



FÍA fer fram á svör Flugmálastjórnar um fullgildingar:

Formlegt erindi sent FMS

- athygli Vinnuálastofnunar og samgönguráðuneytis vakin á málinu

FÍA hefur sent Flugmálastjórn formlegt erindi þar sem farið er fram á skýr svör um hvernig staðið er að fullgildingum skírteina erlendra flugmanna, sem starfa hjá íslenskum flugrekendum. Eins komið hefur fram hér í blaðinu hafa hundruð erlendra flugmanna fengið slíkar fullgildingar á allra síðustu árum. Í bréfi FÍA til FMS er óskað upplýsinga um eftirfarandi atriði:

1. Hefur verið leitað leyfis flugmálayfirvalda einstakra aðildarríkja JAA vegna fullgilinga skírteina flugmanna, sem gefin hafa verið út af ríkjum utan JAA, skv. JAR-FCL 1.015, B)1)? Um leið er spurt að því hvort Flugmálastjórn hafi látið reyna á eða athugað hvort ákvæði 3. tl. B)

og C) liðar greinar 1.015 eigi við um fullgildinguna umræddra skírteina árin 2001, 2002, og 2003.

2. Hvernig fara heilbrigðisskodanir fram við fullgildinguna skírteina og framlengingu þeirra, hvaða gögn eru lögð þeim til grundvallar og hvernig hagar Flugmálastjórn almennu eftirliti með þessum flugmönnum, einkum þeim sem starfa erlendis?

3. Vísad er til þess að í tölvupósti dags. 24. júní 2003 kemur fram að samþykkt JAA ríkja sé fyrir hendi og gildi til 30. júní 2004. Er óskað eftir nánari upplýsingum studdu ljósriti af nefndri samþykkt. Sérstaklega er óskað eftir ljósriti af umsókn Flugmálastjórnar til JAA ríkjanna um nefnt samþykki og tengdum gögnum.

4. Beitir Flugmálastjórn sömu reglum við fullgildinguna burtséð frá því hvort viðkomandi flugmenn framvísa skírteinum útgefnum af aðildarríkjum JAA eða ríkjum utan JAA? Hefur verið haft samráð við samgönguráðuneytið og Vinnuálastofnun við umræddar fullgildingar, svo sem varðandi dvalar- og atvinnuleyfi?

5. Er horft til þess við ákvörðun um fullgildinguna hvort viðkomandi flugrekandi getur ráðið til sín atvinnulausa íslenska flugmenn?

Bréf þetta var sent Flugmálastjórn 23. september s.l. og afrit sent Vinnuálastofnun og samgönguráðuneyti. Óskað er eftir skriflegu svari eins fljótt og kostur er.

Haustuppsagnir hjá Ícelandair taka gildi:

14 hættir og 15 hætta um næstu mánaðamót

- uppsagnarfrestur framlengdur hjá 4 flugmönnum

14 flugmenn Ícelandair hættu störfum nú um mánaðamótin vegna samdráttar í millilandaflugi yfir vetrartímamann og 15 í viðbót eru með uppsagnarbréf uppá vasann, sem miðast við mánaðamótin október/nóvember n.k. Til stóð að fleiri hættu

nú um mánaðamótin en á elleftu stundu (á síðasta degi september) var framlengdur uppsagnarfrestur fjögurra flugmanna um einn mánuð. Ástæðan var sú að til stóð að flugstjórar sem taka eiga sæti flugmanna um mánaðamótin október/nóv-

ember, byrjuðu að fljúga í hægra sætinu strax í október. Sumir strax í byrjun mánaðar og aðrir síðar, þannig að smám saman fylltu þeir í flugmannsstöður þeirra sem væru að hætta. FÍA gerði við þetta athuga-

frb. á bls. 2

frb. af forsiðu...

semdir sem félagið tók til greina og munu yngstu flugstjórnarnir því halda sætinu út ráðningartímamann, eins og eðlilegt er. Fyrir vikið vantaði nokkra flugmenn og úr varð að framlengja uppsagnarfrest við fjóra.

Nýr flugrekstrarstjóri

Gylfi Ernst Gíslason flugstjóri hjá Flugfélagi Íslands hefur verið ráðinn flugrekstrarstjóri félagsins og tekur formlega við starfinu 15. október. Gylfi tekur við af Edward H. Finnsyni, sem snýr aftur til starfa sem flugstjóri hjá Icelandair. Gylfi og Edward eiga það sameiginlegt að hafa báðir verið starfsmenn Icelandair. Gylfi hefur síðustu misserin starfað sem flugstjóri á Metró hjá Flugfélaginu eftir að honum var, ásamt mörgum öðrum, sagt upp störfum sem flugmaður hjá Icelandair. Nokkrar stöðubreytingar eru hjá flugfélaginu um þessar mundir; verið að hefja þjálfun nýs flugstjóra á Twin Otter og flugstjórastaða Gylfa Ernst hefur verið auglýst laus til umsóknar.

Fréttabréf FÍA

Umsjónar- og ábyrgðarmaður:
Jóhannes Bjarni Guðmundsson
joibaddi@ruv.is

Umbrot:
Hermann Þór Snorrason
hths@hekla.is

Útgefandi:
Félag íslenskra
atvinnuflugmanna

Október 2003

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 óheimil nema að heimilda sé getið.

Áhafnapörf Icelandair

Icelandair skilaði áætlaðri áhafnapörf til FÍA í byrjun september. Fulltrúi stéttarfélagsins hefur nú farið yfir útreikningana og er ekki talin ástæða til að gera athugasemdir, miðað við þær forsendur sem gefnar eru. Til dæmis er í forsendunum ekki gert ráð fyrir rekstri annarrar B-757 fraktvélar, sem ákveðið hefur verið að taka í rekstur eftir áramótin. Vélin er þegar komin til landsins, en byrjar ekki að fljúga samkvæmt samningi fyrr en eftir áramótin. Þá er enn deilt um mönnun varavakta, en miðað við það flug sem liggur fyrir, er frekar yfirmannað en hitt.

Kjarasamningar

Lítið er að fréttu af viðræðum um nýjan kjarasamning, en samninganefndir FÍA og Flugleiða/Icelandair hafa þó hist tvisvar á fundi til að ræða málin á síðustu vikum. Eldri samningur rann út um miðjan september. Icelandair hefur lagt fram lista yfir atriði, sem félagið vill að FÍA komi til móts við og miða að því að auka nýtingu flugmanna frá því sem nú er og lengja vinnutíma. Samninganefnd FÍA hefur svarað því til að slíkt gangi alfarið gegn markmiðum stéttarfélagsins, sem sé að auka starfsöryggi og bæta kjör flugmanna. Nýr fundur hafði ekki verið boðaður, þegar þetta var ritað.

Nýtt dótturfyrirtæki Flugleiða verður til:

Íslandsferðir ehf

Um næstu áramót verður til nýtt dótturfyrirtæki Flugleiða, Íslandsferðir ehf, og innan vébanda þess ætlar félagið að sameina krafta Flugleidasamstæðunnar til markaðssetningar og sölu á íslenski ferðapjónustu erlendis. Hannes Hilmarsson verður framkvæmdastjóri Íslandsferða. Undir hið nýja fyrirtæki Íslandsferðir

ehf. fellur rekstur á ferðaskrifstofum í 9 Evrópulöndum og rekstur innanlandsdeildar Ferðaskrifstofu Íslands. Erlendu ferðaskrifstofurnar sérhæfa sig í sölu á ferðum til Íslands. Þessi fyrirtæki starfa í dag sem dótturfyrirtæki Icelandair. Um 80 manns munu starfa hjá Íslandsferðum ehf. Greint var frá þessu á work.icelandair.is.

Mýflug með flugvél í sjúkraflug á Ísafirði:

Eyjar í útboð

Íslandsflug hefur samið við Mýflug um að annast sjúkraflugspjónustu á Vestfjörðum og Vesturlandi. Samkvæmt samningi við ríkið fær Íslandsflug 32 milljónir króna á ári til að sinna þessari þjónustu, en hefur samið við undirverktaka til að vera með flugvél á Ísafirði yfir vetrartímann. Flugvél skal staðsett á Ísafirði frá 1. október og út apríl. Þá hefur sama flugvélin einnig sinnt áætluðum flugi milli Bíldudals og Ísafjarðar,

þegar Hrafnseyrarheiðin hefur verið lokuð vegna ófærðar, samkvæmt samningi við Vegagerðina. Vélin sem Mýflug notar í verkefnið er Piper Chieftain.

Ríkið hefur framlengt gildandi samninga um sjúkraflug til loka næsta árs, 2004, nema hvað auglýst hefur verið útboð á sjúkraflugspjónustu fyrir Vestmannaeyjar, því Flugfélag Vestmannaeyja vildi ekki framlengja samninginn að óbreyttu.

Brandarasíðan

From a British Airways Flight Operations Department Notice:

There appears to be some confusion over the new pilot role titles. This notice will hopefully clear up any misunderstandings.

The titles P1, P2 and Co-Pilot will now cease to have any meaning, within the BA Operations Manual. They are to be replaced by Handling Pilot, Non-Handling Pilot, Non-Handling Landing Pilot, Handling Non-Landing Pilot and Non-Handling Non-Landing Pilot.

The Landing Pilot is initially the Handling Pilot and will handle the take-off and landing except in role reversal when he is the Non-Handling Pilot for taxi until the Handling Non-Landing Pilot hands the handling to the Landing Pilot at 80 knots.

The Non-Landing (Non-Handling, since the Landing Pilot is handling) Pilot reads the checklist to the Handling Pilot until after the Before Descent Checklist completion. Then the Handling Landing Pilot hands the handling to the Non-Handling Non-Landing Pilot who then becomes the Handling Non-Landing Pilot.

The Landing Pilot is the Non-Handling Pilot until the "Decision Altitude" call, when the Handling Non-Landing Pilot hands the handling to the Non-Handling Landing Pilot, unless the latter calls "Go Around", in which case the Handling Non-Landing Pilot continues handling and the Non-Handling Landing Pilot continues non-handling until the next call of "Land" or "Go Around", as appropriate.

In view of the recent confusion over these rules, it was deemed necessary to restate them clearly.

Two married blokes are out drinking one night when one turns to the other and says, "You know, I don't know what else to do. Whenever I go home after we've been out drinking, I turn the headlights off before I get to the driveway. I shut off the engine and coast into the garage..... I take my shoes off before I go into the house, I sneak up the stairs, I get undressed in the bathroom, I ease into bed and my wife STILL wakes up and says "AND WHAT TIME DO YOU CALL THIS?" His mate looks at him and says, "Well, you're obviously taking the wrong approach. I screech into the driveway, slam the door, storm up the steps throw my shoes into the closet, jump into bed, rub my hands on my wife's bum and say, "How about a blow job??".... and she's always sound asleep."

3 Rules of Getting Older



Never pass a bathroom,
don't waste a hard-on,
and never trust a fart



"Yes! That was very loud Mr. Trainer,
but I said I wanted to hear your HEART!"

Félagssfundur

Félagssfundur verður haldinn í FÍA í síðari hluta október. Dagsetning hafði ekki verið ákveðin þegar blaðið fór í prentun, en verður auglýst fljótlega.

Flugmenn athugið!

Á skrifstofu FÍA er hægt að skoða glæsilegt safn ljósmynda Snorra Snorrasonar úr flugsögu Íslands. Skrifstofan er opin kl. 9 til 16 alla virka daga – Verið velkomin!

Skattfé til rekstrar lággjaldafélaga?

- talið geta haft mikil áhrif á Ryanair og fleiri

Væntanleg ákvörðun Evrópuráðsins í næsta mánuði um niðurgreiðslur flugvalla sem ekki eru í alfaraleið gæti hugsanlega markað tímamót og haft neikvæð áhrif á írsku lággjaldafélagið Ryanair og fleiri sambærileg félög, að því er embættismenn í Evrópusambandinu hafa látið hafa eftir sér og sagt er frá í frétt Reuters-fréttastofunnar. Írsku flugfélagið tapaði máli fyrir dómstólum í Frakklandi í síðustu viku þegar áfrýjunarréttur staðfesti bann á niðurgreiðslur sem verslunarráð belgísku byggðarlags beitti til að koma á ferðum á milli Strassborgar og Lundúna, en það var franska flugfélagið Air France sem hafði sett fram efasemdir um lögmæti niðurgreiðslanna. Embættismenn ESB og sérfræðingar á flugmarkaði segja að væntanleg ákvörðun Evrópuráðsins seint í október um lögmæti niðurgreiðslanna flugvalla eins og flugvallarins í Charleroi, sem er staðsettur suður af Brussel í Belgíu, til Ryanair, muni verða fordæmisgefandi fyrir iðnaðinn í heild sinni og gæti markað tímamót. „Þessi ákvörðun mun væntanlega leiða til þess að settar verða evrópskar reglur um stuðning landsbyggðarsveitarfélaga við flugfélög og flugvelli,” sagði ónefndur embættismaður Evrópuráðsins í samtali við Reuters.

O'Leary brattur

Fréttastofan segir að forstjóri Ryanair, Michael O'Leary, hafi verið brattur eftir viðræður við samgöngunefndarmann Evrópusambandsins Loyola de Palacio fyrir

í þessum mánuði. „Ég er viss um að ráðið mun ekki krefjast neinna breytinga í samningi okkar við Charleroi,” sagði O'Leary. Ryanair flytur 1,7 milljónir farþega á ári á milli minni flugvalla sem, fram til ársins 1997 þegar flugfélagið hóf starfsemi, voru nánast í eyði. Evrópuráðsmenn horfa hinsvegar öðruvísi á málið en O'Leary: „Grundvallaratriðið er að skattfé er að renna til þessara flugfélaga,” var haft eftir einum embættismanni. Margir innan Evrópuráðsins eru, samkvæmt Reuters, sammála um að ráðið muni líklega komast að þeirri niðurstöðu að í samningnum á milli Ryanair og Charleroi-flugvallarins, þar sem Wallonia-sveitarstjórnin á 80% hlut, væri kveðið á um aðstoð sem væri ekki samkvæmt lögum.

Skýringa krafist í janúar sl.

Evrópuráðið viðurkaði með bréfi til Wallonia-sveitarstjórnarinnar grunsemdir sínar um lögmæti samningsins, í janúar s.l.. Í bréfinu er krafist skýringa á samningi frá því í nóvember 2001, á milli Wallonia og Ryanair sem gerður var til 15 ára. Charleroi er 40 km suður af Brussel og er helsta bækistöð Ryanair á meginlandi Evrópu. Flogið er þangað frá London, Liverpool, Dublin, Shannon, Stokkhólmi, Bergamo, Pisa, Venice, Barcelona-Girona, Róm, Glasgow og Carcassone og fargjaldið kostar allt niður í 10.000 krónur aðra leiðina. Charleroi-flugvöllur rúkkar Ryanair einungis um eina evru á farþega í lendingargjöld, 89 krónur, sem er

hellingur þess verðs sem almennt er talið eðlilegt. Völlurinn rúkkar síðan eina evru á hvern farþega í umsýslukostnað á jörðu niðri, sem er einn tíundi af því sem gengur og gerist. Sveitarstjórnin í Wallonia hefur einnig útvegað félaginu 250.000 evru styrk fyrir hótélherbergjum og öðrum nauðsynjum fyrir starfsfólk Ryanair og lagt að auki til 768.000 evrur í ráðningu og þjálfun flugmanna félagsins og flugstjórnarfólks. Sveitarfélagið eyddi 3,8 milljónum evra á árinu 2002 í styrk vegna ýmissa markaðsaðgerða fyrir flug Ryanair frá Charleroi. Í bréfi Evrópuráðsins, sem blaðamenn Reuters hafa skoðað og vitnað er til í fréttinni, gerði þessi aðstoð Ryanair kleift að skera niður rekstrarkostnað sem aftur er forsenda þess að félagið getur boðið jafn lág verð og raunin er.

Evrópuráðið hefur hafnað staðhæfingu Wallonia-stjórnarinnar um að sveitarfélagið væri einungis að haga sér eins og hver annar sjálfstæður fjárfestir, þar sem flugvöllurinn og fyrirtækið í kringum hann er rekinn með tapi. Niðurgreiðslurnar geta samkvæmt bréfinu heldur ekki verið réttlættar á grundvelli almennra aðgerða til að hleypa lífi í efnahag þjakaðs landsbyggðarhéraðs, eins og það er orðað í fréttinni. „Með því að bera rekstrarkostnað flugfélagsins hefur stjórn flugvallarins sett Ryanair skör hærra en samkeppnisaðilana,” segir í bréfi ráðsins.

Aukin umsvif í fraktflugi hjá Bláfugli:

Tvær nýjar vélar komnar

- verða með a.m.k. 5 vélar næsta sumar

Flugfélagið Bláfugl hefur bætt við sig tveimur nýjum B-737-300 vélum, en fyrir var félagið með tvær sömu gerðar; aðra í Keflavík og hina í Köln. Nýju vélarnar tvær eru staðsettar í Liege í Belgíu og fljúga þaðan fyrir hraðflutningafyrirtækið TNT. Bláfugl hefur gert skammtímasamning um þessar tvær vélar, en að auki langtímaleigu á þremur flugvélum til viðbótar. Þær þrjár eru væntanlegar næsta sumar og eiga þá að leysa hinar tvær af hólmi. Hins vegar er ekki útilokað að samningurinn um fyrri vélarnar tvær verði framlengdur, sem þýddi að næsta sumar hefði félagið 7 B-737 vélar í rekstri.

Þórarinn Kjartansson, flugrekstrarstjóri Bláfugls segir að þessir samningar séu mjög mikilvægir fyrir fyrirtækið. „Við höfum valið þá leið að láta fyrirtækið vaxa hægt, en á þessum tímamarki með þessari aukningu þá náum við að styrkja rekstrarforsendur fyrirtækisins til muna og náum að lækka einingakostnaðinn í okkar rekstri með fleiri flugvélum og náum að vikka út viðskiptamannagrunninn hjá okkur, sem gefur okkur aukið öryggi þegar við þróum þetta fram á við,” sagði Þórarinn í viðtali við Fréttastofu Sjónvarpsins. „Við erum fyrst og fremst að fljúga fyrir hraðsendingar-

fyrirtæki og flutningsmiðlanir og munum halda því áfram og aðaláherslan er á verkefni sem að bjóðast okkur innan Evrópu, en þó er það ekki endanlega bundið við það svæði.”

Bláfugl var stofnaður 2001 og sinnir eingöngu vöruflutningum. Ekki náðist í flugrekstrarstjóra Bláfugls fyrir útgáfu blaðsins.

Fréttabréf FÍA

Láttu í þér heyra!

joibaddi@ruv.is

Stjórn Air France samþykkir skipti á hlutabréfum við KLM:

Samruni Air France og KLM

Franska flugfélagið Air France og hollenska flugfélagið KLM hafa tilkynnt um samruna félaganna tveggja og sögdust vonast til að geta myndað leiðandi flugfélag í Evrópu. Árlegar tekjur hins sameinaða flugfélags verða um

19,2 milljarðar evra eða 1.697 milljarðar króna. Verði samningurinn efndur mun þetta verða í fyrsta skiptið sem tvö stór evrópsk flugfélög ganga í eina sæng. Stjórn KLM samþykkti samninginn einróma. Heimildarmenn

herma að samruni Air France og KLM þýði að til verði stærsta flugfélag heims sé miðað við sölutekjur, stærra en bandaríska félagið American Airlines.

Mbl.is greindi frá.

Trúnaðarlæknir FÍA

Munið að hafa strax samband við Þorkel Guðbrandsson trúnaðarlækni FÍA, um leið og einhver vafaatriði koma upp sem gætu snert heilbrigðisvottorð. Símanúmer hans er 897-0738, en einnig er hægt að ná í hann á Sjúkrahúsinu á Akranesi, í síma 430-6000.

Mest vegna minni eftirspurnar í alþjóðaflugi

Fyrstu sex mánuði ársins 2003 var tap af rekstri Flugleiðasamstæðunnar 903 milljónir króna en á sama tímabili í fyrra varð 50 milljóna króna hagnaður af starfseminni, sem var óvenjulegt því að jafnaði hefur verið tap af starfseminni á fyrri hluta ársins. Fyrir tekjuskatt varð tap að fjárhæð 1,1 milljarður króna en var á sama tímabili í fyrra hagnaður að fjárhæð 122 milljónir króna. Heildartekjur Flugleiða á tímabilinu voru 15,9 milljarðar króna, en voru 17,6 milljarðar króna 2002 og lækkuðu því um 9,2%. Rekstrargjöld voru 16,7 milljarðar króna, en voru 17,3 milljarðar króna árið 2002 og lækkuðu því um 3,6%.

Versnandi afkoma vegna ástands á alþjóðamarkaði

Meginástæður versnandi afkomu fyrstu sex mánuði ársins var samdráttur á alþjóðaflugmarkaði í vetur og vor vegna óvissu í tengslum við Íraksstríðið og í framhaldi af því sá ótti við ferðalög í alþjóðaflugi sem tengdist bráðalungnabólguferaldrinum. Sigurður Helgason, forstjóri Flugleiða segir að þetta sýni glögg hve viðkvæmur alþjóðaflugrekstur Icelandair, dótturfélags Flugleiða, sé fyrir utanaðkomandi áhrifum og sveiflum í alþjóðlegu hagkerfi. „Líkt og önnur fyrirtæki í alþjóðaflugrekstri finnum við líka fyrir því að flugmarkaðurinn er að breytast. Samkeppni eykst, bæði hér á heima-markaði og á alþjóðamarkaði. Þetta knýr á um breytingar og við ætlum sannarlega ekki að láta okkar hlut.“ Samanlögð áhrif ytri þátta á bord við gengi, eldsneytisverð og vexti hafa lítil áhrif á afkomuna milli ára. Sigurður segir að afkomuþróun á fyrri

- **Mestur samdráttur á Norður-Atlantshafsmarkaði vegna efnahagsástands í viðskiptalöndum, Íraksstríðs og ótta við bráðalungnabólgu**
- **Breytingar á mörkuðum í alþjóðaflugi knýja á um áframhaldandi breytingar á flugrekstrinum**
- **Taprekstur á uppbyggingarskeiði í leiguflugi**
- **Taprekstur á uppbyggingartíma í hótélrekstri**
- **Sjö af ellefu dótturfélögum skiluðu betri afkomu en á fyrra ári**

helmingi ársins valdi vissulega vonbrigðum, en félagið hafi þegar hafist handa um að styrkja þær greinar starfseminnar sem áttu erfitt uppdráttar á fyrri helmingi ársins. „Um 75% af tekjum Icelandair, dótturfélags Flugleiða, koma af alþjóðamarkaði. Okkur virðist að þessir markaðir séu nú að jafna sig nokkuð eftir áföll af völdum Íraksstríðs og ótta við bráðalungnabólgu. Það skiptir svo jafn miklu máli að verið er að keyra í gegn breytingar á starfsemi Icelandair, sem munu leiða til áframhaldandi kostnaðarlækkunar. Icelandair vinnur eftir áætlun um að lækka kostnað í starfseminni um einn og hálfan milljarð króna. Við gerum því ráð fyrir að starfsemi Icelandair skili hagnaði á árinu og jafnframt er gert ráð fyrir að rekstur samstæðunnar skili hagnaði á árinu,“ segir Sigurður Helgason forstjóri.

Afkoma dótturfyrirtækja batnar

Alþjóða áætlunarflug dótturfélagsins Icelandair er stærsta og áhættumesta rekstrargrein samstæðunnar og þar eru sveiflur milli ára að jafnaði mestar. Undanfarin ár hefur markvisst verið unnið að því að lækka kostnað í þessum rekstri en jafnframt að gera

kostnað breytilegri til að hægt sé að laga hann að sífelldum breytingum í eftirspurn. Jafnframt hefur verið unnið að því að auka vægi annarra greina í heildarstarfseminni. Þær vega nú um 45% í veltu samstæðunnar. Sjö af ellefu dótturfyrirtækjum Flugleiða sýna skýran afkomubata milli ára. Þau fyrirtæki sem nú skila betri afkomu eru Flugleiðir Frakt, Flugfélag Íslands, Flugþjónustan á Keflavíkurflugvelli, Bílaleiga Flugleiða, Tækniþjónustan á Keflavíkurflugvelli og Fjárvakur - Fjármálaþjónusta. Auk Icelandair skila Loftleiðir og Flugleiðahótel töluvert verri afkomu en á fyrra ári. Bæði þessi fyrirtæki eru í uppbyggingu. „Við teljum að nú sjái fyrir endann á erfiðu uppbyggingarskeiði hjá Loftleiðum, dótturfélagi Flugleiða sem stundar alþjóðlegt leiguflug. Við gerum ráð fyrir að afkoma félagsins á síðari helmingi ársins verði jákvæð en tap á árinu í heild. Flugleiðahótel eru að ljúka stærsta fjárfestingaverkefni í íslensku ferðaþjónustu um þessar mundir og í áætlunum var gert ráð fyrir að þetta rekstrarár yrdi erfitt. Áætlanir um uppbyggingu og markaðssetningu Nordica hótelsins hafa

frb. á bls. 9

frb. af bls. 8

gengið eftir og horfur í rekstri Flugleiðahótela eru vænlegar að mati félagsins eftir þetta uppbyggingarár, segir Sigurður Helgason, forstjóri Flugleiða.”

Hagnaður Flugleiða hf. fyrir vexti, skatta, afskriftir og flugvélaeigu á tólf mánaða tímabilinu júlí 2002 – júní 2003, sem sýnir fjárfestingarmyndun sem stendur á móti fjárhagslegum

skuldbindingum félagsins, var 6,5 milljarðar króna í samanburði við 6,3 milljarða króna á 12 mánaða tímabilinu þar næst á undan. Fjárfesting í rekstrinum að meðtöldum eignfærðum leiguskuldbindingum hefur aftur á móti lækkað um 11 milljarða króna frá júnílokum 2002 vegna lækunar flugvélaeigu og lækunar á dollaragengi, en nær allar skuldir félagsins eru í dollurum. Þessar tölur

benda til þess að rekstur félagsins hafi vænkast. Niðurstöðutala efnahagsreiknings félagsins lækkar milli ára úr 41,9 milljörðum króna í 38,5 milljarða króna. Þetta má að mestu rekja til áhrifa lækunar dollaragengis á flugvélaeign og skuldir tengdar flugvélum. Veltufé frá rekstri var 559 milljónir króna en var á sama tímabili 2002 um 1.761 milljón króna.

Frétt af vef Kauphallar Íslands

Flutningar í alþjóðaflugi og innanlandsflugi í ágúst:

Jákvæð þróun á öllum mörkuðum

- aukning í innanlandsflugi og frakt til og frá landinu

Í ágúst urðu umskipti til hins betra í farþegaflutningum Icelandair. Farþegum á leið til og frá landinu fjölgaði um 4%, fyrst og fremst vegna fleiri erlendra ferðamanna. Heildarflutningar Icelandair urðu hins vegar 2% minni en í ágúst í fyrra vegna þess að farþegum fækkaði um 12,8% á leiðum yfir Norður Atlantshaf milli Evrópu og Bandaríkjanna. Þessi 2% fækkun í ágúst er nokkurn veginn í samræmi við minnkun sætaframboðs og lækkar því sætanýting óverulega eða um 0,7% milli ára. Fyrstu 8 mánuði ársins voru farþegar Icelandair til og frá landinu nánast jafn margir og á sama tíma í fyrra en farþegum á leið yfir Norður Atlantshaf fækkaði um rúm 20%. Fjölgun ferðamanna á leið til Íslands er árangur af markaðssókn Icelandair erlendis, einkum uppbyggingarmörkuðum á meginlandi Evrópu og í Bandaríkjunum. Í ágúst var til dæmis um 40% fjölgun ferðamanna frá Spáni í flugi með Icelandair og er það árangur fjárfestingar í markaði þar undanfarin ár. Í ágúst tók markaður í Bandaríkjunum einnig verulega vel við sér og ferðamönnum þaðan fjölgaði um 23%. Þar var farið í verulegt átak eftir að stríðinu í Írak lauk. Félagið hefur einnig haldið sínum hlut á flestum öðrum mörk-

uðum hvað farþegafjöldi til og frá Íslandi þrátt fyrir mjög mikla aukningu í sætaframboði frá að minnsta kosti 9 erlendum flugfélögum sem héldu uppi reglulegu flugi til og frá Íslandi í ágúst. Flutningar Icelandair í ágúst bendir til þess að verulega hafi dregið úr þeim neikvæðu áhrifum á alþjóða ferðamannamarkað sem leiddu af Íraksstríði og bráðalungnabólguhættu og gætti í farþegaflutningum félagsins fyrstu 6 mánuði ársins. Jafnframt hafi félagið náð að laga sig að aukinni samkeppni hvað varðar fjölda farþega.

Meiri flutningar austur á land

Í innanlandsflugi Flugfélags Íslands fjölgaði farþegum um 7,6% og sætanýting batnaði verulega, eða um 6,3%. Í innanlandsflugi gætir meðal annars jákvæðra áhrifa af uppbyggingu á austurlandi á flug á leið milli Reykjavíkur og Egilsstaða.

Jákvæð breyting varð í flutningum Flugleiða Fraktar í ágúst í samanburði við fyrra ár. Þrátt fyrir lítillhátta samdrátt í heildarflutningum varð töluverð aukning, eða 23%, á flutningaleiðum félagsins til og frá Íslandi. Samdrátturinn kom allur fram í flutningum yfir Norður-Atlantshaf.

Frétt af vef Kauphallar Íslands

ÖFÍA (Öryggisnefnd FÍA)

er með viðveru kl. 9-12 fyrsta fimmtudag

í hverjum mánuði á skrifstofu félagsins

og einnig er hægt að senda okkur

tölvupóst; stbragason@islandia.is eða

larnason@bigfoot.com.

Ákvarðandi bréf Ríkisskattsjóra um leigu á erlendu vinnuafli:

Skilar Atlanta skatti hingað af launum ACE-manna?

- flugfélagið er væntanlega launagreiðandi í skilningi laga

Ítalska verktakafyrirækið Impregilo hefur verið mikið í fréttum uppá síðkastið, vegna leigu á erlendu vinnuafli. Verkalýðshreyfingin segir að þolinmæði sín sé á þrotum og ef starfsfólki við Kárahnjúka verði ekki tryggð kjör og réttindi samkvæmt hérlendum samningum á næstu dögum ætli verkalýðshreyfingin að láta reyna á málið í komandi kjarasamningum.

Atlanta og Impregilo

Spyrja má hvort ekki sé ákveðinn samhljómur í stöðu Impregilo og flugfélagsins Atlanta. Hjá Atlanta starfa hundruð manna, flugmenn, flugfreyjur, flugvirkjar og fleiri, sem allir eru verktakar og ráðnir í gegnum starfsmannaleiguana Ace. Stór hluti þessa fólks, flugmenn og flugfreyjur a.m.k. sinna sínum störfum um borð í íslenskum loftförum, sem skráð eru hér á landi og teljast því íslenskt yfirráðasvæði. Þetta fólk er því væntanlega skattskilt hér á landi, þótt það starfi ekki hérlendis. Í tengslum við þetta er vert að skoða nýútgefna ákvörðun Ríkisskattsjóra um leigu á vinnuafli og þá vaknar sú spurning hvort rétt sé að málum staðið hjá Air Atlanta, hvað skattskil varðar. Að sama skapi má spyrja hvort Vinnu-málastofnun hafi ástæðu til að skoða kjör starfsmanna Atlanta eins og Impregilo? Eftirfarandi er tekið af heimasíðu Ríkisskattsjóra, rsk.is:

„Að gefnu tilefni telur ríkisskattstjóri rétt með vísan til 101. gr. laga nr. 90/2003, um tekjuskatt og eignarskatt, að fjalla um skattalega stöðu aðila með starfsemi hér á landi, sem fær

til liðs við sig vinnukraft á grundvelli samninga um útleigu á vinnuafli eins og það hefur verið nefnt, að því er varðar skyldur launagreiðenda samkvæmt gildandi skattalögum.

Til nánari afmörkunar á þeim tilvikum sem hér um ræðir skal nefnt dæmi. Fyrirtæki hér á landi vantar starfsmenn. Með fyrirtæki er hér er átt við fyrirtæki sem ber hér skattskyldu samkvæmt 2. gr. laga nr. 90/2003, um tekjuskatt og eignarskatt, og einnig fyrirtæki sem ber hér takmarkaða skattskyldu vegna fastrar starfsstöðvar hér á landi samkvæmt 4. tölul. 3. gr. sömu laga (hér eftir nefnt innlenda fyrirtækið). Í stað þess að ráða starfsmenn samkvæmt hefðbundnum leiðum ákveður innlenda fyrirtækið að leita til ótengds fyrirtækis (vinnuleigu) sem hefur starfsmenn á sínum snærum og semur við það um að fá „leigða“ starfsmenn þess. Er gerður samningur á milli fyrirtækjanna um að vinnuleigan sjái hinu innlenda fyrirtæki fyrir starfsmönnum í tiltekinn tíma. Er í umfjölluninni hér á eftir gengið út frá því að um sé að ræða erlenda vinnuleigu og erlenda starfsmenn sem koma hingað til lands á grundvelli slíks samnings. Þessir erlendu starfsmenn koma hingað til lands og vinna að þeim verkefnum sem innlenda fyrirtækið felur þeim. Starfsmennirnir þiggja að forminu til ekki laun frá hinu innlenda fyrirtæki, heldur greiðir það tiltekna fjárhæð reglulega til vinnuleigunnar, sem greiðir starfsmönnum síðan laun. Gengið er út frá því að ekki sé um að ræða viðskipti milli tengdra

aðila á óeðlilegu verði.

Um skattskyldu erlendra starfsmanna

Starfsmenn sem ráðast til starfa á grundvelli samninga um útleigu á vinnuafli bera hér ýmist fulla og ótakmarkaða skattskyldu samkvæmt 1. gr. laga nr. 90/2003, um tekjuskatt og eignarskatt, eða takmarkaða skattskyldu samkvæmt 1. tölul. 3. gr. sömu laga. Ræðst það af því hversu lengi dvöl þeirra er hér á landi. Í því felst m.a. að þeim ber að skila hér inn framtali samkvæmt 90. gr. laga nr. 90/2003, um tekjuskatt og eignarskatt. Með lögum nr. 145/1995 var sérstaklega kveðið á um skattalega stöðu þessara manna en lög þessi voru breytingarlög á þágildandi lögum nr. 75/1981, um tekjuskatt og eignarskatt. Samkvæmt því er sérstaklega kveðið á um að takmarkaða skattskyldu beri þeir menn sem atvinnu stunda hér á landi „á grundvelli samninga um útleigu á vinnuafli, þótt dvöl þeirra eða starf vari 183 daga eða skemur á sérhverju 12 mánaða tímabili.“

Ákvæði 3. og 7. gr. laga nr. 45/1987, um staðgreiðslu opinberra gjalda, ber að skýra til samræmis við þetta og telur ríkisskattstjóri ljóst að innlenda fyrirtækið sé jafnan staðgreiðsluskyldur launagreiðandi vegna staðgreiðslu af launum starfsmanna sem þeir ráða til starfa samkvæmt samningum um útleigu á vinnuafli, enda leiði könnun á sambandi aðila í ljós að skattalegt réttarsamband þeirra sé með þeim hætti að líta beri á það sem samband launamanns og launagreiðanda í skattalegu tilliti.

Ríkisskattstjóri telur að samningar launagreiðanda við svonefnda vinnuleigu um að hún láti í té starfsmenn geti aldrei breytt stöðu hans sem launagreiðanda. Er nánar um það fjallað hér að neðan.

Skyldur launagreiðanda samkvæmt lögum nr. 45/1987

Eins og greinir hér að framan má almennt gera ráð fyrir því að hið innlenda fyrirtæki hafi stöðu launagreiðanda í skilningi laga nr. 45/1987, um staðgreiðslu opinberra gjalda, gagnvart starfsmönnum sem þeir hafa á sínum vegum samkvæmt samningi við vinnuleigu. Til að slá slíkri niðurstöðu fastri þarf engu að síður að meta hvert tilvik fyrir sig og við það mat þarf m.a. að skoða samninga aðila einkum í ljósi eftirfarandi atriða (ath. listinn er ekki tæmandi):

- hver ber ábyrgð á störfum starfsmannanna (hver ber húsbónda-ábyrgð vegna starfa þeirra hér á landi)
- hver ber ábyrgð á starfi með tilliti til verkefna sem þeim eru falin, þ.e. er áherslan á tilteknum árangri í starfi (verklökum) eða almennu vinnuframlagi eftir ákvörðun hins innlenda fyrirtækis
- hver hefur verkstjórn og eða tekur ákvörðun um framkvæmd starfa, svo sem varðandi það hvar og hvenær vinna er unnin
- hver ræður fjölda starfsmannanna og er fyrir að fara persónulegri vinnuskyldu einstakra starfsmanna
- hvar er vinnan innt af hendi (er það á starfsstöð hins innlenda fyrirtækis undir umsjón og á ábyrgð þess)
- við hvað miðast endurgjald til vinnuleigunnar (er þar miðað við vinnutíma starfsmanna auk þóknunar til vinnuleigunnar eða er annars konar samband á milli endurgjaldsins og þeirra launa sem starfsmennirnir fá fyrir sína vinnu eða á hvaða grundvelli er það ákvarðað)
- hver leggur til verkfæri og efni
- önnur atriði sem hafa þýðingu við úrlausn á því hvort starfsmennirnir eru í eðli sínu starfsmenn hins íslenska

launagreiðanda eða hvort réttara er að líta á þá sem starfsmenn erlends verktaka.

Tekið skal fram að það nafn eða umgjörð sem aðilar hafa að formi til byggt í kringum réttarsamband sitt ræður ekki úrslitum heldur efnislega hvert raunverulegt samband aðila er. Ríkisskattstjóri telur það ekki standast í skattalegu tilliti að lögaðilar geri vinnusamninga sín á milli og ráðstöfun launamanna á slíkum grundvelli fær ekki staðist eftir að vistarband leið undir lok.

Sé niðurstaðan úr ofangreindu mati sú að um vinnusamband sé að ræða þá er það innlenda fyrirtækið sem telst launagreiðandi gagnvart starfsmönnum og ber það þar með allar skyldur sem launagreiðandi samkvæmt lögum nr. 45/1987, um staðgreiðslu opinberra gjalda og lögum nr. 113/1990, um tryggingagjald. Innlenda fyrirtækinu ber því að halda eftir staðgreiðslu af launum starfsmanna ásamt því að greiða tryggingagjald af laununum. Með sama hætti ber því að standa skil á launaframtali. Því ber jafnframt að gera grein fyrir launagreiðslum á launamíðum samkvæmt 92. gr. laga nr. 90/2003, um tekjuskatt og eignarskatt. Það leiðir af þessari lögboðnu skyldu hins innlenda fyrirtækis sem launagreiðanda að það verður að afla sér upplýsinga frá erlenda leigufyrirtækinu eða eftir atvikum starfsmönnum um það hvernig fjárhæðin sem íslenska fyrirtækið greiðir vinnuleigunni skiptist í laun til starfsmanna og þóknun til vinnuleigunnar og þá jafnframt hvernig launin skiptast innbyrðis milli starfsmannanna, ef þær upplýsingar liggja ekki þá þegar fyrir.

Ef hluti af greiðslu til vinnuleigunnar rennur ekki til að standa straum af launagreiðslum heldur er þóknun vinnuleigunnar, og þar er um erlendan aðila að ræða, er þar um að ræða greiðslur til aðila sem ber hér takmarkaða skattskyldu af þeim samkvæmt 6. tölul. 3. gr. laga nr. 90/2003, um tekjuskatt og eignarskatt. Ber hinu innlenda fyrirtæki að

halda eftir staðgreiðslu af þeim greiðslum samkvæmt 6. tölul. 5. gr. laga nr. 45/1987, um staðgreiðslu opinberra gjalda.

Sé niðurstaðan hins vegar sú samkvæmt framangreindri könnun á réttarsambandi aðilanna, að ekki sé um vinnusamband að ræða í skattalegu tilliti og þar með að innlenda fyrirtækið hafi ekki stöðu launagreiðanda gagnvart starfsmönnum í skattalegu tilliti, kemur tvennt til greina. Annað hvort telst hin erlenda vinnuleiga hafa fasta starfsstöð hér á landi og ber þar af leiðandi sjálf skattskyldu hér á landi samkvæmt 4. tölul. 3. gr. laga nr. 90/2003. Henni ber þá að gera grein fyrir skattskyldum tekjum sínum á skattframtali eins og öðrum lögaðilum sem skattskyldu bera hér samkvæmt nefndu ákvæði. Ef umfang starfseminnar er aftur á móti ekki með þeim hætti að unnt sé að líta á starfsemi hins erlenda fyrirtækis þannig að um fasta starfsstöð sé að ræða yrði að líta svo á að um væri að ræða verktakasamband á milli hins innlenda fyrirtækis og erlenda aðilans. Erlendi aðilinn ber í slíkum tilvikum takmarkaða skattskyldu á grundvelli 3. tölul. 3. gr. laga nr. 90/2003, um tekjuskatt og eignarskatt. Innlenda fyrirtækið er staðgreiðsluskyld vegna greiðslna til hans samkvæmt 6. tölul. 5. gr. laga nr. 45/1987, um staðgreiðslu opinberra gjalda, og telst slík afdregin staðgreiðsla sem greidd hefur verið til ríkissjóðs endanleg álagning skatta á hinn erlenda aðila.

Fyrir utan hina lagalegu stöðu aðila samkvæmt lögum um staðgreiðslu opinberra gjalda þykir að lokum rétt að vekja og sérstaka athygli á ábyrgð hins innlenda fyrirtækis á skattgreiðslum hins erlenda fyrirtækis vegna hinnar aðkeyptu þjónustu samkvæmt 3. mgr. 116. gr. laga nr. 90/2003, um tekjuskatt og eignarskatt. Staðgreiðsluskyldan og ábyrgðin eiga í raun líka við þó svo íslenski aðilinn teljist launagreiðandi gagnvart starfsmönnum en þá eingöngu af þeirri fjárhæð sem telst vera þóknun erlenda fyrirtækisins eins og rakið hefur verið að framan.

Ríkisskattstjóri

Atlanta auglýsir eftir flugmönnum:

Ráða ekki flugmenn í íslensku stéttarfélagi

- auglýsa að möguleiki sé á að fullgilda skírteini utan JAA

Flugfélagið Atlanta hefur auglýst mikið eftir flugmönnum á B-747 þotur félagsins, en eins og fram kom í fréttum nýverið hefur félagið nú gert gríðarstóran samning við Luft-hansa um flug á slíkum vélum. Fyrir er félagið líka með ýmis verkefni víða um heim. Í tímaritinum Flight International hefur verið auglýst eftir flugmönnum með tékk á þessa tegund af vél og með JAR skírteini. Hins vegar vekur athygli að félagið tekur fram að þjóðarskírteini geti dugað, en sem kunnugt er hafa fjölmargir flugmanna Atlanta fengið skjóta og góða afgreiðslu hjá Flugmálastjórn hvað þetta varðar.

Borgaðu fyrir að vinna

Í Flugskóla Íslands hefur síðustu vikur hangið uppi auglýsing frá Atlanta þar sem nýjum flugmönnum

er boðið að kaupa sér tékk á B-747 hjá félaginu fyrir USD 28.000, eða ca. kr. 2.200.000. Og svo kemur rúsinan í pylsuendanum...., „Successful applicants will at the end of the type-rating course be offered the chance of a 2 year contract flying the 747, through a contract agency (ACE).” Þeir sem ganga að þessum samningi, borga sem sagt rúmar tvær milljónir króna fyrir að EIGA MÖGU-LEIKA á vinnu sem verktakar hjá starfsmannaleigu Atlanta, sem hefur höfuðstöðvar á lítilli eyju í Kyrrahafi og bauð þegar síðast fréttist 175 dollara í laun á dag, per vinnudag.

FFF

Frjálsa flugmannafélagið, FFF, er

stéttarfélag margra íslenskra flugmanna hjá Atlanta. Félagið gerði sem kunnugt er nýjan kjarasamning við flugfélagið síðastliðið vor. FFF er hins vegar mjög lokaður félagsskapur að því er virðist og undir hænum á Atlanta. Íslenskir flugmenn sem starfað hafa hjá Atlanta og óskað eftir inngöngu í FFF hafa ýmist ekki fengið svör, eða þeim hótad undir rós að, þeir geti tekið pokann sinn, ef þeir vilji endilega vera í íslensku stéttarfélagi. Hins vegar hefur uppá síðkastið orðið vart við áhuga flugmanna Atlanta um að ganga í FÍA og er það vel. Það er skoðun blaðsins að hag íslenskra flugmanna væri best borgið í einu félagi og því fyrir sem af því verður, því betra.

Góð verkefnastaða hjá Íslandsflugi:

Félagsdómur

Eins og komið hefur fram hér í blaðinu hefur stjórn FÍA ákveðið að vísa deilu um mönnun á varavöktum hjá Icelandair til Félagsdóms. Ákvæðið kom inn í síðustu kjarasamningum, en samkvæmt því telur félagið sig ekki þurfa að hafa neinn á varavakt, en FÍA telur að félaginu beri að hafa ákveðinn lágmarksfjölda til vara. Niðurstaða Félagsdóms getur haft veruleg áhrif á áhafnaþörf Icelandair. Lögmenn FÍA vinna nú af fullum krafti að undirbúningi málsins.

Samið við Ryanair

- tvær vélar í Dyflinni í vetur

Íslandsflug hefur gert samning við laggjaldaflugfélagið Ryanair um að annast flug frá Dyflinni á Írlandi til áfangastaða Ryanair. Um er að ræða tvær B-737 vélar og verður önnur þeirra í 3 mánuði, en hin í 5 mánuði. Einar Björnsson flugrekstrarstjóri Íslandsflugs segir að þetta þýði að umsvifin í vetur verði lítið minni en þau hafi verið í sumar.

Þjálfun á Airbus?

Í desember n.k. rennur út samningur

sem Íslandsflug gerði við FÍA í tengslum við síðustu kjarasamninga um að félagið gæti mannað nýjar flugvélategundir með erlendum áhöfnum. Í sumar auglýsti Íslandsflug lausar stöður flugmanna/flugstjóra á Airbus vélar, sem félagið er með í rekstri, en hafa hingað til verið mannaðar erlendum flugmönnum. Mjög margir sóttu um þannig að útlit er fyrir að byrjað verði að þjálfva íslenska flugmenn á Airbus innan tíðar.