



Icelandair fjölgar flugmönnum

Icelandair er þegar búið að ráða 35 nýja flugmenn sem eiga að koma til starfa fyrir næstu sumarvertíð 2017. Reiknað er með að ráðningarferlið muni standa yfir þar til um áramótin. Nú þegar er búið að þjálfra á þriðja tug flugmanna samkvæmt tegundaráritun (*e.type rating*) og munu þeir ljúka þjálfuninni samkvæmt kröfum Icelandair (*e. conversion training*) eftir áramótin, áður en þeir taka sæti flugmanns. Enn er óvíst hversu margir nýir verða ráðnir í það heila þennan vetur. Síðasta vetur voru ráðnir 62 nýir flugmenn til félagsins sem er met.

Námskeið fyrir nýja flugstjóra (*e.commander course*) verða haldin í nóvember og desember, en óvíst er hversu margir nýir flugstjórar munu taka sæti næsta vor. Flugfélagið hefur uppá síðkastið lagt í tölvuverða vinnu í að meta mannaflaþörfina uppá nýtt og skoða þær breytur sem lagðar eru til grundvallar áhafnaútreikningum. Sú vinna stendur enn yfir og mun vafalítið koma til með að setja mark sitt á hversu margir verða á endanum ráðnir.



Myndarlegur hópur, 42 af 62ja manna flugmannaráðningu við útskrift eftir þjálfun vorið 2016 ásamt Þórhalli Hauki Reynissyni yfirflugstjóra Icelandair.
Mynd: Sigurður Anton Ólafsson.

62 að hætta

Öll metráðning flugmanna sem hóf störf hjá Icelandair síðasta vor mun að óbreyttu hætta störfum um mánaðamótin september/október. Þótt fjöldinn sé mikill, er þetta mun

minna en mörg síðustu ár, bæði hlutfallslega og þegar horft er til fjölda ráðningarhópa. Þannig sést að tekist hefur að draga úr árstíðasveiflunni þótt enn sé hún mikil.

FÍA 70 ára

Stéttarfélagið verður 70 ára í lok þessa árs, en það var stofnað í desemberbyrjun árið 1946. Af þessu tilefni hyggst stjórn FÍA halda upp

á tímamótin með afmælisfagnaði. Ætlunin er að halda afmælishátíð fyrri hluta nóvembermánaðar. Nánar auglýst síðar.



6. október

Félagsfundur í FÍA verður haldinn þann 6. október n.k. í húsnæðisráðgjafarfélagi í Hlíðasmára 8 Kópavogi. Dagskrá auglýst síðar.

Þetta er fyrsti formlegi félagsfundur eftir síðasta aðalfund sem haldinn var í febrúar s.l. Félagsmenn eru hvattir til að taka daginn frá og mæta.

Húsleitir hjá flugmönnum RyanAir
bls 2

ECA ráðstefna í júní
bls 3

Fréttir úr ýmsum áttum
bls 5

Fundur hjá NTF
bls 6

Sanngirnismenning
bls 10

Húsleitir hjá flugmönnum RyanAir

- meint skattabrot vegna gerviverktöku

Meira en eitt hundrað húsleitir heimildir hafa á síðustu vikum verið gefnar út í Þýskalandi til að leita heima hjá flugmönnum RyanAir sem grunaðir eru um gerviverktöku. Málið beinist gegn flugmönnum RyanAir síðustu 10 árin og varðar meint undanskot á tekjuskatti og opinberum gjöldum hjá þeim sem ráðnir hafa verið í gegnum svokallaða McGinley/Brookfield verktakasamninga. Flugmennirnir sem um ræðir gætu þeir átt yfir höfði sér málssókn fyrir skattsvik með tilheyrandi refsingu og jafnvel fangelsisdómi. Annar möguleiki er að þeir verði krafðir um ógreiddan skatt og gjöld aftur í tímann og sektaðir.

Þýska flugmannafélagið VC hefur boðið fram aðstoð til þeirra flugmanna sem nú er verið að rannsaka og hvatt þá til að leita sér lagalegrar aðstoðar.

Fram hefur komið í fjölmiðlum ytra að RyanAir er að vinna með skattayfirvöldum og því má gera ráð fyrir að þýski saksóknarinn hafi nöfn allra flugmanna á reiðum höndum.

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

september 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.

VC-Germany Info

Produced by VC, supported by RPG
Cooperation and solidarity, the only way forward

VEREINIGUNG
COCKPIT
RPG
BY PILOTS, FOR PILOTS

DANGER

**HAZARDOUS
EMPLOYMENT
MODEL**

Have you been contaminated?

Were You:

1. Based in Germany in 2006 or thereafter?
2. Based in Germany in 2012 or thereafter?
3. Operating Ryanair Aircraft?
4. Employed on a McGinley or Brookfield Contract?

If you answer yes to questions 1., 3. and 4. you probably being investigated for Income Tax Evasion by the German State Prosecutor, a criminal offence in Germany.

If you answer yes to questions 2., 3. and 4. you are probably being investigated for Income and Social Tax Evasion by the German State Prosecutor, a criminal offence in Germany.

Please, read the following document very carefully and learn how to protect yourself! If you do not become active, you will automatically be the perpetrator!

Þýska flugmannafélagið hefur gefið út ítarlegt leiðbeiningarefni fyrir flugmenn sem nú hafa lent í rannsókn þýskra skattýfirvalda og svona lítur forsíða upplýsingabæklingins út. Ef FÍA félagar eru í þeim hópi að eiga mögulega rannsókn yfir höfði sér, er þeim bent á að hafa samband við skrifstofu FÍA þar sem hægt er að fá meiri upplýsingar.

Upplýsingar hafa borist um að húsleitir hafi verið framkvæmdar í Berlín, Neiderrhein, Cologne og Baden-Baden. Viðkomandi flugmenn hafa verið yfirheyrðir um ráðningarform sitt hjá Brookfield Aviation og McGinley Aviation áhafnaleigunum. Spurt er m.a. hver sé vinnuveitandi, hvernig launin hafi verið greidd, hver sé endurskoðandi, hver gefi út vinnuskrá, hver útvegi gögn og búnað til vinnunnar og margt fleira. Í sumum tilvikum hefur hald verið lagt á tölvur, iPada o.fl.

Holland næst?

Nú hafa þingmenn í hollenska þinginu líka tekið málið upp og vilja skoða hvernig skattskil og opinber gjöld hafi skilað sér af flugmönnum RyanAir í Hollandi síðustu árin. Fundur er m.a. áætlaður með forystumönnum hollenska flugmannafélagsins til að fá upplýsingar um hvernig ráðningarsamningar tíðkast hjá RyanAir í Hollandi.

ECA ráðstefna í júní



Erna Á. Mathiesen
lögfræðingur FIA
skrifar

Á ráðstefnu Evrópska fluglíða-sambandsins (e. *European Cockpit Association*, ECA) í júní var farið yfir helstu verkefni félagsins sem af er árinu. Efst á baugi var áframhaldandi vinna í tengslum við *Air Transport Regulation Panel* (ATRP), innan Alþjóða-flugmálastofnunarinnar (e. *International Civil Aviation Organization*, ICAO), en meginverkefni vinnuhópsins er að semja drög að alþjóðasamningi um millilandaflutning sem stuðla á m.a. að auknu markaðsfrelsi í alþjóðlegu millilandaflugi.

ECA upplýsti að fyrir vinnufund ATRP í apríl fyrr á árinu hafi ECA lagt fram athugasemdir vegna vinnu nefndarinnar og helstu álitaefni evrópskra flugmannafélaga sem taka þarf afstöðu til í alþjóðlegum samningi. Á vinnufundi IFALPA í júní var ákveðið að breyta núverandi vinnufyrirkomulagi innan IFALPA og stofnaður stýrihópur innan nefndarinnar. Hlutverk hópsins er að stuðla að upplýsingaflæði innan aðildarfélaga IFALPA og fylgja eftir þeim verkefnum sem nauðsynleg eru til að geta unnið að nýjum drögum að alþjóðasamningi en stýrihópurinn fer ekki með ákvörðunarvald. Vinnuhópurinn mun síðan koma áleiðis sjónarmiðum stýrihópsins til ATRP nefndarinnar. Nú liggur fyrir að vinnuáætlun ATRP verði lögð til samþykkis á n.k. aðalfundi ICAO. Alþjóðanefnd FÍA vinnur nú að því að koma sjónarmiðum IFALPA og ECA á framfæri við sendifulltrúa Íslands sem munu sitja komandi aðalfund ICAO.

ECA tilkynnti einnig um þátttöku sína í „Data4Safety“ verkefni innan Flugöryggisstofnunar Evrópu (e. *European Aviation Safety Agency*, EASA). Í verkefninu felst samvinna meðal hagsmunadila í flugi er byggist á upplýsingaskiptum og greiningu þeirra upplýsinga. Meginmarkmiðið er að nýta upplýsingar til að stuðla að auknu flugöryggi og fyrirbyggja slys. Upplýsingaskiptin felast fyrst og fremst á gögnum er varða eftirlit með flugritagögnum (e. *flight data monitoring*) og tilkynnt atvik til flugrekanda (e. *occurrence reporting*) ásamt gögnum frá flugumferðarþjónustu og veðurupplýsingar. Verkefnið mun hefjast nú á síðari hluta árs 2016.



Málefni *Europeans for fair Competition*, E4FC, voru yfirfarin en aðalverkefni þess hóps er að tryggja sanngjarna samkeppni á alþjóðlegum vettvangi. Á fundinum voru einnig kynntar breytingar innan Evrópu er snúa að heimild til þjónustuleigu (e. *wet lease*) en fyrirhugaðar breytingar opna til muna á heimild flugrekanda utan Evrópu að starfa innan þess en áður var slík heim-

ild takmörkuð við 7 mánuði sem hægt var að endurnýja aftur til 7 mánaða, en skv. núverandi tillögum eru ekki slík tímamörk. Kynnt var aðkoma ECA að gerð loftferðasamninga Evrópu-sambandsins og mikilvægi ECA að fá að koma sínum sjónarmiðum að áður en samningar eru gerðir. Auk þess sem farið var yfir könnun á loftgæðum í farþegarými, kynnt vinna ECA í tengslum við gagnabanka um flugatvik er varða dróna og rannsókn varðandi yfirborð flugbrauta (e. *contaminated runways*) í Noregi og málefni Ryanair flugmanna. Þá var farið yfir vinnu ECA vegna athugasemda að breytingatillögum að reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 216/2008 frá 20. febrúar 2008 um sameiginlegar reglur um almenningsflug og um Flugöryggisstofnun Evrópu (e. *basic regulation*) kynntar en ECA hefur haft góða aðkomu að þeirri vinnu.

Að lokum var farið yfir innri mállefni ECA og fjárhagsáætlun fyrri hluta ársins. Önnur verkefni eins og aðstoð við stofnun stéttarfélaga innan ríkja sem ekki eru þegar aðilar að ECA og tillögur að breytingum á samþykktum félagsins voru bornar undir aðildarfélög til kynningar en í breytingunni felst heimild til þess að aðildarfélög geta boðið öðrum stéttarfélögum í heimaríki sínu tímabundna aðild að ECA en tillögurnar biða afgreiðslu næsta aðalfundar ECA sem verður í nóvember.

ÍFF sækir um



ECA

European Cockpit Association

IFALPA

The Global Voice of Pilots



Flugmannafélag WOW flugmanna, Íslenska flugmannafélagið sækist nú eftir aðild að ýmsum alþjóðasamökum. Félagið hefur sótt um aðild að IFALPA, ECA og NTF. Reglur IFALPA og ECA kveða á

um að einungis eitt aðildarfélag sé frá hverju landi og það er FÍA fyrir Ísland. Slíkar reglur eru ekki hjá NTF en ekki er vitað hvenær umsókn ÍFF verður tekin fyrir þar.

Formanna-fundur

Fundur formanna aðildarfélaga ECA fer fram í lok september og verður að þessu sinni haldinn í Portugal. Örnólfur Jónsson formaður FÍA mun sitja fundinn. Þetta er fyrsti slíki fundur sem hann fer á fyrir FÍA, en þeir eru venjulega haldnir tvisvar á ári.

Taktu þátt í að móta þína framtíð

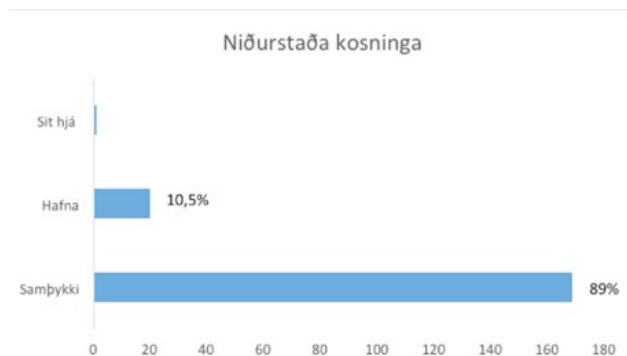


Snædis Ögn Flosadóttir
framkvæmdastjóri
EFIA skrifar

Á ársfundi EFÍA sem haldin var þann 11. maí sl. lagði stjórn sjóðsins fram tillögu um breytingu á samþykktum sjóðsins. Um var að ræða tillögu um aukningu áunninna réttinda allra sjóðfélaga um 3% miðað við réttindi í árslok 2015. Þar sem að ekki var um réttindaaukningu sem leiddi af lögum að ræða var breytingin borin upp til allsherjar atkvæðagreiðslu meðal sjóðfélaga í samræmi við samþykktir sjóðsins.

Kosningar um samþykktarbreytingar

Kosning var rafræn og stóð yfir í 2 vikur eða frá 23. maí til 6. júní. Þáttaka var, líkt og áður, dræm en einungis kusu um 21% sjóðfélaga á kjörskrá. Réttindaaukning var samþykkt með miklum meirihluta en 89% greiddu atkvæði með aukningunni, 10,5% á móti og 0,5% sátu hjá. Samþykktirnar hafa nú verið staðfestar af fjármála- og efnahagsráðuneytinu og búið er að færa aukningu réttinda inn hjá sjóðfélögum.



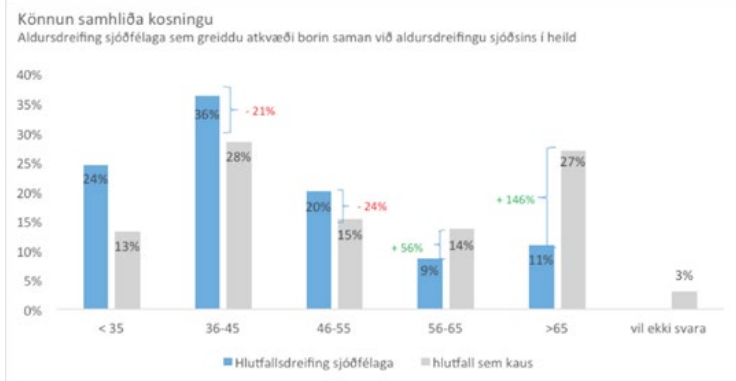
Mynd 1

Könnun samhliða kosningu

Á kjörseðli í ár var jafnframt að finna könnun sem stjórn bað sjóðfélaga að taka þátt í, könnunin var stutt og sneri einungis að aldursbili þeirra sem kjósa. Með þessu vildi stjórn leitast við að sjá hvort einhverjir aldurshópar væru að fara á mis við upplýsingaefni frá sjóðnum og skoða þá í framhaldi hvað megi gera til að bæta upplýsingaflæðið. Vakin er sérstök athygli á því að ekki var hægt að rekja niðurstöðu kosningar niður á aldursbil né aldursbil sem valið var til einstakra sjóðfélaga.

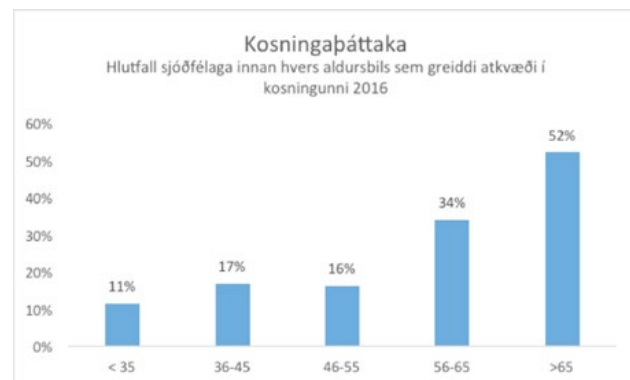
Niðurstöður könnunarinnar eru um margt áhugaverðar. Ef skoðuð er aldursdreifing þeirra sjóðfélaga sem tóku þátt í kosningunni og hún borin saman við aldursdreifingu innan sjóðsins má sjá að þáttaka er þeim mun meiri eftir því sem aldurinn færist yfir og áberandi minnst hjá yngsta aldurshópnum. Sem dæmi má sjá að sjóðfélagar á aldrinum 35 ára og yngri eru um 24% af sjóðnum í heild, sjóðfélagar á þessum aldri voru hins vegar einungis 13% þeirra sem tóku

þátt í kosningunni. Elsti hópurinn, 65 ára og eldri, er hins vegar um 11% af sjóðnum en það aldursbil átti um 27% atkvæða í kosningunni mynd 2.



Mynd 2

Ef svo er skoðað hvaða hlutfall innan hvers hóps er að taka þátt má sjá að rúmlega helmingur allra sjóðfélaga á aldrinum 65 ára og eldri greiddi atkvæði á móti einungis 11% allra sjóðfélaga á aldrinum 35 ára og yngri. mynd 3



Mynd 3

Góðri þátttöku líkt og þeirri sem sjá má hjá elsta aldurshópnum ber að sjálfsögðu að fagna en mikilvægt er að raddir allra heyrist. Ljóst er að það verkefni liggur nú fyrir að skoða með hvaða hætti megi höfða til allra aldurshópa sjóðfélaga því þrátt fyrir að eðlilegt sé að áhugi á lífeyrismálum aukist í takt við hækkandi aldur skiptir lífeyrissjóðurinn sjóðfélaga á öllum aldri miklu máli.

Kosningaþáttaka 2016 var dræm líkt og fyrri ár en stjórn og framkvæmdastjóri vilja allt til vinna þegar kemur að því að auka þátttöku og áhuga sjóðfélaga á málefnum sjóðsins. Öllum ábendingum og óskum um fræðsluefni, hvort sem um er að ræða fræðslufundi eða frekara efni á heimasíðu sjóðsins, er tekið fagnandi og má koma þeim á framfæri við stjórn eða framkvæmdastjóra sjóðsins. Að lokum viljum við minna á heimasíðu sjóðsins efia.is en þar má nálgast ítarlegar upplýsingar og fréttir af starfsemiinni.

Met í ágúst



Millilandaflug	ágú.16	ágú.15	BR%	ÁTD 16	ÁTD 15	BR%
Fjöldi farþega	483.979	412.601	17%	2.522.634	2.126.006	19%
Sætanyting	87,50%	89%	-1,6%	83%	84%	-1%
Framboðnir sætiskilómetrar (ASK)	1.704,1	1.394,7	22%	9.228	7.575,2	22%

Icelandair Group flutti 484 þúsund farþega í millilandaflugi í ágúst s.l. og voru þeir 17% fleiri en í ágúst á síðasta ári. Sætanyting var 87,5% samanborið við 89,1% í ágúst í fyrra. Framboðsaukning á milli ára nam 22%. Félagið hefur aldrei flutt jafn marga farþega í einum mánuði.

Breytingar hjá Bláfugli

Breytinga er að vænta í verkefna-stöðu Bláfugls við TNT á næstu mánudum, því TNT hefur tjáð flugfélaginu að samningum varðandi B737-300 verði sagt upp og vilja TNT menn fá 400 gerðina í staðinn. Bláfugl er með alls 6 vélar af gerðinni 737; tvær 400 vélar og fjórar af 300 gerðinni. Þremur af þessum 300 vélum verður samkvæmt núgildandi samningum skilað á næsta ári og þeirri fjórðu á að skila í janúar 2018. Tómas Dagur Helgason flugrekstrarstjóri Bláfugls segir að búið sé að semja um eina B737-400 sem kemur í rekstur í maí á næsta ári. Verið



er að vinna í samningum varðandi fleiri B737-400 vélar sem munu bæstast við flota félagsins. Þá séu ýmsir möguleikar til skoðunar varðandi flotann

í tengslum við þau verkefni sem fáið hverju sinni. Engar breytingar eru fyrirhugaðar á mönnunarmálum sem stendur.

Nýlega gerði Bláfugl stuttan samning við UPS um eina vél staðsetta í Köln frá nóvember n.k. til áramóta og verða þá tvær vélar félagsins þar á þeim tíma. Ein B-737-400 vél er á föstum leigusamningi í flugi fyrir TNT og önnur slík sinnir flugi milli Keflavíkur og Liege, með viðkomu í Dublin.

Dregur úr traffík



Samkvæmt fregnum frá IATA alþjóðasamtökum flugfélaga virðast hryðjuverkin í Evrópu síðustu mánuði hafa þau áhrif að ferðamönnum frá Asíu hefur fækkað töluvert. Nærri 1% samdráttur var í fjölda flugfarþega frá Asíu til Evrópu í júní á þessu ári miðað við sama mánuð í fyrra. Svo virðist sem Asíubúar ferðist nú frekar til landa innan Asíu því flugfarþegum innan álfunnar fjölgaði um ríflega 8% í júnímánuði miðað við júní í fyrra.

Áhrif Brexit



RyanAir ætlar að staðsetja allar 50 nýjar flugvélar sem félagið fær afhentar á næsta ári, utan Bretlands. Forstjóri félagsins segir þetta gert í kjölfar óvissunnar vegna útgöngu Breta úr Evrópusambandinu og þess vegna verði farið varlega í að fjölga farþegasætum á breska markaðnum næstu tvö til þrjú árin.

Aukning hjá SAS og Finnair



Farþegar Finnair Group voru ríflega 2% fleiri í ágúst í ár en á sama tíma í fyrra. Félagið flutti rúmlega 981 þúsund farþega.

Fjölgun var einnig á farþegum SAS Group í ágúst frá sama tíma í fyrra. Félagið flutti 2,7 milljónir farþega sem er nærri 4% aukning.

Fundur hjá NTF



Jóhann Óskar
Borgþórsson flugstjóri og
NTF fulltrúi
alþjóðanefndar
FIA skrifar

Kæru félagsmenn, 2. - 3. júní síðastliðinn sótti undirritaður og Kjartan Nordal fund Flugdeildar NTF (Nordic Transportworkers Federation) fyrir hönd FÍA.

Að þessu sinni var fundurinn haldinn í Danmörku af stéttarfélaginu 3F. Fundi flugdeildar sækja öll aðildarfélög fluggeirans í Skandinavíu. Þessi vortundur var haldinn frekar seint sem orsakaði dræma mætingu.

Dagskrá fundarins er nokkuð stöðluð og að þessu sinni var engin undantekning. Fundirnir standa oftast í einn vinnudag með samkomu kvöldið áður þar sem spjallað er á óformlegum nótum.

Þema fundarins var Social Dumping – Félagsleg undirboð.

Fyrsti fyrirlesari fundarins var Keld Ludvigsen, associate director trafficstyrelsen/ Danish transport authority. Keld og hans fólk hafa haft það verkefni að rannsaka og kynna sér hin svokölluðu nýju rekstrarform vissra flugrekanda (*e. new business models in aviation*) og hvernig reglugerðir ná og ná ekki utan um nýju rekstrarformin. Í stórum dráttum hafa þau komist að því, að í kringum 1990 þegar einokun ríkisflugfélaga var afnumin í Evrópu, fór af stað mikið hugmyndaflug flugrekanda í sköpun á nýjum rekstrarformum. Flestir sem að flugmálum koma í Evrópu eru sammála um að regluverkið hefur ekki náð að fylgja eftir hugmyndaflugi flugrekenda, bæði í sjálfum flugrekstrinum en aðallega þegar kemur að vinnulöggjöf flugáhafna. Megin samnefnari þessara nýju rekstrarforma er útboð á þjónustu og það sem flugrekendurnir kalla nýr sveigjanleiki í rekstri. Sveigjanleikinn hefur náðst með því að losa sig við skyldur gagnvart starfsfólki með sölu dótturfyrirtækja og útboðum á nánast allri þjónustu. Þar með hefur starfsöryggi og réttindi starfsfólks minnkað til muna. Mjög neikvæð þróun að mati fundargesta.

Það sem kom mest á óvart í þessum fyrirlestri var viðmót Keld sem var á þá vegu að honum hugnaðist sveigjanleikinn með þessum rekstrarformum.

Annar fyrirlesari fundarins var Daída Hadzig, formaður vinnuhóps dönsku félagsmálastofnunarinnar. Vinnuhópur-



Keld Ludvigsen, Associate Director Trafficstyrelsen/ Danish transport Authority

inn aflar sér þekkingar um lagalegt umhverfi og leiðbeinir almenningi, þó aðallega flugáhöfnum, hver lagalegur réttur þeirra er og hvar viðkomandi á að skila gjöldum og sköttum til samneyslunnar. Erfitt hefur reynst að ná yfirsýn yfir réttindi og skyldur aðila sem starfa í hinu nýja umhverfi flugrekstrar. Samkvæmt formanni hópsins er engin sýnileg tenging milli skattalaga, vinnulöggjafar og löggjafar um félagsleg réttindi í regluverki Evrópusambandsins. Tillaga vinnuhópsins til úrbóta er sú að meta eigi hvar vinnan fer fram, það er að flugfélagið greiði fyrir félagsleg réttindi starfsmanns í því landi þar sem flugrekstrarskírteini (AOC) er útféð, alveg óháð því hvar viðkomandi starfsmaður sé með lögheimili og óháð ráðningaformi. Fundarmönnum var tjáð að til standi að leggja þessar tillögur fyrir ráðamenn innan Evrópusambandsins til efnislegrar meðferðar. Ekki ríkir þó mikil bjartsýni um að þetta nái þeim árangri sem til er ætlast. Nái svona tillögur fram að ganga er líklegt að flugrekendur fari í auknum mæli útí «AOC shopping» þar sem þeir skrá vélarnar í löndum með lágar félagslegar álögur. Ég segi í „í auknum mæli“ vegna þess að nú þegar er þetta stundað í Evrópu og nærtækasta dæmið er Primera Air og Norwegian Air International.

Undirritaður flutti skýrslu fyrir hönd Íslands. Greint var frá því að allir kjarasamningar FÍA við sína viðsemjendur væru kláraðir og næsta lota hefjist

haustið 2017. FÍA væri að vinna í því að koma fleiri stéttarfélögum flugmanna í Skandinavíu í NTF. Ég kom þeirri skoðun minni á framfæri að mikilvægt væri að koma flugvallarstarfsmönnum (*e. ground staff*) í Keflavík í NTF. Máli mínu til stuðnings nefndi ég niðurstöðu í baráttu Flyvebranchens Personale Union (FPU) og Landsorganisationen (LO) í Danmörku við Ryanair á Kasturp flugvelli þar sem aðkoma flugvallarstarfsmanna réði úrslitum.

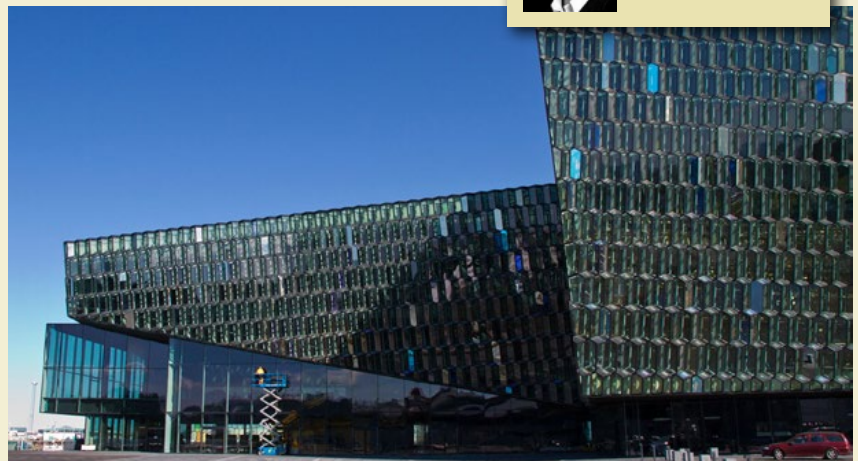
Eitt af málafnum fundarins voru mál NAI (Norwegian Air International - skráð á Írlandi). NAS (Norwegian Air Shuttle) í Noregi stofnaði NAI í Írlandi til að sinna flugi á lengri leiðum samstæðunnar og halda utan um B787 vélarnar. Í grunninn er um að ræða viðskiptamódel sem gengur út á að nýta sér kosti og galla „open-sky“ samkomulagsins milli Evrópusambandsins og Bandaríkjanna. Í stórum dráttum gengur planið út það að sinna flugi milli Asíu-Evrópu og Evrópu-Bandaríkjanna með millilendingum í Evrópu þar sem áhafnaskipti fara fram. Það sem NAI ætlar að gera er að nota asískar áhafnir til að sinna öllu þessu flugi og þar með lækka áhafnakostnað um sirka 70%. Mín skoðun er sú að þetta sé ein stærsta ógn við okkar störf flugmanna á Íslandi í ljósi þess að Norwegian stefnir í að verða stærsti keppinautur íslensku flugfélaganna á Norður-Atlantshafi.

Næsti fundur er áætlaður 28. október í Stokkhólmi.

Foodloose

Eins gefandi og starfið okkar í háloftunum getur verið þá verður nú seint sagt að það sé heilsusamlegt. Við vinnum í umhverfi þar sem loftið er bæði þunnt og þurrt, kyrrseta er æskileg, vinnutíminn breytilegur og oft langur, flakk á milli tímabelta algengt, aðgengi að ferskum matvælum af skornum skammti og streita töluverð. Allt of mörg okkar neyðast til að hætta að vinna fyrir tímann af heilsufarsástæðum. Það er því afar mikilvægt að við gerum það sem í okkar valdi stendur, bæði á vinnutíma og utan hans, til að halda okkur í góðu formi bæði líkamlega og andlega.

Á vordögum sótti undirrituð ráðstefnu í Hörpu þar sem megin áhersla var á mataræði nútímamannsins. Þessi ráðstefna, Foodloose, fjallaði í meginatriðum um það hvernig það mataræði sem flestir hafa tamið sér í seinni tíð hefur haft grafalvarlegar afleiðingar á heilsufar fólks og ýtt undir svokallaða lífsstílsjúkdóma á borð við sykursýki 2 og hjartasjúkdóma. Þar tóku til máls 2 hjartalæknar, prófessor í æfinga- og íþróttáfræðum, rannsóknarbláðamaður og rithöfundur, ásamt lækni sem rannsakar m.a. áhrif breytts mataræðis á M.S. sjúklinga og heilsubloggara. Farið var um víðan völl í þeim fyrirlestrum sem stóðu til boða og þrátt fyrir að í meginatriðum væru þeir sem tóku til máls sammála þá voru hlutirnir skoðaðir frá ýmsum sjónarhornum og áherslur manna misjafnar. Það sem þau voru þó öll sammála um var að við þyrftum að huga betur að því sem við erum að setja ofan í okkur. Hreint mataræði með áherslu á grænmeti (að þeim undanskildum sem innihalda mikla sterkju), fisk (helst feitan fisk), hreint kjöt, egg, hnetur og fræ, góðar olíur sem innihalda hátt magn Omega 3 og ávextir í hófi ætti að vera það sem við værum að leggja okkur til munns. Sykur og unnin kolvetni væru eitthvað sem við ættum að láta alveg vera. Sú áhersla sem hefur verið á að borða mikið af kolvetnum og að neysla fitu væri slæm fyrir okkur og gæti ollið aukinni hættu á hjartasjúkdómum og hækkuðu kólesteróli væri á misskilningi byggð. Þetta kom sérstaklega vel fram í máli hjartalæknanna tveggja. Mikið var rætt um að ofneysla kolvetna væri ástæða



Sigrún Björg Ingvadóttir
flugstjóri og
nefndarmaður í ÖFÍA
skrifar

aukinnar tilfella offitu og sykursýki 2. Í stuttu máli væri ástæðan sú að við neyslu umframkolvetna tæki líkaminn sig til og framleiddi mikið af hormóninu insúlíni til að koma jafnvægi á blóðsykurinn. Þessi mikla insúlín framleiðsla leiddi meðal annars til þess að fólk fitnaði, jafnvel þó það væri ekki að innbirgða óhóflegt magn hitaeyninga. Raktar voru meintar ástæður þess að á vissum tímavörðum hefðu yfirvöld í Bandaríkjunum farið að mæla með frekari neyslu á kornmeti og soja afurðum sem varð til þess að mikið af þeim matvælum sem framleiddar voru innihéldu þessi efni og þar með hefði neysla unninna kolvetna og Omega 6 fitusýra aukist fram úr hófi með fyrrnefndum afleiðingum. Fyrirlesarar voru, eins og fyrir segir, ekki alveg sammála um hversu langt skyldi gengið í því að sniðganga kolvetni. Einnig voru ekki allir á sama máli hvað varðar mjólkurafurðir. Flestir vildu þó meina að feitari og minna unnar mjólkurafurðir væru betri en hinar fituskertu og þær sem hefðu verið unnar, svo ekki sé talað um þær sem búið er að hella sykri eða öðrum sætuefnum í. Í hnotskurn var niðurstaðan sú að hver og einn þyrfti að prófa sig áfram með það hvað hentaði hverjum og einum.

Lækkar steituhormón

Dr. Tommy Ragnar Wood lagði einnig áherslu á það að við næðum góðum nætursvefni, sem er mikilvægur fyrir endurnýjun frumna líkamans, að við færum út í náttúruna, önduðum að okkur hreinu lofti og tók sem dæmi fram að rannsóknir sýndu að blóðþrýstingur lækkaði mælanlega ef menn gengju berfættir í grasinu. Einnig sagði hann

afar mikilvægt að minnka streitu; hreyfa sig reglulega (helst úti undir berum himni), hugleiða, stunda jóga eða hvað sem það væri sem fengi fólk til að „stop and smell the roses“ ef þannig mætti að orði komast. Þannig lækkar streitu-hormónið kortísól í líkamanum.

Þessi dagur í Hörpu var afar fróðlegur og fagmannlegur bragur á öllu sem þar fór fram. Þó svo að þeir sem þar töluðu hafi verið ansi hreint vissir í sinni sök og hafi talað fyrir sínum sjónarmiðum og bakkað þau upp með rannsóknum og árangurs sögum þá var fólk líka hvatt til að vera gagnrýnið, prófa sig jafnvel áfram og taka ekki við öllum þeim rannsóknum sem fyrir það er borið sem heilögum sannleika.

Fyrir þau ykkar sem vilja kynna sér betur fyrirlesarana á þessari ráðstefnu þá bendi ég ykkur á slóðina <http://icelandichealthsymposium.is/food-loose/>. Þar má finna nöfn allra sem tóku til máls og slóðir sem smella má á til að kynnast viðhorfum þeirra betur.

Við stjórnnum auðvitað ekki öllu sem viðkemur heilsu okkar. Erfðir og annað hafa vissulega áhrif á það hvernig okkur kemur til með að vegna á heilsubrautinni í lífinu. Til að mega stunda okkar vinnu þurfum við að uppfylla viss heilsufarsleg skilyrði. Við getum gert ýmislegt til að auka líkurnar á því að við uppfylfum þau sem lengst. Að borða góða fæðu, hreyfa okkur reglulega, anda að okkur fersku lofti, vera í tengingu við náttúruna og minnka streitu eru allt hlutir sem rannsóknir benda til að hjálpi okkur í þá átt. Svo má ekki gleyma, og alls ekki gera lítið úr því hversu heilsusamlegt það er að hlæja og hafa gaman af lífinu.

Eftirmálar Germanwings flugs 9525



Sara Hlín Sigurðardóttir
flugmaðuri og
ITF fulltrúi
alþjóðanefndar
FIA skrifar

Á venjulegum vinnudegi leiðum við sjaldnast hugann að því hversu flókið vinnuumhverfið okkar í raun er. Við fáum heimild til flugtaks, yfirflugs og landingar án vandamála. En hvort sem við störfum við innanlands- eða millilandaflug þá er regluverkið sem að baki býr gríðarlegt. Snemma varð ljóst að ríki þyrftu samræma flugreglur sínar og í dag kemst ekkert ríki upp með að víkja frá alþjóðlegum reglum ætli það sér að taka virkan þátt í heimi flugsins. Atburðir sem gerast í einu ríki hafa oftast en ekki afleiðingar um allan heim.

Hrap vélar Germanwings í frönsku ölpunum þann 24. mars 2015 er eitt af þessum atvikum. Strax í kjölfar slyssins mæltist Flugöryggisstofnun Evrópu (EASA) til þess að flugrekendur tækju upp svokallaða *4 eye-rule* í flugstjórnarklefanum.¹ Reglan átti að tryggja að flugmaður gæti ekki læst sig inni í flugstjórnarklefanum með illan ásetning í huga. Stofnunin hóf um leið umfangsmikla vinnu við að greina rót vandans.

Aukið eftirlit í læknisskoðunum

Nú 15. ágúst síðastliðinn gaf EASA út tillögur að nýjum reglum sem breyta Part-MED og Part-ARA hluta reglugerðar (EU) 1178/2011. Breytingarnar boða auknar kröfur og eftirlit með andlegri heilsu flugmanna í 1. flokks læknisskoðunum og um leið stóreflda þjálfun fluglækna.² Markmiðið er að koma í veg fyrir að fólk sem glími við andleg veikindi leggi af stað í dýrt flugnám en einnig að sjá til þess að starfandi flugmenn fái leyfi frá störfum herji andleg veikindi eða álag tíma-bundið á þá. Lagt er til að flugmenn verði komnir með ný læknisvottorð til samræmis við breyttar kröfur eigi síðar en í apríl 2018. Ásamt hertu eftirliti í læknisskoðunum geta flugmenn átt von á því að þurfa að gangast undir handahófskennd áfengis- og fíkniefna-próf.



Peer Support Program

EASA leggur einnig til að flugrekendum verði skylt að bjóða uppá svokallaðan félagastuðning (*e. Peer Support Program (PSP)*).

Hugmyndafræðin er ekki ný af nálíni en hún snýr að því að koma upp stuðningsneti fyrir flugmenn þar sem þeir geta rætt vandamál sín opinskátt, mætt skilningi og fengið nauðsynlega hjálp án þess að tefla starfsöryggi sínu í hættu. Félagastuðningur er unnin í samvinnu milli stéttarféлага og flugrekanda og hefur skilað góðum árangri hjá þeim flugfélögum sem notast við fyrirkomulagið.

4 eye-rule

Hin svokallaða *4 eye-rule* hefur frá upphafi hlotið margþátta gagnrýni og þótti mörgum tilmæli EASA illa útfærð. Hlutverk þjónustuliða (*e. cabin crew*) sem kallaðir eru til í flugstjórnarklefa var illa skilgreint og öryggisáhrifin voru dregin í efa. EASA hefur nú

gefið út nýjar leiðbeiningar varðandi *4 eye-rule* sem þar sem flugrekanda er í sjálfsveld sett að ákveða verkferla tengda stjórnklefanum eftir að hafa framkvæmt ákveðið áhættumat. EASA mælir með að áhættumatið lúti meðal annars að sálfræðimati flugmanna, starfsöryggi þeirra, vinnuálagi, aðgengi að félagastuðningi og öðrum öryggis-tengdum þáttum.³ Leiði matið til þess að flugrekandi telji skynsamlegast að halda sig við *4 eye-rule* skal hlutverk þjónustuliða í flugstjórnarklefanum vera nákvæmlega skilgreint og þeir þjálfaðir til samræmis.

Víða um Evrópu hafa flugrekendur og stéttarfélag nú þegar hafið undirbúning til samræmis við boðaða löggjöf en þess er vænst að tillögur EASA verði orðnar að samþykktum reglum fyrir lok ársins 2016. EASA hefur einnig boðað að fleiri reglugerðarbreytingar þessu tengdu fylgi í kjölfarið.



¹ EASA SIB No 2015-04

² EASA Opinion No 09/2016.

Góð heilsa og hreyfing



Geirprúður Alfreðsdóttir
flugstjóri, íþróttakennari
og ritstjóri fittofly.com
skrifar

Við miðum gjarnan góða heilsu við góða líkamlega líðan og þá gleymist það oft að í góðri heilsu felst einnig góð félagsleg og andleg líðan. Í gegnum árin hefur nær eingöngu verið einblínt á hinn líkamlega þátt heilsunnar en hinn félagslegi og andleg þáttur virðist ekki hafa fengið sömu athygli, þó það hafi aðeins breyst nú í seinni tíð. Alþjóða heilbrigðisstofnunin telur að þunglyndi sé fjórða stærsta heilbrigðisvandamál heimsins í dag og spáir því að eftir aðeins fjögur ár, þ.e. árið 2020 verði þunglyndi önnur helsta orsök örorku.

Eitt af því sem hefur verið rannsakað eru tengsl hreyfingar og andlegrar líðan, en rannsóknir benda til að þeir sem stunda reglulega hreyfingu hafa betri líkamsmynd, betra sjálfsálit og minni líkur á að þeir verði þunglyndir.

Á vefnum Fit To Fly má lesa frábæra grein Erlings Jóhannssonar prófessors sem hefur rannsakað tengsl hreyfingar, andlegrar heilsu og andlegrar líðan, en Erling er prófessor við Háskóla Íslands, rannsóknarstofu í íþrotta- og heilsufræði, mennta og íþróttasviði. Sjá nánar á <http://www.fittofly.com/heilsa-andleg-liðan-og-hreyfing/>

Ernir á flugi

Mikil aukning farþega hefur verið hjá flugfélaginu Erni síðustu mánuði og eru erlendir ferðamenn farnir að nýta sér innanlandsflugð í auknum mæli. Ásgeir Örn Þorsteinsson sölu- og markaðsstjóri félagsins segir að aukningin sé í það heila um 20%. Vel hafi gengið á alla áfangastaði í sumar og útlitið sé bjart framundan. Farþegaflug félagsins til Húsavíkur sem hófst fyrir um 4 árum, hefur t.a.m. gengið vel og flytur félagið hátt í tvö þúsund farþega á milli Húsavíkur og Reykjavíkur í hverjum mánuði. Þá er reiknað með að farþegafjöldinn til og frá Vestmannaeyjum verði um 20 þúsund á þessu ári. Áætlað er að farþegafjöldi félagsins verði í heild á milli 55 og 60 þúsund á þessu ári, sem yrði nýtt met.

Ernir fljúga áætlanarflug frá Reykjavík til fimm áfangastaða innanlands. Þrjár leiðir eru flognar samkvæmt útbodssamningi við ríkið, til Gögurs, Bíldudals og Hornafjarðar. Þeir samningar munu senn renn sitt skeið og er von á að auglýst verði nýtt útbod nú í haust. Ráðningar stóru flugfélaganna síðasta vetur gerðu Erni erfitt fyrir, því 8 af 12 flugmönnum félagsins réðu sig annað fyrir síðasta vor, sem þýddi að hafa þurfti hraðar hendur að þjálfa nýtt fólk með tilheyrandi álagi.



Úr skýli Ernis þar sem tímabundin afgreiðsla félagsins verður á meðan nýtt hús ris.

Nýjar höfuðstöðvar

Til stendur að rífa afgreiðsluhúsnæði flugfélagsins Ernis á Reykjavíkurflugvelli á næstunni, enda heldur það hvorki vatni né vindi að sögn forsvarsmanna fyrirtækisins. Nýjar höfuðstöðvar á að taka í notkun í nóvember eða desember. Á meðan á framkvæmdum stendur færast afgreiðsla félagsins í gáma sem settir hafa verið upp í flugskýli félagsins við völlinn. Nýja húsnæðið verður gámacíningahús, þannig að ekki ætti að taka nema nokkrar vikur að koma því í gagn. Einingarnar koma tilbúnar með innréttingum og er lítið mál að raða þeim saman.

Mótmæli gegn NAI

Efnt var til mótmæla gegn henti-fánastefnu Norwegian Air International (NAI) fyrir utan Hvíta húsið í Washington, þannig 12. maí s.l. Gegnum aðild FIA að ITF, Alþjóða-flutningaverkamannasambandinu var óskað eftir því að þeir flugmenn og flugfreyjur sem yrðu í borginni á þessum tíma myndu mæta og leggja málefnið lið. Stéttarfélög flugmanna í Bandaríkjunum (ALPA) og flugfreyja (AFA) stóðu fyrir mótmælunum, til að hvetja bandarísk stjórnvöld til að veita ekki NAI óhindrað leyfi til flugs inn til Bandaríkjanna. Jón Hördur Jónsson flugstjóri Icelandair var einn þeirra sem mætti og tók meðfylgjandi myndir.



Jón Hördur ásamt einum skipuleggjanda mótmælanna.

Sanngirnismenning

Trúnaður og traust - mistök eða brot



Ingvar Tryggvason
flugstjóri og
formaður OFA
skrifar

Fyrir Alþingi liggur frumvarp um breytingu á lögum um loftferðir, nr. 60/1998. Breytingin felur í sér innleiðingu tveggja EES-reglugerða en þær fjalla um tilkynningu atvika í almenningssflugum, stjórnsýslumeðferð vegna skírteina flugumferðarstjóra og svo sanngirnismenningu (*e. just culture*) innan fyrirtækja í flugiðnaði. Mælt er fyrir um það að fyrirtækjum sé óheimilt að láta starfsfólk, sem tilkynnir atvik eða tilgreint er í tilkynningu, sæta viðurlögum á grundvelli upplýsinganna. Þá er einnig lagt til að óheimilt sé að beita starfsfólki viðurlögum ef það leitar til Samgöngustofu vegna meintra brota fyrirtækis á skyldum sínum. Þá skulu fyrirtæki í flugiðnaði samþykkja innri reglur, sem lýsa fyrir starfsfólki, hvernig fyrirtækið hyggst tryggja meginreglur um sanngirnismenningu.



Í frumvarpinu er sanngirnismenning skilgreind þannig: „*Sanngirnismenning er skilgreind sem menning þar sem aðilum í framfarðarlínu rekstrar eða öðrum er ekki refsad fyrir athafnir, yfirsjónir eða ákvarðanir, sem þeir hafa tekið og samrýmast reynslu þeirra og þjálfun, en þar sem vítalvert gáleysi, brot af ásetningi og skaðlegar athafnir eru ekki liðin.*”

Íslenskir flugrekendur hafa flestir ef ekki allir tileinkað sér þessa hugmyndafræði á síðustu árum, ennfremur hefur mikill árangur í þessa veru náðst með innleiðingu „threat and error management”. James Reason setti upphaflega fram kenningar um sanngirnismenningu og öryggismenningu í tengslum við rannsóknir sínar á mannlegum mistökum. Í skrifum sínum um sanngirnismenningu leggur sálfræðingurinn Sidney Dekker áherslu á muninn á „accountability” og „responsibility”. Hugtök sem í íslenskri tungu eru einfaldlega nefnd „ábyrgð” en „accountability” þó verið þýtt sem ábyrgðarskylda. Þannig fjalli sanngirnismenning um jafnvægi öryggis og ábyrgðarskyldu.

Skúli Jón Sigurðsson, frv. formaður RNF opnaði flugöryggisfundina forðum daga með orðunum: „Við verðum

að læra af mistökum annara því við lifum ekki nógu lengi til að gera þau öll sjálf.” Forsenda þess að byggja upp trausta öryggismenningu er að flugrekandi hafi rauntímaupplýsingar um styrkleika og veikleika starfsseminnar. Tilkynningar atvika og eftirlit með flugritagögnum gefa þannig tækifæri til fyrirbyggjandi aðgerða. Þá þarf starfsfólk að geta treyst því að stjórnendur geri greinarmun á mistökum og brotum í starfi. Þau mörk verða að vera ljós þannig að allt komi fram, án þess að allt leyfist. Áriðandi er að samskipti geti verið hispurslaus og að öll viðbrögð við mistökum eða brotum í starfi séu í samræmi við tilefnið og þannig haft uppbyggileg fremur en kæfandi áhrif á öryggismenningu.

Sidney Dekker hefur fjallað mikið um afbrotavæðingu mistaka í flugiðnaðinum og heilbrigðisgeiranum og hversu skaðleg áhrif slík nálgun hefur. Eftirlitsaðilar þurfa vissulega að geta treyst á upplýstranir frá starfsmönnum vegna meintra brota fyrirtækis á skyldum sínum eða vafasamra starfsaðferða. En ef mál þar sem eingöngu mannleg mistök koma við sögu eru umhugsunarlaust send til ákærvaldssins er búið að skaða þá boðleið. Sanngirnismenning snýst þannig ekki um að draga mörk heldur

hver dregur mörkin, á hvaða forsendum og samkvæmt hvaða reglum, þannig að sátt ríki.

Sanngirnismenning er sömuleiðis forsenda fyrir innleiðingu á „*fatigue risk management system*” (FRMS). Í viðtali um málefnið nýverið sagði Martin Chalk forseti IFALPA:

„*We don't punish for normal errors and omissions made by a reasonable person going about their daily business so long as they fess up and give us the opportunity to learn from that. We consider discipline only where you have deliberately or thoughtlessly created a challenge.*”

Sanngirnismenning verður ekki inleidd með reglugerð einni saman, en með innleiðingunni er lagður mikilvægur grunnur sem nauðsynlega þarf að vera til staðar. Þetta er hugmyndafræði sem stjórnendur þurfa að tileinka sér og getur í einhverjum tilfellum kallað á róttæka hugarfarsbreytingu. Ef vel á að vera þurfa stjórnendur að hafa haldbæra þekkingu á kenningum James Reason um eðli mannlegra mistaka. Þegar við fjöllum um leiðtogahlutverkið í flugiðnaðinum leitum við gjarnan í smiðju Jóhanns Inga Gunnassonar. Hann kemst þannig að orði: „Góður stjórnandi þekkir sínar sterku og veiku hliðar. Lélegur stjórnandi

fæst ekki til að horfast í augu við veikleika sína og mistök.”

Samgönguáætlun

Fulltrúar ÖFÍA fóru á vordögum á fund í innanríkisráðuneytinu. Megin umfjöllunarefnið var samgönguáætlun og var fundurinn afar gagnlegur. Ríkurskilningur er á stöðunni í innanríkisráðuneytinu en það strandar á fjárveitingarvaldinu. Verkefnið sem bíða á flugvöllum landsins eru margvísleg en eins og ÖFÍA hefur ítrekað eru fjárframlög ríkisins hvorki í samræmi við framlag flugrekstrar til landsframleiðslu né í samræmi við þjóðhagslegan ábata af útgjaldakrónu. Samgönguáætlun liggur nú fyrir Alþingi og sendi ÖFÍA nú í sumar ítarlegt bréf til innanríkisráðherra, fjárlaganefndar og umhverfis- og samgöngunefndar.

Reykjavíkurlugvöllur

Formaður ÖFÍA var kallaður fyrir umhverfis- og samgöngunefnd síðsumars, tilefnið var staða Reykjavíkurlugvallar eftir lokun flugbrautar 06/24. Þetta var kærkomið tækifæri til að koma sjónarmiðum ÖFÍA á framfæri. Formaður gerði grein fyrir því hvernig ÖFÍA hefur gert alvarlegar athugasemdir við framvindu þessa máls allt frá því að sameiginlegur nothæfisstuðull var reiknaður fyrir Keflavíkur- og Reykjavíkurlugvöll. Ennfremur hvernig ÖFÍA gerði athugasemdir við útreikning verkfræðistofunnar Eflu á nothæfisstuðlinum, en fram hefur komið af hálfu Eflu að stofunni var eingöngu falið að reikna nothæfisstuðul fyrir meðalstórar flugvélar, en ekki þær minnstu, eins og Beechcraft King Air og Dash 8-200.



Það blasir því við að miklir meinbugir eru á allri þessari framkvæmd. ÖFÍA hefur ítrekað að nefndin gerir engar athugasemdir við að kannaðir séu kostir á breyttu fyrirkomulagi flugbrauta Reykjavíkurlugvallar, aðalatriðið er að slík breyting standist reglugerð og nothæfisstuðull vallarins skerðist ekki alvarlega. Þá hefur ÖFÍA ítrekað við yfirvöld þann skilning sem ávallt hefur legið fyrir, að kæmi til þess að braut 06/24 í Reykjavík yrði lokað, væri áður búið að opna braut 07/25 í Keflavík.

Drónar

Þann 22. ágúst gaf EASA út drög að reglugerð um dróna. Evrópusamtök flugmannafélaga ECA kalla eftir strangri löggjöf enda er aðilum umhugað um þá hættu sem flugvélum getur stafað af drónum á flugi nærri flugvöllum. Nánari upplýsingar um framvindu málsins má finna á

vefsíðu EASA undir <https://www.easa.europa.eu/easa-and-you/civil-drones-rpas>

ISASI - The International Society of Air Safety Investigators

Ársþing alþjóðasamtaka rannsakenda flugslysa (ISASI) verður haldið 17. - 20. október í Reykjavík. Meðlimir RNSA hafa haft í nógu að snúast síðustu misseri við undirbúning þingsins. ISASI er félag sem starfar eingöngu á faglegum grunni og gefur m.a. út tímarit og fræðsluefni, sem dreift er til félaga í ISASI sem eru í flestum löndum heims og ólíkum menningarsvæðum. Þegar flugöryggi er annarvegjar hugsa allir á svipuðum nótum og tala sama tungumál. Um mikilvægi alþjóðlegs samstarfs af þessu tagi þarf ekki að fjölyrða og fagnaðarefni að ársþingið verði að þessu sinni haldið í Reykjavík.

Vetraropnun Skýjaborga

Óbreytt verð á milli ára þ.e. helgarleiga kr. 20.000- og virkir dagar kr. 3.000-.

Sú breyting er gerð í ár að fyrsta mánuðinn er hægt að bóka eitt tímabil en eftir 13. október opnast á fleiri tímabil.

Komu- og brottfaratímarnir um helgar eru kl. 18 en kl. 16 virka daga.

Hótelmiðar verða í sölu í vetur en allar frekari upplýsingar eru á heimasíðunni www.orlof.is/fia.

Minnum á netfangið okkar skyjaborgir@fia.is

Norwegian í leiguverkefni í USA

Flugfélagið Norwegian hefur samið við ferðaskrifstofurnar Apple Vacations og Funjet Vacations um flug milli Bandaríkjanna og áfangastaða í Mexíkó og Karabíska hafinu. Norwegian mun staðsetja 3 Boeing 737-800 vélar í borgunum Milwaukee og Chicago frá desember n.k. og fram í apríl á næsta ári. Um er að ræða meira en 600 flugferðir og metur Norwegian samninginn á um 120 milljónir norskra króna, sem jafngildir um 1,6 milljarði íslenskra króna.

heimild: fréttatilkynning Norwegian

Ný útgáfa af FÍA appinu

Nýverið kom út uppfærsla (v2.0) á FIA Mobile appinu sem hefur verið í notkun nú á þriðja ár og stór hluti félagsmanna hefur hlaðið niður. Appið nýtist stéttarfélaginu bæði til samskipta og úrvinnslu tilkynninga sem frá félagsmönnum berast.

Töluverð breyting hefur verið gerð á viðmóti ásamt uppfærslum og nýjum viðbótum.

- Tímalína blasir nú við þegar appið er opnað. Nýtt efni, hvort sem það eru fréttir, fundargerðir, fréttabréf eða endurgjöf við innsendum skýrslum birtist nú á tímalínu, í tímaröð.
- Hægt er að senda inn tilkynningu óháð því hvort að netsamband sé eður ei. Ef ekkert samband er þá vistast hún og er síðan send inn þegar samband kemst á.
- Nú getur fulltrúi FÍA veitt endurgjöf á



innsendar tilkynningar og átt í frekari samskiptum við þann sem sendir inn ef frekari upplýsinga er óskað eða til að upplýsa um gang mála.

- Félagsmenn geta nú skoðað lista yfir innsend erindi og haldið þannig utan um sín mál.
- Upplýsingar um stjórn, starfsfólk og nefndir eru nú á sama stað, undir tengiliðir.

- Fréttabréf eru með nýtt viðmót og fundargerðum er nú hægt að raða í tímaröð.
- Félagsmenn geta nú skoðað sinn heildar prófil og breytt þar upplýsingum sem birtast í símaskrá.
- Röðun eftir starfsaldri í símaskrá er nú mun skýrari og gefur betri yfirsýn.

Einhverjar villur slæddust með í þessari útgáfu en von er á uppfærslu á allra næstu dögum. Appið er annars í stanslausri þróun og unnið að því að bæta það eins og kostur er ásamt því að vinna að nýjum viðbótum.

Ábendingar eru ávallt vel þegnar á fiamobile@fia.is eða í gegnum tilkynningahluta appsins. FIA Mobile má nálgast á App og Play store og er hægt að óska eftir auðkenni frá skrifstofu FÍA.

Aukning hjá Flugfélagi Íslands

Eftir samdrátt í nokkur ár virðist farþega fjöldi í innanlandsfluginu vera að aukast aftur. Guðmundur Óskars-son nýr sölu- og markaðsstjóri Flugfélags Íslands segir þetta ánægjulega þróun og jákvætt að sjá hverju miklu fleiri erlendir ferðamenn eru að skila sér í innanlandsflugið núna. „Fjöldi erlendra ferðamanna sem nýta sér innanlandsflugið er að aukast, eða um 30% milli ára samkvæmt okkar tölum. Þá er hlutfall erlendra ferðamanna sem nýta innanlandsflugið um 20%,“ segir Guðmundur. Íslendingum sem nota innanlandsflugið fer líka fjölgandi og



er hlutfall landans sem notar þessar samgöngur að aukast um 5% milli ára.

Samkvæmt tilkynningu Icelandair Group til Kauphallarinnar þá voru farþegar í innanlandsflugi og Grænlandsflugi Flugfélags Íslands 36 þúsund í ágúst s.l. Framboð félagsins jókst

um 17% samanborið við sama mánuð í fyrra. Sætánýtingin nam 71,4% og lækkaði um 6,3 prósentustig á milli ára. Skýrist það af minni eftirspurn eftir flugi til Grænlands en ráðgert var, að sögn forsvarsmanna fyrirtækisins.

Ný samninganefnd FÍA við Icelandair

Að tillögu Jóns Þórs Þorvaldssonar hefur stjórn FÍA skipað eftirtalda í samninganefnd FÍA við Icelandair/Icelandair Group vegna næstu kjarasamninga. Guðmundur St. Sigurðsson, Hafsteinn Pálsson, Hjalti Valþórsson, Högni B. Ómarsson og Ólafur Örn Jónsson. Jón

Þór er formaður nefndarinnar. Aðrir nefndarmenn eru allir flugmenn Icelandair nema Ólafur sem starfar hjá Atlanta, en hann var gjaldkeri í síðustu stjórn FÍA. Kjarasamningur FÍA við Icelandair/Icelandair Group rennur út næsta haust, eftir rétt um eitt ár.

Fréttaveita EFÍA

Á ársfundi sjóðsins komu fram óskir sjóðfélaga um að fá tilkynningu um það þegar nýjar fréttir birtast á vefsíðu sjóðsins. Það er ánægjulegt að verða við slíkri beiðni og eru sjóðfélagar sem áhuga hafa hvattir til að skrá sig fyrir slíkum tilkynningum.

Opnað hefur verið fyrir sérstaka skráningarsíðu á vef sjóðsins efia.is/skraning, sjóðfélagar sem skrá netfang sitt á skráningarsíðu munu í kjölfarið fá sendan tölvupóst í hvert sin sem ný frétt er birt á heimasíðu sjóðsins