



Flugmálaáætlun afgreidd frá Alþingi:

Innanlandsflugið skilgreint sem almenningssamgöngur

- leggja til 300 milljóna kr. byrjunarframlag
- vilja tryggja innanlandsflug og hóflegt farmiðaverð

Samgönguáætlun til næstu ára var afgreidd frá Alþingi skömmu fyrir þinglok og þar kveður við nýjan tón varðandi innanlandsflugið. Umhverfis- og samgöngunefnd telur stöðu innanlandsflugs alvarlega og skýrt hafi komið fram á fundum nefndarinnar hversu mikilvægt innanlandsflugið er fyrir Austur-, Norður- og Vesturland. Eftirfarandi er tekið beint úr nýsamþykktari flugmálaáætlun: „Stærstur hluti stjórnsýslunnar er á höfuðborgarsvæðinu auk mikillar opinberrar þjónustu sem aðeins er veitt þar. Innanlandsflugið er því eini raunhæfi ferðamáttinn fyrir fjölda landsmanna til að komast til höfuðborgarsvæðisins á skikkanlegum tíma og jafnvel fljúga til baka samdægurs. **Innanlandsflugið er því almenningssamgöngur fjölda landsmanna og mikilvægt að ríkið komi að fjármögnun þess líkt og gert er varðandi almenningsamgöngur á landi.** <leturbr. ritstjóra> Innanlandsflugið er ekki aðeins hentugasti ferðamáttinn heldur einnig sá öruggasti og ef fleiri fljúga fækkar bílum á vegum sem aftur eykur öryggi vegfarenda. Efling innanlandsflugs getur einnig verið liður í því að dreifa ferðamönnum betur um landið og dreifa þannig álaginu af þeim en huga þarf í því sambandi að því að tengja Keflavíkurflugvöll og Reykjavíkurflugvöll betur saman. Meirihlutinn leggur því til að innanlandsflugið verði styrkt sérstaklega og ekki aðeins þær leiðir sem þegar njóta styrkja heldur allar



leiðir svo lækka megi verð og fjölga ferðum. Er þetta liður í að styrkja stöðu flugsamgangna sem hluta af almenningssamgöngukerfinu. Meirihlutinn leggur til 300 millj. kr. byrjunarframlag árið 2018 til að finna leiðir svo tryggja megi rekstrargrundvöll innanlandsflugsins og hóflegt farmiðaverð. Jafnframt telur meiri hlutinn vert að skoðað verði að minni vélum í millilandaflugi verði veitt heimild til að lenda á Hornafirði, í Vestmannaeyjum og á Ísafirði. Slíkt gæti hjálpað mikið til við dreifingu ferðamanna auk þess sem það minnkaði álag á Keflavíkurflugvelli og yki öryggi í flugi yfir landið.“

Vilja lækka farmiðaverð

Samgöngunefnd Alþingis telur mikilvægt að kanna hvort gera megi breytingar á fyrirkomulagi innanlandsflugs, m.a. vegna þeirra samfélagslegu hagsmuna sem fólgnir eru í rekstri innanlandsflugs og til að lækka megi farmiðaverð. Nokkrar leiðir hafa verið nefndar í þeim efnunum upp á síðkastið en nefndin segir ljóst að innanlandsflug

sé nokkuð dýrt og samkvæmt tölum Hagstofunnar hafi flugfargjöld innanlands hækkað um fjórðung á síðustu 12 mánuðum en flugfargjöld í millilandaflugi hafi aðeins hækkað um rúm 6% á sama tíma.

Meirihlutinn telur að meta þurfi mismunandi leiðir í þessu sambandi. Þær geti m.a. falist í að allt innanlandsflug verði boðið út og flugvallargjöld færð að raunkostnaði, gerður verði lengri samningur við ISAVIA og honum mögulega breytt til að kveða á um rekstur og viðhald innanlandsflugvalla en ekki vara reksturinn eins og nú er. Nefndin nefnir einnig möguleika á að Vegagerðinni verði falinn rekstur annarra flugvalla en millilandaflugvalla. Þá er sú leið sem Skotar hafa farið nefnd sem valmöguleiki, þ.e. að íbúar fámennari svæða á landsbyggðinni fái afslátt af flugfargjöldum hjá þeim flugfélögum sem þátt taka í slíku verkefni. Nefndin segir að alla þessa möguleika eigi að skoða og meta með það að markmiði að halda megi úti viðunandi þjónustu á viðráðanlegu verði fyrir alla landsmenn.

**Kjartan Norðdahl
lætur af störfum**
bls 2

**Ný reglugerð
um flugvernd**
bls 3

**Yfirvöld hafa
brugðist**
bls 4

**Evrópuþingið ályktar
um félagsleg undirboð**
bls 6

**Norlandair fjölga
flugmönnum**
bls 7

Kjartan Norðdahl lætur af störfum

Kjartan Norðdahl lögmaður og fyrrum framkvæmdastjóri FÍA hefur látið af störfum fyrir FÍA. Hann er 76 ára gamall og byrjaði að vinna sem lögfræðingur til að aðstoða stjórn félagsins með ýmis mál árið 2002 og var ráðinn framkvæmdastjóri árið 2003 og starfaði sem slíkur til ársins 2009. Hín síðari ár hefur hann verið lögmaður stéttarfélagsins, sinnt alþjóðlegum tengslum og m.a. setið í aðalstjórn NTF ásamt því að sinna margvíslegum sérverkefnum í aðstoð við einstaklinga.

Í tilefni starfsloka Kjartans blés stjórn FÍA og starfsfólk til hófs honum til heiðurs í sal félagsins í Grjótnesi, þar sem mættu vinir og nánir samstarfsmenn í gegnum tíðina, alls um 40 til 50 manns. Honum voru færðar gjafir og formaður FÍA þakkaði honum fyrir ötult starf í þágu flugmanna. Hann nefndi líka að þótt formlegu starfi fyrir FÍA væri nú að ljúka, yrði án vafa áfram leitað til hans þegar þarf með ákveðin verkefni.



Kjartan tekur á móti gjöfum í tilefni starfsloka í Hlíðasmára.



Ein gömul og góð af Kjartani við störf á skrifstofu FÍA er hún var enn til húsa við Háaleitisbraut.

Nokkur þakkar- og hvatningarorð

Kæru félagar,

Ég vil nota tækifærið hér í Fréttablaði FÍA til að þakka kærlega fyrir samstarfið með ykkur öllum undanfarið ár og einnig að þakka sérstaklega fyrir hið stórmyndarlega kveðjuhóf sem mér var haldið í tilefni af starfslokum í okkar ágæta fundarsal að Hlíðasmára 8.

Mig langar einnig rétt að minnast á þau mál, sem mér hefur ætíð fundist að skipa ættu veglegan sess í starfsemi okkar ágæta stéttarfélags. Ef ég mætti raða þeim eftir forgangsröð þá litu þau svona út:

- Flugöryggismálin (því hvaða gagn er í neinu ef þau halda ekki).
- Heilbrigðismál flugmanna (segir sig sjálf).
- Kjaramál (virða ber gildandi kjarasamninga og reyna ætíð að gera þá næstu betri).
- Erlend tengsl (rækta þau af fremsta megni því það getur komið sér vel þegar mest á reynir, fyrir utan hvað mikinn lærdóm má draga af reynslu annara í flugheiminum).
- Aukin samvinna með öðrum stéttarfélögum (en það er það atriði sem mest hefur verið haldið að manni þá er maður sækir ráð til erlendra starfsfélaga okkar).

Loks vil ég nefna að farsælt væri fyrir FÍA að fá til starfa fyrir sig öflugan og kláran almannatengsla- fulltrúa (PR-fulltrúa), en hann ætti helst ekki að vera úr okkar röðum heldur t.d. einhver góður fréttamaður. Ég minnst séstaklega í þessu sambandi hvað ég var ánægður að hlusta á og ræða við blaðamann sem hélt fyrirlestur um eðli starfs flugmanna á einum NTF-fundinum. Hann sagði m.a. að hann hefði haft allt aðrar hugmyndir um þetta sérstæða starf áður en honum hafði verið boðið að „vera með“ í öllu því er laut að flugferð og kvaðst þess fullviss að miklar ranghugmyndir um þetta starf væru útbreiddar meðal alls almennings og einnig meðal ráðamanna er ábyrgð bera á þessum málaflokki og öllu er snertir flug.

Ég óska svo fyrirverandi, núverandi og næstkomandi stjórn FÍA, alls velfarnaðar í störfum sínum sem og öðrum starfsmönnum stéttarfélagsins.

Félagar í FÍA verum stolt og ánægð með að vera meðlimir í hinu gifturíka stéttarfélagi – FÍA – og segjum enn og aftur – sameinaðir stöndum vér – sundraðir föllum vér –

Pakka
Kjartan Norðdahl

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

nóvember 2016

Fréttabréf FÍA er vettvangur félagsmanna og stjórnar 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 er heimil gegn því að heimilda sé getið.

Gildistaka nýrrar reglugerðar um flugvernd



Erna Á. Mathiesen
lögfræðingur FIA
skrifar

Ný reglugerð um flugvernd nr. 750/2016 tók gildi 1. september 2016. Helstu breytingar er urðu með gildistöku hennar, sem varða félagsmenn FÍA, snúa að framkvæmd bakgrunnsathugunar.

Í apríl s.l. voru drög að reglugerð um flugvernd birt á heimasíðu innanríkisráðuneytisins og var FÍA boðið að skila inn umsögn vegna þeirra. FÍA skilaði inn athugasemdum sem voru í megindráttum eftirfarandi:

- Lögregla á ekki að hefja upplýsingaöflun um umsækjanda með uppflettingu í málaskrá sinni án takmarkana í tíma enda má lögregla ekki ganga lengra við könnun á bakgrunni einstaklings en þörf krefur hverju sinni.
- Sakavottorð á að vera grundvöllur bakgrunnsathugunar og ekki á að fletta upp í málaskrá lögreglu nema sakavottorð gefi tilefni til frekari skoðunar en þá fyrst á lögreglu að vera heimilt að fletta upp í málaskrá sinni.
- Í reglugerð yrðu listuð upp þau brot er leiða til synjunar á jákvæðri umsögn en ekki að öll brot á ákveðnum lagabálkum leiði sjálfkrafa til synjunar óháð því hvort um alvarlegt brot er að ræða eða hvort þau ógni flugöryggi og/eða almannahagsmunum.

Reglugerð um flugvernd innleiðir reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) nr. 2015/1998 um ítarlegar ráðstafanir til að framfylgja sameiginlegum grunnkröfum um flugvernd. Í reglugerð ESB kemur fram að athugun á bakgrunni skuli ná yfir „sakaskrá umsækjanda a.m.k. fimm ár á undan“. Hins vegar er tilgreint í reglugerð um flugvernd að bakgrunnsathugun skuli m.a. kanna og staðfesta „ferli“ viðkomandi a.m.k. fimm ár aftur í tímann. Hugtakið ferli er ekki skilgreint frekar í reglugerð um flugvernd en hugtakið er mun óljósara en hugtakið sakaferli sem kemur fram í reglugerð ESB.

Helstu breytingar á reglugerð um flugvernd er varðar framkvæmd bakgrunnsathugunar eru á mati á afbrotuferli. Breytingarnar má finna í 27 gr.

reglugerðarinnar en þar segir að hafi einstaklingur „verið dæmdur fyrir brot gegn almennum hegningarlögum eða lögum um ávana- og fíkniefni skal synja honum um aðgang að haftasvæði flugverndar, trúnaðarupplýsingum um flugvernd og að sækja námskeið í flugverndarþjálfun“. Þá eru settir ákveðnir tímafrestir í 28. gr. reglugerðarinnar sem heimilt er að horfa til. Má til dæmis nefna að heimilt er að taka tillit til þess þegar 5 ár eru liðin frá lokun afplánunar eða dæmdri skilorðsbundinni fangelsisvist eða lokum reynslulausnar enda hafi viðkomandi ekki gerst sekur um ítrekuð brot og sýnt þyki að af honum stafi ekki hættu fyrir íslenska ríkið, öryggi þeirra, flugstarfsemi eða almannahagsmuni. Af þessu leiðir að öll brot á fyrrnefndum lagabálkum leiða sjálfkrafa til synjunar á jákvæðri umsögn á bakgrunnsathugun óháð því hversu alvarlegt brotið er eða hvort ógn stafi af viðkomandi einstaklingi, að því gefnu að tímafrestir séu ekki liðnir skv. 28. gr.

Þá ber að hafa í huga að bakgrunnsathugun er skilgreind sem „[a]thugun á því hver einstaklingur er og upplýsingum *lögreglu um sakaferil hans*, þ.m.t. *hvort hann eigi afbrotuferil að baki, sem lið í mati á því hvort óhætt er að heimila honum aðgang að haftasvæði flugverndar án fylgdar og viðkvæmum trúnaðarupplýsingum um flugvernd.*“, sbr. 70. gr. c. laga nr. 60/1998 um loftferðir. Bakgrunnsathugun er því í fyrsta lagi staðfesting á hver einstaklingur er og í öðru lagi hvort óhætt sé að heimila honum aðgang að haftasvæði flugverndar þ.e. hvort að flugöryggi og/eða almannahagsmunum stafi hættu af á grundvelli afbrotuferils viðkomandi einstaklings. Nauðsynlegt er að meta hverju sinni hversu alvarlegt brot umsækjanda er. Það að takmarka aðgang allra sem hafa hlotið refsingu á almennum hegningarlögum og lögum um ávana- og fíkniefni óháð alvarleika brotsins og án þess að meta hvort hættu stafi af viðkomandi inn á haftasvæði flugverndar er of víðtæk takmörkun á atvinnufrelsi einstaklingsins sem er örökstudd með öllu auk þess sem meðalþófs er ekki gætt.

FÍA hefur mótmælt jafn víðtækum takmörkunum á atvinnufrelsi félagsmanna sinna sem kemur fram í nýrri reglugerð um flugvernd. Atvinnufrelsi einstaklinga er verndað í 75. gr. stjórnarskrár lýðveldisins Íslands nr. 33/1944 en í henni segir „[ö]llum er frjálst að stunda þá atvinnu sem þeir kjósa. Þessu frelsi má þó setja skorður með lögum, enda krefjist almannahagsmunir þess.“. Með fyrrnefndri reglugerð er gengið mun lengra en þörf er á til að gæta að almannahagsmunum.

Þá hefur FÍA safnað saman upplýsingum um framkvæmd bakgrunnsathugunar í öðrum aðildarríkum Evrópusambandsins (ESB) er byggir á fyrrnefndri reglugerð ESB nr. 2015/1998. Ekki hafa fundist samþærilegar takmarkanir og finna má í íslensku reglugerðinni um flugvernd. Þá hafa mörg flugmálayfirvöld í aðildarríkjum ESB í samstarfi við hagsmunaaðila listað upp þau brot sem teljast það alvarleg að þau leiða sjálfkrafa til synjunar á bakgrunnsathugun en þetta eru tilgreind brot sem eru listuð upp með nákvæmum hætti. Varðandi önnur brot sem eru minniháttar hafa aðildarríki ESB farið þá leið að meta hvert tilfelli fyrir sig með hliðsjón af alvarleika brotsins og hvort einstaklingur ógni flugöryggi eða almannahagsmunum. Séu brot minniháttar og ekki stafi ógn af viðkomandi einstaklingi er heimilt að veita jákvæða umsögn þrátt fyrir að einstaklingur hafi brot á sakaskrá sinni.

FÍA vinnur í því að koma ofangreindum sjónarmiðum áleiðis til íslenskra stjórnvalda og þá fyrst og fremst til innanríkisráðuneytisins í samstarfi við aðra hagsmunaaðila. Þá mun FÍA leggja fram tillögur til ráðuneytisins að lista upp með nákvæmum hætti þau brot sem leiða sjálfkrafa til synjunar m.t.t. alvarleika þess og hvort ógn stafi af viðkomandi einstaklingi út frá flugöryggissjónarmiðum og almannahagsmunum með það að markmiði að takmarka ekki atvinnufrelsi félagsmanna FÍA með jafn víðtækum hætti og nú er gert og að meðalþófs sé gætt við framkvæmd bakgrunnsathugunar.

Yfirvöld hafa brugðist

- lokun 06/24 átti aldrei að vera án þess að opna 07/25 í KEF



Ingvar Tryggvason
flugstjóri og
formaður ÖFÍA
skrifar

Á haustdögum var samgönguáætlun fyrir árin 2015 - 2018 samþykkt á Alþingi. Það er fagnaðarefni að framlög til viðhalds flugvallanna séu aukin frá því sem áður var.

Isavia hefur varlega áætlað að um 600 milljónir króna þurfi árlega að lágmarki til viðhalds og reglubundinnar endurnýjunar búnaðar á flugvöllum utan Keflavíkurflugvallar, sem rekinn er í samræmi við Evrópskar samkeppnisreglur og framkvæmdir þar utan samgönguáætlunar.

Framlög til viðhalds flugvalla og landingarstaða í og utan grunnets eru áætluð 718 milljónir 2017 og 795 milljónir árið 2018. Á flugvöllinum á Hornafirði stendur til að endurnýja brautarljós í kjölfar þess að brautin var mjökkuð úr 45m í 30m. Þá eru 65 milljónir áætlaðar til uppbyggingar Siglufjarðarflugvallar. Fé til nýframkvæmda á flugvöllum er hinsvegar af skornum skammti, 160 milljónir eru áætlaðar til að taka við efni til stækunar flughlaðs Akureyrarflugvallar og 65 milljónir árið 2018 til endurnýjunar aðflugsbúnaðar á Húsavík.

Það er fagnaðarefni að snúið er frá stefnu áralangs niðurskurðar en betur má ef duga skal. Flugrekstur á Íslandi stendur undir 10% af landsframleiðslu og ljóst að enn vantar nokkuð uppá að framlög til flugvallanna séu í samræmi við framlag flugrekstrar til landsframleiðslu. ÖFÍA hefur ávallt hvatt til þess að framlög á flugmálaáætlun taki frekar mið af raunverulegri þörf á hverjum tíma fremur en kjördæmaskipan landsins.

Flugslysáæfingar

Haldnar voru tvær stórar flugslysáæfingar á Keflavíkurflugvelli og Reykjavíkurflugvelli í ár. Fulltrúar ÖFÍA fylgdust með þessum æfingum ásamt lögmanni FÍA. Þegar æfingin í Keflavík fór fram var viðbúnaðaráætlun FÍA sömuleiðis ræst. Neyðarsímanúmerið virkaði sem skildi, aðilar áætlunarinnar komu saman í Hlíðasmáranum og heppnaðist prófunin í alla staði vel.



Frá flugslysáæfingu á Reykjavíkurflugvelli síðastliðinn september.

Svíar hafa nálgast þetta viðfangsefni með því að skilgreina ákveðna flugvelli sem þjóðarhagsmuni (s. ríkisinteresse). Þromma flugvöllur var sem dæmi skilgreindur sem slíkur árið 1989. Í Hollandi hafa sveitarfélög ekkert skipulagsvald yfir flugvöllum heldur fer hvert og eitt fylki með skipulagsvald. Það er e.t.v. tímabært að endurskoða þetta fyrirkomulag á Íslandi í ljósi nýliðinna atburða.

Frumvarp til laga um Reykjavíkurflugvöll í Vatnsmýri

Á næst-síðasta starfsdegi þingsins lagði Höskuldur Þórhallsson, formaður umhverfis- og samgöngunefndar, fram áhugavert frumvarp sem dagaði uppi. Í stuttu máli fjallar frumvarpið um að Reykjavíkurflugvöllur verði starfræktur með þremur flugbrautum og að ríkið fari með skipulagsvald. Alla jafna er skipulagsvald sveitarfélaga metið ósnertanlegt, Keflavíkurflugvöllur er eini flugvöllurinn sem ríkið hefur skipulagsvald yfir, en aðrir flugvöllir heyra undir viðkomandi sveitar-

félag. Þegar sveitarfélag gefur út nýtt skipulag þarf augljóslega að gæta þess að áformin hafi ekki truflandi áhrif á samgöngumannvirki. Þegar nýtt aðalskipulag varðar samgöngumannvirki sem þjónar ekki eingöngu íbúum sveitarfélagsins, horfir málið augljóslega öðruvísi við og ekki hægt að halda því fram að um einkamál sveitarfélagsins sé að ræða. Svíar hafa nálgast þetta viðfangsefni með því að skilgreina ákveðna flugvelli sem þjóðarhagsmuni (s. ríkisinteresse). Þromma flugvöllur var sem dæmi skilgreindur sem slíkur árið 1989. Í Hollandi hafa sveitarfélög

ekkert skipulagsvald yfir flugvöllum heldur fer hvert og eitt fylki með skipulagsvald. Það er e.t.v. tímabært að endurskoða þetta fyrirkomulag á Íslandi í ljósi nýliðinna atburða.

Framkvæmdir á Keflavíkurflugvelli

Undir lok október lauk malbikunarframkvæmdum á braut 01/19. Framkvæmdum við merkingar mun líklega ljúka á næstu dögum og brautin tekin í notkun í fullri lengd. Ný ILS kerfi verða flugprófuð í byrjun nóvember og er áætlað að taka þau í notkun um miðjan mánuðinn. Þegar líða tók á sumarið fór verkið að dragast aftur úr áætlan og vakti það óneitanlega athygli að vinnudagur verktakans var fremur stuttur. Vonir standa til að annar háttur verði á því er haldið verður áfram næsta vor. Annars urðu engin alvarleg atvik samfara framkvæmdunum enda ákaflega vel staðið að undirbúningi af hálfu starfsmanna Isavia.

N-akbrautin verður lokað á milli East-entry og E-akbrautar allan nóvember vegna framkvæmda við eldsneytislagirnir.

Það má segja að fortíðarvandinn sem við er að eiga á Keflavíkurflugvelli sé tvíþættur. Annars vegar hönnun flugstöðvar Leifs Eiríkssonar og hins vegar sú staðreynd að flugvöllurinn er hannaður og byggður sem herflugvöllur. Á þessu ári eru tekin fyrstu skrefin í að breyta flugvöllinum í almann- og áetlunarflugvöll með

byggingu flýtireinar (*e. rapit exit*) á braut 01. Í þessari nýju flýtirein verða græn miðlínuljós, en Isavia hefur gert fimm ára áætlun um að bláu akbrautarljósin viki fyrir grænum miðlínuljósum. Það verður að teljast metnaðarfullt og virðingarvert.

Suðvesturhornið og suðvestanáttin

Í byrjun október bárust af því fréttir að innanríkisráðherra hafi kallað eftir kostnaðaráætlun frá Isavia varðandi opnun brautar 07/25 á Keflavíkurflugvelli. Brautinni var lokað árið 1994 eftir pólitíska störukeppni við Bandaríkjamenn sem kostuðu þá rekstur vallarins. Brautin var lítið notuð á sínum tíma m.a. vegna þess að VOR/DME aðflug lá að henni, en í dag er öldin önnur með tilkomu GPS. Síðan brautinni var lokað hefur sá skilningur ávallt legið fyrir, að kæmi til þess að braut 06/24 í Reykjavík yrði lokað, væri áður búið að opna braut 07/25 í Keflavík. Skilningur á þessu samhengi hefur legið fyrir hjá yfirvöldum um langt skeið, það ætti ekki að koma neinum á óvart, en við þessi fyrirheit hefur ekki verið staðið. Isavia áætlað að það kosti að lágmarki 280 milljónir að opna brautina í einskonar skrufuþotustærð. Slík útfærsla hefur raunar aldrei verið til umræðu enda órökrétt að litlar skrufuþotur geti lent á brautinni á sama tíma og farþegaþotum þurfi að lenda við ítrustu mörk hálfu og hliðarvinds.

Í bréfi dags 1. september 2005 sem þáverandi flugmálastjóri sendi FÍA kemur eftirfarandi fram: „*Afstæða Flugmálastjórnar varðandi flugbraut 07-25 hefur frá upphafi verið sú, að mikilvægt sé, einkum vegna flugöryggis, að þessi flugbraut verði opnud á ný.*” ennfremur segir: „*Eins og fram kemur í bréfi FÍA er mikilvægt að umrædd flugbraut á Keflavíkurflugvelli sé opnud áður en kemur til lokunar flugbrautar 06-24 á Reykjavíkurflugvelli, sem stendur fyrir dyrum um næstu áramót. Í deiliskipulagi Reykjavíkurflugvallar, sem samþykkt var 15. júní 1999, áður en endurbýgging flugvallarins hófst, er tekið fram, að flugbraut 07/25 (nú 06-24) skuli lokað 5-7 árum eftir að framkvæmdum ljúkur, enda hafi þá fundist önnur leið til að veita það öryggi, sem þessi flugbraut tryggir nú. Öllum aðilum var ljóst, að leiðin til þess að þetta gengi eftir væri að flugbraut 07-25 á Keflavíkurflugvelli yrði opnud á ný. Af framangreindum ástæðum tekur Flugmálastjórn að fullu undir þau sjónarmið, sem fram koma í bréfi öryggisnefndar FÍA um að brjnt sé að flugbraut 07-25 á Keflavíkurflugvelli sé opnud á ný.*”

Úr því sem komið er væri rökrétt að opna brautina frá E-akbraut í amk. 2000 m lengd. Nú þegar vetur er genginn í garð eru framkvæmdir við opnun brautarinnar ekki í sjónmáli og er því runninn upp sá tími að ekki er hægt að lenda flugvél á suðvesturhorni landsins í stífri suðvestanátt. Með tilliti til sjúkraflygs er það grafalvarleg staða. Hvað þetta tiltekna flugöryggismál varðar, hafa yfirvöld brugðist.

Félag atvinnuflugnema stofnað

Þann 8. október s.l. var Félag íslenskra atvinnuflugnema stofnað og fengu forsvarsmenn félagsins að nota aðstöðu FÍA til stofnfundarins. Koskið var í stjórn og nefndir og lög félagsins samþykkt. Félagið ætlar að beita sér í málefnum atvinnuflugnema en á sama tíma standa fyrir öflugum félagsstarfi. Með félaginu er ætlunin að veita atvinnuflugnemum öflugan rödd sem getur í nánustu framtíð orðið til þess að aðstæður og kjör atvinnuflugnema batni. Félagið ætlar sér einnig að vera í samstarfi við hliðstæð félög í flugmálum á Íslandi. Á Facebooksíðu félagsins geta áhugasamir fræðst um félagið og vonandi lagt þeim lið í þeim málefnum sem brenna á hópnum. Formaður félagsins er Sólon Guðmundsson. Í



Stofnfundur FÍAN var haldinn í Grjótnesi, í húsnæði FÍA og var góð mæting.

stjórn sitja: Elisabeth Ásgeirsdóttir, Einarsson og Hervar Hlíðdal. Eyþór Arnar Ingason, Hákon Öder

Evrópuþingið ályktar um félagsleg undirboð (e.social dumping in the EU)



Á fundi Evrópuþingsins í september s.l. var samþykkt ályktun varðandi félagsleg undirboð í sambandinu. Þótt þessi ályktun hafi ekki lagalegt gildi, þá er hún stefnumarkandi og þarna eru pólitíkusar álfunnar að láta sig varða nokkuð sem stéttarfélag hafa verið ein á báti um að benda á til þessa. Þetta eru því nokkuð mikil pólitísk tíðindi ef stjórnámamenn eru að byrja átta sig á mikilvægi þess að launafólk búi við mannsæmandi réttindi í öllum geirum atvinnulífsins. Það er óhætt að segja að okkar fulltrúar og starfsfólk í ECA European Cockpit Association hafi með þrautseigju náð að koma mjög mörgum atriðum að í þessari ályktun er varðar flugmenn. Það var gert m.a. með því að ræða við þingmenn og forystumenn nefnda og kynna þeim með málefnalegum hætti hvernig t.a.m. ýmis flugfélög úthýsa sínum stafsmönnum í gegnum áhafnaleigur í skattaskjólum. Það er óskandi að mark verði tekið á þessu plaggi Evrópuþingsins og að stjórnvöld bæði í Evrópu og í þjóðríkjum sambandsins láti þessi mál sig varða, því eingöngu verður hægt að sporna við þessari þróun með pólitískum vilja. Án hans gerist ekkert.

Meðal þess sem fram kemur í ályktun Evrópuþingsins eru eftirfarandi atriði:

- að beint ráðningasamband milli fyrirtækis og starfsmanns verði

- ráðandi form, en ekki verktaka
- aðildarríkin eru hvött til að ráðast gegn gerviverktöku.
- hvatt er til þess að skoða skírteinamál flugmanna, með það að markmiði að koma í veg fyrir misnotkun á nýútskrifuðum flugmönnum eins og t.d. með „pay-to-fly“ samningum þar sem flugmenn eru látnir greiða fyrir að fljúga með farþega á meðan þeir eru í þjálfun.
- vernda þarf félagsleg réttindi flugáhafna, bæði flugfreyja og flugmanna.
- auka þarf eftirlit með því að félagsleg réttindi séu virt milli ríkja sambandsins (e.cross border labour inspections).

- bæta þarf skilgreiningu á heimahöfn (e.home base) og einnig hvar aðal starfsstöð fyrirtækja er (e.principal place of business).

Af þessari upptalningu sést að það er eðlilegt að fulltrúar stéttarféлага eins og flugmanna fagni þessum tímamótum að stjórnámamenn láti sig þessi mál varða. Nú er vonandi bara að stjórnámamenn hér heima og annars staðar fari að átta sig á þeirri ábyrgð sem þeir verða að deila með launþegahreyfingunni að berjast gegn félagslegum undirboðum.



Sara Hlín Sigurðardóttir sótti fund í Industrial working group ECA sem haldinn var í Frankfurt í október s.l. Hér er hún í miðjunni milli tveggja flugstjóra frá Air France þeim Jennifer Jones-Giezendannes (t.v.) og Karine Gely (t.h.). Á þessum fundum er gott tækifæri til að kynna kollegum annarra flugfélaga sem getur reynst FIA ómetanlegt í ýmsum málum, ekki síst þeim sem varðar aðbúnað og kjör. Nýleg ályktun Evrópuþingsins var meðal þess sem rætt var á síðasta fundi nefndarinnar.

32% aukning framboðs

Icelandair Group flutti 321 þúsund farþega í millilandaflugi í október 2016 og var það 26% meira en í sama mánuði í fyrra, samkvæmt tölum sem birtar voru í Kauphöllinni. Sætanytingin var 82% samanborið við 83,6% í október í fyrra. Framboðs aukning á milli ára nam 32%.

Reykjavíkurlflugvöllur lokaðist

Þess var ekki lengi að bíða að Reykjavíkurlflugvöllur lokaðist eftir að braut 06/24 var lokað. Ófært varð um völlinn þann 15. nóvember s.l. þegar haustlægð gekk yfir með stífri suðvestan-átt og éljagangi. Þetta var ekta útsynningur og vindurinn stóð beint á braut 06/24 sem

ekki er lengur til taks. Mögulega hefði verið hægt að nota völlinn ef sú braut hefði enn verið opin. Í öllu falli er mjög óheppilegt að hvergi á suðvesturhorni landsins skuli vera flugbraut í þessari stefnu, sem gæti haft úrslitaáhrif þegar svona veður geysar.

METAR BIRK 151900Z 24035G45KT 9999 -SHRASN FEW014 SCT022CB OVC052 02/M01 Q0973 SPECI BIRK 151940Z 24034G44KT 3000 SHRASN FEW008 BKN010CB OVC014 01/M01 Q0974

Veðurskeytið frá Reykjavíkurlflugvelli 15. nóvember s.l. Hér sést að vindur stóð beint á braut 24, þar sem nú eru byggingarkranar á lokastefnunni.

Norlandair að fjölga flugmönnum

– nýr samningur um Grænlandsflug

Flugfélagið Norlandair tók nýlega þátt í útboði á flugi fyrir grænlandsku landsstjórnina á flugi milli Akureyrar og Constable Point og var tilboði Norlandair í verkefnið tekið. Nú stendur fyrir dyrum að skrifa undir samning og segir Friðrik Adolfsson framkvæmdastjóri félagsins að þessi samningur hafi mikil og góð áhrif fyrir félagið. „Þetta er flug tvisvar í viku milli Akureyrar og Constable Point og gerir hryggjarstykkið í félaginu sterkara en ella. Næsta ár lítur vel út hjá okkur og þrátt fyrir ákveðna deyfð yfir námuvinnslu á Grænlandi þá er aukning í margs konar verkflugi með vísindamenn og fleira.” Þetta nýja verkefni ásamt því að félagið mun halda áfram áætlunarflugi til Grímseyjar og Vopnafjarðar og Þórshafnar frá Akureyri, gerir það að verkum að starfsemin er að vaxa.

Norlandair er nú að fjölga flugmönnum hjá sér úr 14 frá því sem verið hefur og í 17 og hefur ráðningarferli verið í gangi síðustu vikur. Um 40 umsóknir bárust um stöðurnar. Þá er Norlandair í samstarfi við Circle air og annast m.a. flugrekstur á hinum áströlsku flugvélum GA8 AirVan, sem Circle air fékk til landsins í útsýnisflug.



Nýliðið sumar var hið fyrsta í rekstri Circle air og segir Friðrik að vel líti út með næsta sumar. Airvan vélarnar taka 7 manns og hafa reynst mjög vel.

Aðstöðuleysi áhafna í KEF

Mikið ber á kvörtunum frá flugáhöfnum vegna aðstöðuleysis í Keflavík. Stutt er síðan ISAVIA hækkandi bílastæðagjöld svívirðilega þannig að starfsfólki sem vinnur á velli er nú gert að greiða kr. 24.000.- á ári fyrir bílastæði við starfsstöðina sína.

Fyrir stuttu var svo brottför rútu fyrir flugáhafnir frá Keflavík flutt norðaustur fyrir Leifsstöð. Ganga þarf tæplega 200 metra leið þegar út er komið. Leiðin er ójöfn, lítið eða ekki upplýst og ídulega standa þar töskukerrur sem hindra för. Þess vegna er algengt að fólk neyðist til að ganga á götunni til hliðar við yfirbyggða gangbrautina, því gangbrautin er hreinlega ófær. Þess má geta að tveir fluglíðar



Illfær gönguleið fyrir flugáhafnir og fleiri í Keflavík.

hafa nú þegar orðið fyrir meiðslum á þessari leið.

Fréttabréfið skorar á ISAVIA að

gera úrbætur í þessum málum hið fyrsta því flugáhafnir eiga ekki að vera afgangsstærð á flugvelli.

Afmæli FÍA

Boðið er til móttöku laugardaginn 3. desember
kl. 18–21 í Gamla bíó, Ingólfsstræti 2a. Þann dag
verða liðin 70 ár frá stofnun FÍA.

Sjáumst í Gamla Bíó!



70 1946–2016

ICELANDIC AIRLINE PILOTS ASSOCIATION
FÉLAG ÍSLENSKRA ATVINNUFLUGMANNA