaverðir hlutir eru að gerast þegar kemur að geðheilsu flugmanna. Störf Rúdólfs Adolfssonar, geðhjúkrunarfræðings, hafa hjálpað mörgum og auk þess geta félagsmenn leitað til sálfræðistofunnar Lífs og sálar. Allt er bundið trúnaði, og sjúkrasjóður borgar þessa reikninga.

Í byrjun október síðastliðnum var haldinn fyrirlestur í Grjótnesinu þar sem tveir breskir sálfræðingar, Robert Bor og Adrian Bekker, fræddu okkur um svokallað „peer support“ kerfi. Þeir reka fyrirtæki sem heitir Centre for Aviation Psychology. Þetta fyrirtæki hefur í um eitt ár unnið fyrir British Airways og var mjög áhugavert að hlusta á þessa menn og fullyrtu þeir að á þessu ári hafi þeim tekist að bjarga starfsferli tveggja flugmanna ásamt því að veita fjölda annarra stuðning.

Stóra breytingin í þessum málum er sú að innan tveggja ára mun EASA gera þær kröfur til flugrekanda að þeir komi sér upp kerfi þar sem hlúð er að geðheilsu flugmanna. Má segja að þarna sé verið að gera svipaða hluti og stoðnefnd FÍA hefur verið að vinna í. Enn ein breytingin í þessum málum er sú að í dag er flugmönnum heimilt nota ákveðin geðlyf án þess að missa heilbrigðisskírteini.

Öll lendum við í áföllum og erum eflaust misjafnlega hæf/reynd/þroskuð/upplögð til að höndla erfiðleikana. Fólk hefur leitað til stoðnefndar vegna alls konar vandamála, t.d. ástvinamissis, skilnaðar, gjaldþrots, ástarsorgar og simmakvíða. Aðalatriðið í þessu er að fólk viti að það er til HJÁLP.

Það er engin skömm að leita sér hjálpar ef um verk í sálartetrinu er að ræða, frekar en það er skömm að því að fá verk í fótinn eða öxlina. Rétt er að taka fram að hver og einn getur haft samband við hvaða stoðnefndarfulltrúa sem er. Látum ekki fordóma, hræðslu við starfsheiður og -öryggi, verða til þess að við leitum ekki hjálpar. Til þess arna er stoðnefnd þar sem allt er bundið trúnaði, eins og áður hefur komið fram.

Við í stoðnefnd óskum öllum meðlimum FÍA gleðilegra jóla og farsældar á nýju ári.

.....

Eins og gefur að skilja eru öll mál sem á okkar borði lenda bundin trúnaði. Þetta er kannski ein skýringin á því að margir vita ekki af okkur og ennþá heyrir maður talað um „brennivínsnefndina“.

Vissulega tengist áfengisneysla okkar störfum, en þau mál eru í miklum minnihluta.

STOÐNEFND FÍA:

Hver og einn getur haft samband við hvaða stoðnefndarfulltrúa sem er

Þórarinn Ingason, s: 840 2123

(Landhelgisgæslan)

Jón Viðar Magnússon, s: 898 2621

(Bláfugl)

Stefán P. Þorbergsson s: 861 4175

(Atlanta)

Jóhanna Gylfadóttir s: 861 9202

(Icelandair)

Þorkell Jóhannsson s: 895 8098

(Ernir, Mýflug, Flugskólar og

Norlandair)

Eggert Sæmundsson s: 899 9559

(Ernir, Mýflug, Flugskólar og

Norlandair)

Einar Dagbjartsson s: 863 6357 –

(Icelandair)

Steingrímur Rafn Friðriksson s:

8970300 (Air Iceland Connect)

.....

Öll lendum við í áföllum og erum eflaust misjafnlega hæf/reynd/þroskuð/upplögð til að höndla erfiðleikana.

Fólk hefur leitað til stoðnefndar vegna alls konar vandamála, t.d. ástvinamissis, skilnaðar, gjaldþrots, ástarsorgar og simmakvíða. Aðalatriðið í þessu er að fólk viti að það er til HJÁLP.



*Við óskum ykkur gleðilegra jóla
og farsældar á komandi ári!
Félag íslenskra
atvinnuflugmanna*