



Fréttabréf

Desember 2016 - www.fia.is

Viðtakandi



Formaður hvetur unga félagsmenn til virkni:

FÍA 70 ára

- flugmenn eiga sameinast í einu félagi

Félag íslenskra atvinnuflugmanna var stofnað þann 3. desember 1946 á fundi á Hótel Winston við Nauthólsvík. Stofnfélagar voru 30. Fyrsti formaður var kjörinn Jóhannes R. Snorrason og með honum í fyrstu stjórn félagsins voru kjörnir Alfreð Elíasson og Smári Karlsson sem aðalmenn. Svo skemmtilega vill til að börn þessara þriggja fyrstu stjórnarmanna og frumkvöðla í flugi á Íslandi eru starfandi flugstjórar í dag og félagsmenn í FÍA. Tveir upphaflegu stofnfélaganna þeir Dagfinnur Stefánsson og Magnús Norðdahl eru enn félagar í FÍA.

Einnig er athyglisvert að meðal stofnenda FÍA voru stofnendur og eigendur flugfélaga sem fljótlega urðu viðsemjendur félagsins í kjarasamningum. Þarna voru framsýnir menn á ferð því félagið varð fljótt stéttarfélag ekki síður en fagfélag.

Viðfangsefnið hafa ekkert breyst. Fyrsta mál á dagskrá fyrsta félagsfundar FÍA var um framtíð Reykjavíkurflugvallar sem hafði verið byggður af Bretum og þá nýkominn í eigu Íslendinga. Þá voru aðilar sem börðust gegn flugvellinum með sömu rökum og beitt er í dag. Við Íslendingar höfum sem sagt ríft um flugvöllinn í rúm 70 ár.

FÍA hefur svo sannarlega vaxið og dafnað á þessum 70 árum. Skipst hafa á skin og skúrir en vöxturinn nú síðustu ár hefur verið meiri en nokkru sinni. Í FÍA eru í dag rúmlega 700 virkir félagar og heildarfjöldi í félaginu er um 1000. Í gildi eru 10 kjarasamningar við 12 flugrekstraraðila.

Margir hafa lagt hönd á plóg. Hér verða menn og konur ekki nafngreind en ég vil þakka öllum þeim fjölmörgu



Órnólfur Jónsson, formaður FÍA á afmælissagnadri FÍA þann 3. desember síðastliðinn.

sem hafa starfað fyrir FÍA um skemmri eða lengri tíma. Að flugmenn séu tilbúnir að starfa fyrir FÍA að okkar fjölbreyttu verkefnum er ómetanlegt. Það má ekki breytast þótt við stækkum hratt. Ég vill nota þetta tækifæri til að hvetja okkar fjölmörgu nýju félagsmenn til að gefa kost á sér í störf fyrir félagið. Við þurfum svo sannarlega á ykkur að halda og þeirri margvíslegu þekkingu og reynslu sem þið hafið fram að færa.

Við íslenskir atvinnuflugmenn eigum heima sameinaðir í einu félagi. Við erum í dag ekki allir undir sama hatti. Því þarf að breyta og að því eigum við að stefna. Ógnirnar sem stöðja að okkur eru alþjóðleg fyrirbæri eins og verktaka, Trans National Airlines, sýndarverktaka, greitt fyrir að fljúga og viðskiptamódel eins og Ryanair beitir miskunnarlaust. Flugrekstrarleyfi í einu landi, heimahöfn í öðru og svo unnið frá starfsstöð í því þriðja og allt í gegnum áhafnaleigu í fjórða landinu. Erfitt að vita hvaða reglur gilda um starfsemina eða hvar greiða á skatta og skyldur eða hvort það er yfir höfuð gert. Við þurfum að berjast gegn þessu.

Flugmenn í verkalýðsfélögum eru aðeins rúmlega þriðjungur af atvinnuflugmönnum í heiminum. Við erum stoltir félagar í IFALPA, ECA, NTF og ITF. Með virkri þátttöku í þessum alþjóðasamtökum er okkar besta tækifæri og möguleiki til að berjast gegn þessum fyrirbærum sem flugrekendur víða um heim eru sífellt að beita á frumlegri og ófyrirleitnari hátt.

Helstu baráttumálin hafa verið, eru og verða áfram starfskjörin, öryggismálin og heilbrigðismálin.

Ég vil þakka viðsemjendum okkar fyrir gott samstarf og gjafir og kveðjur sem þeir hafa sent okkur í tilefni afmælisins. Við þurfum ávallt að vera í góðu samstarfi við flugrekendur og þannig er það yfirleitt. Það hefur vissulega stundum skorist í odda. Það á aftur á móti að vera undantekningin og við kjósum alltaf samtal fram yfir átök. En stéttarfélag sem vill láta taka sig alvarlega getur hins vegar aldrei útilokað að beita vopnum.

Við höfum átt í góðu samstarfi við opinbera aðila og má þar sérstaklega nefna innanríkisráðuneytið, samgöngustofu, rannsóknarnefnd samgönguslysa og Isavia. Einnig vil ég nefna góð samskipti við samstarfsfólk okkar í stéttarfélögum sem standa okkur nærri, Flugfreyjufélagi Íslands og Flugvirkjafélagi Íslands.

Hvernig er best að sækja fram og sigrast á þeim ógnum sem að okkur stöðja? Ein leið er árangursríkust og hefur alltaf verið. Það mun ekki breytast. SAMSTADAN. Með samstöðu eru okkur allir vegir færir.

Til hamingju með afmælið félagsmenn.

Nýtt verkefni
Atlanta
bls 2

Niðurskurður
LHG
bls 3

Mistök eða
gáleysi
bls 6

Annáll
EFÍA
bls 8

Myndir frá 70 ára
afmæli FÍA
bls 10-11

Reykjavíkurlflugvöllur ónothæfur

- annað sinn á skömmum tíma

Útsynningur og suðvestan hvassviðri gerði það að verkum að Reykjavíkurlflugvöllur var ónothæfur um tíma þann 20. desember s.l. þegar ein haustlægðin gekk yfir. Rétt eins og gerðist líka um miðjan nóvember s.l. stóð vindurinn beint á braut 24 sem nú er búið að loka. Til að bíta höfuðið af skömminni er engin nothæf flugbraut í þessari stefnu á suðvesturhorni landsins, sem er mjög slæmt. Þeir sem sinna sjúkraflugi segja það ekki spurningu hvort heldur hvenær þetta muni hafa úrslitaáhrif um að koma sjúklingi tímanlega á sjúkrahús.

Þá er það til háborinnar skammar fyrir stjórnvöld að hafa ekki uppfyllt loford sem margsinnis var gefið um að opna braut 07/25 í Keflavík áður en 06/24 yrði lokað í Reykjavík, eins og formaður Öryggisnefndar FÍA benti á hér í síðasta blaði. Þótt vissulega kæmi sú braut aldrei fyllilega í stað neyðarbrautarinnar í Reykjavík, sérstaklega fyrir sjúkraflugið vegna nálægðar við Landsspítalann.



METAR BIRK 201800Z 24038G49KT 9999 SCT024 BKN033 02/M02 Q0955

Veðurskeyti frá Reykjavíkurlflugvelli þann 20. desember. Hliðarvindur út fyrir mörk á öðrum brautum en vindur stóð beint á braut 24, sem nú er lokað.

Fréttabréf FÍA

Ritstjórn

Jóhannes Bjarni Guðmundsson
jbg@fia.is

Umbrot

Jóhannes Bjarni Guðmundsson
jbg@fia.is

Myndir

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

Útgefandi

Félag íslenskra
atvinnuflugmanna

desember 2016

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.

Air Atlanta í nýtt verkefni



Air Atlanta byrjaði í síðasta mánuði að fljúga milli Þýskalands og South Carolina í Bandaríkjunum fyrir fyrirtækið Senator International. Flugvélin er af gerðinni Boeing 747-400F og flýgur tvisvar í viku frá annað hvort Munich eða Frankfurt til Greenville Spartanburg. Meginhluti fraktarinnar eru íhlutir í bíla fyrir BMW en fyrirtækið er með verksmiðju í Greenville Spartanburg.

Aðra daga vikunnar þegar vélin er ekki í þessu flugi, verður hún til leigu í tilfallandi verkefnum í samstarfi við Chapman Freeborn.

Forsvarsmenn Air Atlanta segjast afar stoltir af þessu nýja samstarfi við Senator International og vonast til að á því megi byggja aukna samvinnu í framtíðinni.

Niðurskurður blasir við hjá LHG

fækka um eina varðskipsáhöfn og draga úr starfsemi vantar uppfærslu á blindflugsbúnaði í þyrlunum

Við Landhelgisgæslunni blasir krefjandi verkefni við að standa undir sínum helstu lögbundnu skyldum á næsta ári, samkvæmt fjárlagafrumvarpinu. Fækka þarf um eina varðskipsáhöfn á næsta ári auk þess sem draga þarf úr annarri starfsemi. Stofnunin hefur farið fram á að rekstrarframlag verði aukið um 300 m.kr. árið 2017 til að bregðast við því að tekjur vegna Frontex-verkefna eru ekki lengur fyrir hendi. Þetta er sú aukning sem nauðsynleg er til að halda uti einu varðskipi allt árið og vera með þrjár þyrlur og eina flugvél í rekstri.

Í frumvarpinu kemur fram að stefna þurfi að fjölgun áhafna á varðskipum, þyrlum og flugvél Landhelgisgæslunnar svo tryggja megi viðunandi þjónustu- og öryggi í löggæslu, eftirliti, leit og björgun á hafinu umhverfis Ísland og á úthafinu. Það er hins vegar ekki að sjá að veittir fjármunir muni duga til að ná þessu fram.

Þátttaka í erlendum verkefnum hefur verið hluti af verkefnum stofnunarinnar undanfarin ár vegna samdráttar í fjárveitingum ríkisins. Verkefnin voru meðal annars fyrir Frontex og Landamærastofnun Evrópu. Tekjur af erlendum verkefnum voru meðal annars nýttar til að sinna viðhaldi og eftirliti með flugvél, þyrlum og varðskipum. Með þessum hætti gat stofnunin haldið í reynda starfsmenn og ráðið nýja þannig að erlendu verkefnum hefur fylgt bæði faglegur og fjárhagslegur ávinningur. Forsendur fyrir áframhaldandi þátttöku í þessum verkefnum eru breyttar og litlar líkur eru á að stofnunin muni sinna verkefnum af þessu tagi. Þetta þýðir að sértekjur sem árin 2010-2015 voru að meðaltali 700 m.kr. á ári, eru ekki lengur fyrir hendi.

Þyrlurnar án blindflugsbúnaðar?

Gert er ráð fyrir að hefja endurnýjun á þyrluflota Landhelgisgæslunnar árið 2019, samkvæmt fjármálaáætlun ríkisins. Breytingar á aðflugskerfi hér á landi leiða til þess að nauðsynlegt er að uppfæra blindflugsbúnað á þyrlum Landhelgisgæslunnar á árinu 2017. Án gervihnattaaðflugsbúnaðar eru þyrlurnar mun verr í stakk búnar en annars til að sinna leit og björgun.



Áætlaður kostnaður vegna breytinga á aðflugsbúnaði þyrlanna er 150 milljónir króna en samkvæmt fjárlagafrumvarpinu er ekki gert ráð fyrir fjárveitingum vegna þessa árið 2017.

Leitar- og björgunarþjónusta þyrlu á sjó er vegna fjárskorts ekki að fullu trygg fyrir utan 20 sjómíllur frá strönd, sjö til átta mánuði ársins. Útköllum björgunarþyrlna hefur fjölgað mikið á undanförnum árum, ekki síst vegna erlendra ferðamanna. Með sama áframhaldi lítur út fyrir að í lok árs

2016 hafi þyrlurnar flutt á árinu um 80% fleiri en árið 2014. Sú fjölgun sem þegar hefur átt sér stað er farin að hafa veruleg áhrif á rekstur Landhelgisgæslunnar og tvísýnt er að hægt sé að halda uppi nauðsynlegri þjónustu þar sem áhafnir eru ekki nægilega margar til að bregðast við þessari aukningu. Þyrlur stofnunarinnar eru 3 og áhafnir eru 5. Æskilegt er að fjölga áhöfnum til að auka björgunargetu. Kostnaður við að fjölga um eina þyrluáhöfn er áætlaður 250 m.kr.



Breytingar á útgreiðslu úr Sjúkrasjóði

Á síðasta ári var samþykkt að hin árlega endurgreiðsla úr Sjúkrasjóði færi fram í mars í stað desember eins og venja var. Ýmsar ástæður liggja að baki þessum breytingum, sem dæmi

má nefna dreifingu á vinnuálagi við uppgjör hjá starfsfólki skrifstofu FÍÁ en hentugra þótti að fara í vinnu við uppgjör sjóðsins eftir að vinnu við aðalfund FÍÁ lýkur.

Rannsókn London School of Economics:

Öryggismenning er betri innan hefðbundinna flugfélaga

lággjaldafélög og fraktfélög koma verr út

Lággjaldaflugfélög og fraktflugfélög koma mun verr út í nýrri rannsókn sem London School of Economics (LSE) og Eurocontrol stóðu að með milligöngu Evrópusambandsins. Öryggismenning innan þessara flugfélaga mælist lakari heldur en tíðkast innan hefðbundinna flugfélaga þar sem flugmenn eru launamenn í beinu ráðningarsambandi við flugfélagið sem þeir vinna fyrir.

Gerð var ítarleg könnun meðal meira en sjö þúsund flugmanna í Evrópu og segja rannsakendur að niðurstöður sýni að almennt sé góð öryggismenning innan fluggeirans. Flugmenn segjast almennt vera öruggir að sinna sinni vinnu, eru óhræddir við að hvetja vinnufélaga til að láta sig öryggismál varða og hafa trú á sjálfum sér sem framvörðum flugöryggis. En þrátt fyrir þessi jákvæðu atriði eru nokkrar sláandi niðurstöður sem birtast og eru m.a.:

- Stór hluti flugmanna segist hafa þjáðst af þreytu í vinnunni eða 58%.
- Tveir af hverjum þremur telur að ekki sé næg þjálfun þegar nýir verkferlar eða ný kerfi eru tekin í notkun.

- Aðeins rúmlega þriðjungur flugmanna segist bera mikið traust til stjórnenda flugfélaganna þegar kemur að flugöryggismálum.

Ein athyglisverðasta niðurstaðan er samt afstaða flugmanna til öryggismenningar innan fyrirtækjanna og virðist hún fara eftir því hvernig flugfélag er unnið fyrir og þá hvaða ráðningarform flugmennirnir búa við. Flugmenn sem starfa fyrir lággjaldaflugfélög og fraktflugfélög gefa öryggismenningu síns fyrirtækis mun lakari einkunn en þeir sem starfa hjá hefðbundnum áætlunarflugfélögum. 42% flugmanna í frakt- og lággjaldafélögum telja að fyrirtækin búi ekki yfir nægilegu starfsfólki til að verkin séu unnin með öruggum hætti. Þá sýnir könnunin að flugmenn sem eru gerviverktakar og þeir sem eru á svokölluðum „zero-hour“ samningum þar sem eingöngu eru greidd laun fyrir floginn tíma, finna mun minna til öryggismenningar en kollegar þeirra sem njóta ráðningarsamnings beint við flugfélagið. Eitt dæmi um þetta er hversu óhræddir flugmenn eru að tilkynna um meinta vankanta í flug-

rekstrinum og þar sýnir sig að sá sem er starfsmaður flugfélagsins er mun líklegri til að tilkynna um það sem betur má fara, en sá sem er ekki starfsmaður flugfélagsins.

Þessi niðurstaða LSE rannsóknarinnar er í takti við það sem kom fram í rannsókn Ghent háskólans, en hún markaði tímamót því þar var í fyrsta sinn akademísk niðurstaða kynnt sem sýndi fylgni á milli flugöryggis og ráðningarsambands flugmanna. Það er ekki síst í kjölfar Ghent rannsóknarinnar sem kröfur flugmannafélaga hafa gerst háværarar um að stjórnvöld setji þá meginreglu að flugmenn skuli vera í beinu ráðningarsambandi við sitt flugfélag. Evrópupingið ályktaði líka í þessa veru í september s.l. og verður forvitnilegt að sjá hvort sú ályktun nái eyrum stjórnmalamanna í Brussel og víðar.

Hægt er að lesa nánar um niðurstöður rannsóknar LSE á vef ECA, www.eurocockpit.be.

Ryanair flugmenn í Þýskalandi:

Vakning um samstöðu

Ryanair flugmenn í Þýskalandi eru í fyrsta sinn að bindast samtökum til að hafa áhrif á kjör sín og vinnufyrirkomulag. Hið nýja ráð (*e. company council*) er sett á fót með aðstoð og stuðningi frá VC, hinu þýska stéttarfélagi atvinnuflugmanna og samanstendur af flugmönnum og flugstjórum Ryanair sem eru bæði ráðnir beint til félagsins eða sem gerviverktakar í gegnum áhafnaleigu. Í fréttatilkynningu frá VC kemur fram að fyrsta verkefni ráðsins verði að ná fram hlutum sem öðrum launþegum í landinu þyki sjálfsagðir.

Það er lýsandi fyrir ástandið að þeir flugmenn Ryanair sem skipa ráðið þurfa að njóta nafnleyndar vegna ótta við hefndaraðgerðir frá fyrirtækinu, málaferli og/edá uppsagnir.

Eins og við greindum frá í síðasta tölublaði hefur mikið gengið á í herbúðum Ryanair flugmanna í Þýskalandi eftir að þarlend stjórnvöld fengu heimild til hundruð húsleita hjá flugmönnum vegna gruns um skattsvik og undanskot á opinberum gjöldum. Sú herferð stjórnvalda virðist hafa opnað augu flugmannanna um

nauðsyn þess að bindast samtökum og hefur fjöldi þeirra gengið í þýska flugmannfélagið síðustu vikur og mánuði. Forseti þýska flugmannafélagsins segir í yfirlýsingu að stofnun hins nýja ráðs undir merkjum VC sé skýrt merki um að flugmennirnir vilji ekki lengur taka þátt í vafasömum klækjabrögðum fyrirtækisins. Með samtakamættinum muni þeir ná fram eðlilegum réttindum sem launþegar eiga að njóta.

Frá Starfsmenntasjóði FÍA

Afgreiðsluferli með umsóknir hjá Starfsmenntasjóði var breytt á þessu ári, búið er að skilgreina og flokka flestar almennar umsóknir sem berast til okkar og getur skrifstofa FÍA afgreitt þær mánaðarlega í stað þess að þær bíði yfirferðar stjórnar starfsmenntasjóðs. Er þetta mikil framför á skilvirkni og gengur ágætlega upp. Einnig hafa nær allar styrkumsóknir borist til okkar rafrænt í gegnum heimasíðu FÍA og er það mjög jákvæð þróun og auðveldar allt utanumhald og afgreiðslu umsókna. Viljum við hvetja fólk til að nýta sér þá leið í framtíðinni.

Fjöldi umsókna til Starfsmenntasjóðs FÍA hefur verið nokkuð svipaður og á liðnum árum, ný úthlutunarleið 12.2 sem gefur kost á tómstundastyrk hefur komið vel út og gefið okkur kost

á að styrkja margvísleg uppbyggjandi námskeið félagsmanna FÍA.

Í sumar voru haldin tvenn sumar-námskeið í samvinnu við Grillskóla Garðheima. Voru þau bæði vel sótt og gerður góður rómur að þeim. Verður vonandi áframhald á þessu góða samstarfi.

Það er okkur hjá Starfsmenntasjóði FÍA ánægjuefni að tilkynna, að í febrúar og mars 2017 verða haldnir tvennir fyrirlestrar um flugreglur og reglugerðir. Breytingar sem hafa verið gerðar upp á síðkastið í okkar umhverfi og hvað er í pipunum.

Reynir Einarsson yfirkennari bókleggrar deildar hjá Flugskóla Íslands og flugstjóri hjá Icelandair ásamt Ernu Á. Mathiesen lögfræðingi FÍA sjá um þessa fyrirlestra.

Staðfestar dagsetningar verða nánar auglýstar síðar.

Að endingu viljum við hvetja alla félagsmenn að hafa samband við okkur hjá starfsmenntasjóðnum hafi þeir góðar hugmyndir að fyrirlestrum og eða námskeiðum sem gætu nýst okkur í starfi.

Endurmenntun og þjálfun hugans er ekki síður mikilvæg en líkamleg þjálfun. Því hvetjum við ykkur, kærufélagsmenn, til að líta vel í kringum ykkur á nýju ári hvort ekki sé eitthvert nám, námskeið eða fyrirlestrar sem gætu hentað ykkur.

Gleðileg jól.
f.h Starfsmenntasjóðs FÍA
Egill Sigurðsson

Hertar reglur í farvatninu - breytingar eftir slys Germanwings

Flugöryggisstofnun Evrópu EASA hefur nú lagt fram tillögur til Framkvæmdastjórnar Evrópusambandsins um töluverðar breytingar á lögum og reglum og er það útspil stofnunarinnar í kjölfar flugslyss Germanwings 9525 þegar Airbus flugvél fórst í frönsku Ölpunum. Tillögurnar hafa verið í smíðum allt frá því að frumdrög að flugslysaskýrslu um Germanwings kom út og eiga þær líklega eftir að hafa nokkur áhrif á vinnuumhverfi flugmanna í framtíðinni.

Samkvæmt frétt á vef EASA segir að í breytingunum felist eftirfarandi:

Ensuring that all pilots have access to a support programme;

Mandating airlines to perform a psychological assessment of pilots before the start of employment;

Introducing systematic Drug & Alcohol (D&A) testing of flight and cabin crew upon employment, after a serious incident or accident, with due cause (i.e. following reasonable suspicion), as well as

Unannounced D&A testing after rehabilitation and return to work;

As an additional safety barrier for airlines which are not already subject to a national programme for psychoactive substance testing;



mandatory random alcohol screening of flight and cabin crew within the EU RAMP inspection programme.

Næstu skref:

Reiknað er með að nýjar reglur sem byggja á þessum tillögum EASA taki í fyrsta lagi gildi í ágúst 2017 og verða

þá með tveggja ára aðlögunartíma. Gildistaka gæti því orðið í fyrsta lagi um mitt ár 2019. Þegar nýju reglurnar hafa verið útgefnar af Evrópusambandinu mun EASA birta endanlega útgáfu af leiðbeiningarefni (AMC/GM = Acceptable Means of Compliance and Guidance Material).

Lokun brautar

Til stendur að loka þverbrautinni á Kastrup flugvelli í Kaupmannahöfn eftir 7 ár. Brautin er 12/30 og er eingöngu notuð þegar hvass vindur er þvert á hinar tvær aðal flugbrautir vallarins. Nú hefur flugvöllurinn formlega sótt um leyfi til að loka brautinni,

sem gæti þýtt að flugvélar verði frá að hverfa í hvössum noðrvestan- eða suðaustan vindi. Ætlunin er að stækka flugstöð vallarins á það svæði þar sem hluti brautarinnar liggur í dag.

heimild: alltumflug.is

Mannleg mistök eða stórfellt gáleysi?



Sara Hlín Sigurðardóttir
flugmaður Ícelandair
og lögfræðingur
skrifar

Nú í lok nóvember sat ég fund á vegum EUROCONTROL undir yfirskriftinni „Just Culture and the Judiciary” eða Sanngirnismenning og dómskerfið. Nokkrir fundir hafa verið haldnir um þetta málefni en hinn eiginlegi tilgangur er að koma því til leiðar að dómara Evrópuríkja refsir ekki þegar mannleg mistök leiða til flugslysa eða alvarlegra flugatvika. Miða skal við að ásetning eða alvarlegt gáleysi þurfi til svo að einstaklingur sé sóttur til saka.

Mikil áhersla er lögð á að fá sem flesta úr dómskerfinu á þessa fundi en að þessu sinni voru mættir um 100 einstaklingar sem skiptust niður í dómara, saksóknara, flugmenn og flugumferðarstjóra. Fengnir voru aðilar á sviði járnbrauta og siglinga sem og úr heilbrigðiskerfinu til þess að lýsa sanngirnismenningu og saksóknum í sínu umhverfi. Niðurstaðan eftir þær kynningar var sú að fjöldi tilkynninga og skýrsla er langmestur í fluginu og við erum komin hvað lengst á veg er varðar sanngirnismenningu. Þrátt fyrir að tölur yfir fjölda dauðsfalla vegna læknastaka séu sláandi þá virðast dómara sýna mistökum heilbrigðisstarfsmanna og þá helst lækna, hvað mestan skilning. Í nokkrum Evrópuríkjum eru lækna eina sérfræðistéttin sem nýtur verndar gegn saksókn upp að einhverju marki.

Eitt umræðuefnið snérist um hvar mörk heiðarlegra mistaka og stórfellds



Frá fundi Eurocontrol þar sem fjallað var um Sanngirnismenningu og dómskerfið. Staðsetning slyss eða atviks getur haft mikil áhrif á hvernig eftirmálar þess verða fyrir flugmenn.

gáleysis eigi að liggja en afar athyglisvert var að heyra hversu ólík löggjöf ríkjanna er. Í einhverjum ríkjum er saksóknurum gert skylt að lögsækja að ákveðnum skilyrðum uppfylltum án þess að sagnæmi sé sérstaklega metið, jafnvel þó ekkert tjón hafi hlotist af. Víða skortir skilning og þekkingu á málefnum er varða flug en dómara kvarta undan að erfitt sé að finna hlutlaus sérfræðinga sér til aðstoðar.

Þegar flugslys eða alvarlegt flugatvik á sér stað rekast á hinir ýmsu hagsmunir. Hagsmunir einstaklinga sem eiga í hlut, hagsmunir mögulegra þolenda og aðstandenda þeirra, hagsmunir réttarvörslukerfisins og svo öryggishagsmunir sem snúa að því að koma í veg fyrir að sambærilegt atvik komi

fyrir aftur. Það verður að viðurkennast að því meira sem þetta var rætt þeim mun betur kom í ljós hversu ólík viðhorfin eru og stór vandinn er. Í dag er staðan sú að staðsetning slyss eða alvarlegs flugatviks getur ráðið miklu um örlög hlutaðeigandi aðila. Mannleg mistök á Ítalíu geta þýtt allt annað fyrir flugmann en ef sömu mistök hefðu átt sér stað í Bretlandi. Slíkt er óviðunandi í ljósi þess hve litlu flugmaður ræður um hvert hann fer og innan hverra lögsögu hann ferðast. Það er alveg ljóst að samræma þarf stefnu í saksóknum flugtengdra mála innan Evrópu. Við eigum langan veg fyrir höndum en eldmóðinn og áhugann vantar ekki. Skrefin sem hafa verið tekin eru stutt en stefna í rétta átt.

Úr frumvarpi til fjárlaga 2017:

Samkvæmt fjárlagafrumvarpi fyrir næsta ár er fjármála- og efnahagsráðherra heimilt að:

- Ganga til samninga við Reykjavíkurborg um lóð undir flugstöð sem fyrirhugað er að reisa við Reykjavíkurflugvöll.

- Að afsala, í samráði við utanríkisráðuneyti, flugbrautakerfi, tengdu akbrautakerfi og flughlöðum, á Keflavíkurflugvelli til Isavia ohf. enda verði þjóðréttarlegar skuldbindingar Íslands vegna varnar- og öryggismála tryggðar sem og varnar- og öryggishagsmunir landsins. Hafa skal samráð við fjárlaganefnd og utanríkismálanefnd Alþingis áður en heimildin er nýtt.

- Að selja, leigja eða ráðstafa með öðrum hætti fasteignum og landsvæðum á varnarsvæðum á Keflavíkurflugvelli sem koma á í borgaraleg not.



Aðalfundur ECA 24. og 25. nóvember:

Verkefnið að fjölga félagsmönnum



Jóhannes Bjarni
Guðmundsson flugstjóri
og formaður alþjóða-
nefndar skrifar

Um 50 manns í forsvari fyrir um 20 aðildarfélög ECA European Cockpit Association sátu aðalfund samtakanna í lok nóvember í Brussel.

Kosið var til hluta af stjórnar ECA og varð engin breyting á stjórninni að þessu sinni. Dirk Polloczek forseti ECA frá VC Þýskalandi var endurkjörinn og var einn í framboði. Einnig voru endurnýjuð umboð tveggja stjórnarmanna þeirra Paul Reuter sem technical board director frá ALPL Lúxemborg og Otjan de Bruijn sem professional board director frá VNV Hollandi. Allir eru kjörnir til tveggja ára.

Samþykkt var fjárhagsáætlun fyrir árið 2017. Lítillsháttar breyting til hækunar var samþykkt á árgjöldum okkar í ECA, eða sem nemur tæplega evru á félagsmann. Við blasir hins vegar vandi við að fjölga í samtökunum til að ekki þurfi að hækka félagsgjöldin á næstu árum til að halda úti starfseminni í Brussel. Það verður stóra verkefnið því staðreyndin er sú að flugmönnum í stéttarfélögum fer hlutfallslega fækkaandi.

Samþykkt lagabreyting:

Aðalfundurinn samþykkti neðangreinda lagabreytingu sem er m.a. hugsuð til að sporna við fækkun flugmanna í ECA. Þarna er verið að opna á samstarf við annað flugmannafélag í hverju landi til eins árs í senn og þetta er nokkuð sem FÍA gæti nýtt t.d. gagnvart ÍFF, EF vilji beggja félaga stendur til þess. Fram til þessa hafa lögin eingöngu leyft eitt flugmannafélag frá hverju landi (*e. one member association per country rule*).

„When making the declaration of membership, a Member may choose to invite another professional pilot group from its own country to participate in ECA activities for the following year. The Inviting Member shall declare a number of members equivalent to the sum of the pilot membership of



Séð yfir hluta af fundarsalnum í höfuðstöðvum Eurocontrol þar sem fundaraðstaða er öll hin besta.

the organizations. The Member will then have as many card votes as the declared membership but only one Member Vote. The card-votes of the MA and an Invited pilot group can be split. Candidates for Executive Board Directors can only come from Full Members. “

RPG:

Stór hluti fundarins fór í umræður og ákvarðanatöku varðandi framtíð RPG sem stendur fyrir Ryanair Pilot Group. Fundurinn samþykkti nokkuð róttæka stefnubreytingu varðandi flugmannahóp Ryanair og nú verða mál efni hópsins meira innanbúðar í ECA. Sú tilraun að gera þetta að sjálfstæðu félagi með aðkomu flugmanna Ryanair sjálfra gekk ekki upp. Ástæðan er sú að þeir þora lítið að stíga fram og mjög stórt hlutfall hópsins staldrar stutt við

þannig að gegnumstreymi flugmanna er mikið. Þó er vonandi að verða einhver vakning meðal flugmanna Ryanair eins og í Þýskalandi, sem fjallað er um hér í blaðinu.

Þá vinnur ECA einnig að því að ná betur til annarra dreifðra flugmannahópa eins og hjá EasyJet og fleirum (*e. trans national airlines*) og lögd er áhersla á að flugmannafélögin í hverju landi sinni þessum hópi, hvert á sínu svæði.

Á fundinum fóru stjórn og starfsfólk ECA yfir helstu málin sem unnið er í á vegum evrópsku flugmannafélaganna og er þar af nógu að taka og verður ekki allt talið upp hér. EASA og fleiri stofnanir búa stöðugt til vinnu sem okkar fólk þarf að sinna til að koma sjónarmiðum okkar á framfæri. Þemað í allri þeirri vinnu er flugöryggi.



Dirk Polloczek var endurkjörinn forseti ECA til næstu tveggja ára og tekur hér við árnaðaróskum frá Órnólfi Jónssyni formanni FÍA.

Eitt stóra áherslumál okkar í FÍA er að ECA berjist fyrir því að flugmenn séu ráðnir beint til flugfélagsins sem þeir vinna fyrir. Við viljum beint ráðningarsamband við flugfélagið og enga gerviverktöku. Ályktun Evrópuþingsins í þessa veru í haust gefur okkur byr undir báða vængi og ég tel að við eigum á næstu misserum að beina ECA í að halda þessu á lofti sem algjöru forgangsmáli í sinni vinnu í Brussel.

Annáll EFÍA

Í þessu síðasta fréttabréfi ársins er ekki úr vegi að fara aðeins yfir árið sem nú er að líða og stikla á stóru í starfsemi EFÍA á árinu.

Sjóðfélaga lán

Árið hófst á nokkrum breytingum en í upphafi árs setti stjórn sjóðnum nýjar lánareglur og var þar um að ræða þó nokkrar breytingar sjóðfélögum til hagsbóta. Veðhlutföll voru rýmkuð, tveimur nýjum lánsformum bætt við og vaxtaviðmiðum breytt. Vextir lánanna hafa síðan þá verið endurskoðaðir ársfjórðungslega og eru í dag 3,45% á verðtryggðum lánum með breytilegum vöxtum, 3,75% á verðtryggðum lánum með föstum vöxtum til fimm ára og 6,30% á óverðtryggðum lánum með föstum vöxtum til þriggja ára. Samhliða þessari breytingu var einnig kynnt til leiks ný og betrubætt lánareiknivél sem kemur sér vel þegar valkostum lána hefur fjölgað. Skemmst er frá því að segja að sjóðfélagar hafa tekið þessum nýjungum fagnandi og aðsókn í sjóðfélagalán hefur aukist svo um munar.

Fræðslufundur og fréttaveita EFÍA

Haldnir voru þrír fræðslufundir á árinu. Fyrsti fundurinn var fræðslufundur fyrir sjóðfélaga EFÍA þar sem farið var yfir eignasafn sjóðsins og ávöxtun ársins 2015 ásamt því að nýjar lánareglur voru kynntar. Fundurinn var haldin í húsakynnum FÍA, mæting var góð og umræður sérlega góðar. Annar slíkur fundur verður haldin í janúar á komandi ári. Seinni tveir voru fræðslufundir um útgreiðslur og hvað bæri að hafa í huga þegar að þeim tímamótum kemur. Annar þeirra var haldin í Háskólanum á Akureyri og hinn í húsakynnum Arion banka í Borgartúni. Sjóðfélagar sem eru að nalgast útgreiðslualdur fengu sent formlegt boð á þá fundi en þeir eru jafnframt opnir öllum sem áhuga hafa. Þessir fundir voru afar vel sóttir og á þeim sköpuðust góðar umræður.

EFÍA heldur úti heimasíðu, efia.is en þar má nalgast allar helstu upplýsingar um sjóðinn. Þar eru jafnframt birtar fréttir jafn óðum af því helsta

sem er á döfinni. Á árinu sem er að líða var opnað fyrir skráningu á fréttaveitu EFÍA en þeir sjóðfélagar sem skrá sig þar fá fréttir sendar með tölvupósti jafn óðum og þær birtast. Hvetjum við sjóðfélaga sem láta sig málefni sjóðsins varða að skrá sig í fréttaveituna en skráning fer fram á heimasíðu sjóðsins undir efia.is/skraning.



Ársfundur, uppgjör ársins og kosningar um réttindaaukningu

Ársfundur sjóðsins var haldin þann 11. maí. Á fundinum var farið yfir afkomu ársins 2015 sem var með besta móti en sjóðurinn skilaði hæstu ávöxtun allra lífeyrissjóða í landinu, 14,9% nafnávöxtun sem svarar til 12,6% raunávöxtunar. Þá var ársreikningur kynntur og tryggingastærðfræðingur sjóðsins fór yfir niðurstöðu úttektar sinnar. Niðurstaða þeirrar úttektar var einkar ánægjuleg en hún hefur farið jafnt og þétt batnandi s.l. ár og var heildarstaðan 8,1% í plús í lok ársins 2015.

Stjórn sjóðsins bar í kjölfarið upp tillögu um aukningu á áunnum réttindum sjóðfélaga um 3%. Þar sem ekki var um aukningu að ræða sem leiddi af lögum var tillagan borin upp til allsherjar atkvæðagreiðslu tveimur vikum seinna. Réttindaaukning var samþykkt með miklum meirihluta greiddra atkvæða en þáttaka í kosningunum var þó, líkt og fyrri ár, afar dræm. Ljóst er að það verkefni liggur fyrir hjá stjórn og framkvæmdastjóra að auka áhuga sjóðfélaga á sjóðnum og þá sérstaklega þeirra sem yngri eru því þáttakan í þeim aldurshópi var einna slökust. Réttindaaukningin miðaðist við júlí mánuð 2016 og kom til framkvæmda fyrstu mánaðarmót eftir að fjár-



Snædís Ögn Flosadóttir
framkvæmdastjóri
EFÍA skrifar ásamt
Sturlu Ómarssyni
formanni stjórnar EFÍA.

málaráðuneytið hafði staðfest nýjar samþykktir en það var 1. september.

Fjárfestingar

Ein af stóru breytingunum í fjárfestingarumhverfi sjóðsins á árinu voru auknar heimildir Seðlabanka Íslands til erlendra fjárfestinga. Í kjölfar gjaldeyrishafta sem komið var á í lok árs 2008 hafa erlendar eignir sjóðsins þynnst út vegna aukins innflæðis og áðurnefndra haft á nýjum fjárfestingum erlendis. Hlutfall erlendra eigna hefur lægst farið í 6,7% á þessu tímabili. Frá árinu 2015 hefur Seðlabanki Íslands gefið út heimildir, þó takmarkaðar séu, til kaupa á erlendum gjaldeyri til lífeyrissjóða. EFÍA hefur fullnýtt þær heimildir sem sjóðurinn hefur fengið og er hlutfall erlendra eigna nú 9,1%. Það er mat stjórnar að auka þurfi vel við það hlutfall til að tryggja áhættudreifingu sjóðsins en jafnframt að mikilvægt sé að vanda þar til verka og marka stefnu í því hvernig staðið skuli að slíkri aukningu. Í nýútgefinni fjárfestingarstefnu sjóðsins hefur verið mörkuð stefna um það með hvaða hætti og hversu mikið skuli auka við erlendar eignir sjóðsins, innan þess ramma sem gjaldeyriskaupaheimildir setja sjóðnum.

Horft til framtíðar

Það fer ekki fram hjá neinum að rafræn samskipti eru að ryðja sér til rúms. Þar viljum við ekki vera eftirbátar og eru ýmsar nýjungar væntanlegar með nýju ári. Ber þar helst að nefna opnun á glæsilegum sjóðfélagavef og innleiðingu á einfaldara og mun hraðvirkara ferli við greiðslumat. Þá höfum við einnig talað fyrir því að auka áhuga sjóðfélaga á sjóðnum og málefnum honum tengdum og höfum m.a. kallað eftir ábendingum frá sjóðfélögum þar um. Nú þegar hafa nokkrar góðar ábendingar um fræðslufundi borist sem hrint verður í framkvæmd á næsta ári.

Að lokum þökkum við einkar ánægjulega samfylgd á árinu sem er að líða og óskum ykkur gleðilegra jóla og farsældar á nýju ári.

Kjarasamningar losna



Örnólfur Jónsson
flugstjóri og
formaður FÍA skrifar

FÍA er í dag með 10 kjarasamninga í gildi við 12 flugrekstraraðila. Kjarasamningar við flugskólana renna út um áramótin og kjarasamningurinn við Icelandair og LHG í lok september 2017. Síðan kemur að endurnýjun á öðrum kjarasamningum í árslok 2017 og vorið 2018.

Nokkuð sérstök staða er á vinnu- markaðnum. Endurskoðunarákvæði í samningum á almenna vinnumarkaðnum eru í febrúar n.k. Þar munu áætlanir um jöfnun lífeyrisréttinda og hvort ákvæði svokallaðs SALEK samkomulags hafi haldið ráða framhaldinu. Grunnskólakennarar samþykktu nýlega kjarasamning til eins árs á nauman hátt. Má í raun segja að þeir samningar hafi klofið kennarastéttina í tvennt enda mikil óánægja hjá þeim með kjörin og hefur svo verið um langa hríð. Sjómenn felldu nýgerðan kjarasamning og eru nú í verkfalli. Hjá þeim spilar hins vegar sterk staða krónunnar meira hlutverk en hjá öðrum stéttum.

Samningar okkar hjá FÍA við Icelandair hafa ávallt verið stefnumarkandi fyrir þá samninga sem við gerum í kjölfarið við aðra flugrekendur. Í síðustu samningalotu við Icelandair árið 2014 lentum við í miklum átökum og verkfalli sem var svo bannað með lagasetningu. Stærsta ástæðan fyrir þeim átökum var að okkur var stefnt inn í samkomulag sem SA og ASÍ höfðu gert sín í milli og ekki boðið upp á viðræður um neitt annað. Ég óttast að í haust verði tónnin svipaður í viðsejendum okkar og SALEK verði flaggað.

Pótt markmiðin með SALEK séu á margan hátt jákvæð eru stærstu aðilarnir á vinnumarkaðnum að taka sér vald langt út fyrir það sem þeir hafa. Eiga SA og ASÍ að ákveða launahækkanir fyrir allan vinnumarkaðinn og aðrir svo að fylgja með? Ef semja á um meira verður það að byggjast á framleiðni aukningu. Ekkert horft til stöðu einstakra atvinnugreina eða ein-

stakra fyrirtækja. Það er eitthvað sovéskt við þessa hugmyndafræði. Þetta gengur illa upp. Við búum við íslenska krónu og óstöðugleikann sem henni fylgir.

Tekjur Icelandair eru í dag einungis um 15% í íslenskum krónum. Það kann að vera bæði okkur og Icelandair í hag að færa hluta launakjara flugmanna yfir í erlenda mynt. Þetta er eitthvað sem við munum skoða en stíga þarf varlega til jarðar. Gengisáhættan er þá á okkur sem búum í krónuhagkerfi og flestir með skuldbindingar í krónum.

FÍA mun í byrjun árs efna til skoðanakönnunar í aðdraganda nýrra kjarasamninga til að ná utan um hug félagsmanna og þær áherslur sem þeir vilja leggja í samningunum í haust. Ég er sannfærður um að í vændum er öflug kröfugerð og órofa samstaða um að fylgja henni þétt eftir.

Tilboð opnuð í innanlandsflug:

Ernir og Norlandair lægstbjóðendur

Tilboð í áætlunarflug innanlands með sérleyfi fyrir vegagerðina, voru opnuð hjá Ríkiskaupum í nóvember s.l. eftir að nýtt útboð var auglýst fyrr á þessu ári. Um er að ræða annars vegar flugleiðir milli höfuðborgarinnar og Gjögurs, Bíldudals og Hafnar í Hornafirði, og hins vegar milli Akureyrar og Vopnafjarðar, Þórshafnar og Gríms-eyjar. Lægstbjóðendur í þetta flug voru flugfélögin Norlandair með flugið út frá Akureyri og Ernir með flugið til og frá Reykjavík. Það er því allt útlit fyrir að þessi félög sinni fluginu áfram eins og verið hefur. Bæði þessi félög eru með kjarasamning við FÍA fyrir sína flugmenn. Gert er ráð fyrir að nýr samningur um áætlunarflugið á grundvelli hins nýja útboðs taki gildi 1. apríl á næsta ári og verði til þriggja ára, með möguleika á framlengingu um tvö ár til viðbótar.

Kostnaðaráætlun ríkisins vegna áætlunarflugs á alla staðina var upptá 900 milljónir króna miðað við 3 ára samning.

Tilboð flugfélaganna tveggja voru aðeins yfir kostnaðaráætlun og námu samtals um ríflega einum milljarði króna miðað við 3 ár.

Útboðið var á eftirtöldum flugleiðum:

1. Reykjavík – Gjögur – Reykjavík
2. Reykjavík – Bíldudalur – Reykjavík
3. Akureyri – Grímsey – Akureyri
4. Akureyri – Vopnafjörður – Þórshöfn – Akureyri
5. Reykjavík – Höfn – Reykjavík

	Kostnaðaráætlun miðað við 3. ár	Ernir	Norlandair
Grímsey	69.000.000		92.508.579
Þórshöfn - Vopnafjörður	222.000.000		282.389.053
Gjögur	96.000.000	102.630.906	
Bíldudalur	276.000.000	311.249.895	
Höfn	237.000.000	289.316.771	
Samtals	900.000.000	703.197.572	374.897.632
Munur á tilboðum og kostnaðaráætlun:			
	178.095.204		

70 ára afmælisfagnaður FÍA

Hátt í fjögur hundruð manns mættu og fögnuðu 70 ára afmæli FÍA í mót-töku sem haldin var á sjálfum afmælis-degi félagsins þann 3. desember s.l. Örnólfur Jónsson formaður félagsins

var hæstánægður með hvernig til tókst. Margir félagsmenn, bæði gamlir og nýir hafi látið sjá sig og átt þarna góða stund saman. Vel var veitt í mat og drykk undir góðri tónlist og Björn Bragi skemmti hópnum með stuttu uppistandi. Formaður flutti stutta ræðu og er efni hennar birt hér á forsiðu



blaðsins. „Afmælisnefnd okkar á allan heiðurinn af því að svo vel tókst til, en nefndin samanstóð af þeim Sigrúnu Jóhannesdóttur framkvæmdastjóra FÍA og flugstjórunum Vali Hlíðberg og Jóhannesi Bjarna Guðmundssyni” sagði Örnólfur.

Meðfylgjandi myndir voru teknar í afmælisfagnaðinum. Ætlunin er að birta fleiri myndir á vef félagsins og albúm með myndum frá kvöldinu verður til sýnis í húsnæði félagsins.







*Stjórn og starfsfólk FÍ A sendir
félagsmönnum bestu jóla- og nýárskveðjur.
Þökkum fyrir samskiptin á liðnum árum og
óskum öllum farsældar á árinu 2017.*



70 1946-2016

ICELANDIC AIRLINE PILOTS ASSOCIATION
FÉLAG ÍSLENSKRA ATVINNUFLUGMANNA