



Greinargerð lögfræðings FÍA um fullgildingar:

Ekki í samræmi við EES

- raskar samkeppni og mismunar flugrekendum

Atli Gíslason hrl. hefur fyrir hönd FÍA sent greinargerð til ráðuneyta félagsmála og samgöngumála, Vinnuálastofnunar, Útlendingastofnunar og Flugmálastjórnar Íslands, um fyrirkomulag fullgildinga á skirteinum erlendra flugmanna á íslenskum flugvélum. Það er niðurstaða Atla að brotið sé gegn ákvæðum EES samningsins, með því að ekki hafi verið leitað samþykkis annarra ESB- og EFTA ríkja um framkvæmd mála. Eftirfarandi greinargerð Atla Gíslasonar var send áður nefndum stofnunum:
(Millifjrirsgagnir eru blaðsins)

„Með bréfi dags. 23. september 2003 óskaði ég fyrir hönd Félags íslenskra atvinnuflugmanna tiltekinna upplýsinga hjá Flugmálastjórn um fullgildingu skirteina erlendra flugmanna sem starfa hjá íslenskum flugrekendum. Bréf voru einnig send til Samgönguráðuneytisins og Vinnuálastofnunar vegna málsins þar sem einnig var óskað tiltekinna upplýsinga. Hjálagt fylgja ljósrít af nefndum bréfum. Fyrir liggja svör með bréfi Flugmálastjórnar dags. 30. september 2003, Samgönguráðuneytisins með bréfi dags. 1. október 2003 og Vinnuálastofnunar með

bréfi dags. 7. október 2003, sbr. meðfylgjandi ljósrít. Ljóst er að Flugmálastjórn hefur fullgilt 143 skirteini erlendra flugmanna árið 2001, þar af 97 skirteini flugmanna frá löndum utan Evrópska efnahagssvæðisins, og 166 skirteini árið 2002, þar af 92 skirteini flugmanna utan Evrópska efnahagssvæðisins. Fyrir liggur af mótteknum svörum að umræddir flugmenn frá löndum utan Evrópska efnahagssvæðisins hafa hvorki fengið atvinnuleyfi né dvalarleyfi á Íslandi eða í öðrum löndum innan Evrópska efnahagssvæðisins þótt þeir dvelji þar langdvölum og stundi atvinnu. Þeir íslensku flugrekendur sem hlut eiga að máli virðast ennfremur ekki hafa fengið leyfi til að ráða þessa flugmenn til starfa. Jafnframt má lesa úr svörunum að öllu almennu eftirliti og sértæku sé ábótavant, svo sem með för nefndra flugmanna um Evrópska efnahagssvæðið og langvarandi dvöl og störf þar, með heilbrigði flugmannanna og með flugskirteinum þeirra svo dæmi séu nefnd. Loks verður ekki séð að leitað hafi verið samþykkis aðildarríkja EB og EFTA-ríkja fyrir framkvæmd mála. Verður að telja að með því hafi íslensk stjórnvöld brotið gegn skuldbindingum sínum samkvæmt lögum nr. 2/1993 um Evrópska efnahagssvæðið og öðrum lagafyrirmælum sem sett hafa verið á grundvelli samninga um það eins og nánar verður rökstutt hér á eftir.

Samkvæmt lögum um Evrópska

frb. á bls. 2

Þingsályktun um starfsmannaleigur:

Stefnt að jafnræði

Össur Skarphéðinsson og aðrir þingmenn Samfylkingarinnar hafa lagt fram á Alþingi tillögu til þingsályktunar um að félagsmálaráðherra verði falið að leggja fram lagafrumvarp um starfsemi erlendra starfsmannaleigna. Markmið þess verði tvíþætt; annars vegar að tryggja erlendum starfsmönnum íslensk kjör; og hins vegar að koma í veg fyrir dulin undirboð á vinnumarkaði og tryggja þannig samkeppnisstöðu íslenskra fyrirtækja, gagnvart fyrirtækjum sem leigi starfsmenn í gegnum leigur. Í greinargerð með tillöggunni segir eftirfarandi:

„Engin lög gilda í dag um starfs-

mannaleigur á Íslandi. Orðið starfsmannaleiga kemur hvergi fyrir en brýnt er að lög sem reisa viðunandi skorður við starfsemi slíkra fyrirtækja verði sett hið fyrsta. Þau verða í senn að banna alla misbeitingu og skerðingar miðað við gildandi kjarasamninga í framkvæmdalandi og um leið að tryggja að verkalýðshreyfingin, samtök atvinnurekenda og ríkið hafi óheftan aðgang að upplýsingum sem þarf til að ganga úr skugga um að misneyting eigi sér ekki stað, réttindi séu virt, og samningar haldnir í heiðri. Það yrði tilgangur laganna sem þessi þingsályktunartillaga er vonandi upphafið að.”

frb. af forsiðu...

efnahagssvæðið nr. 2/1993 hafa samningsaðilar í huga það markmið að mynda öflugt einsleitt Evrópskt efnahagssvæði sem grundvallast á sameiginlegum reglum og sömu samkeppnisskilyrðum á grundvelli svonefnds fjórfrelsis. Samningurinn er jafnt skuldbindandi fyrir ríkisstjórnir viðkomandi landa sem og atvinnurekendur og einstaklinga sem þar eiga heimili. Samningurinn felur í sér réttindi og skyldur fyrir nefnda aðila sem ekki taka til ríkja, fyrirtæka og einstaklinga utan Evrópska efnahagssvæðisins. Í 1. gr. I hluta samningsins er markmiðum og meginreglum hans lýst. Í e. lið 2. mgr.

Verkfall FVFÍ

Flugvirkjafélag Íslands hefur boðað verkfall frá og með miðnætti aðfaranótt þriðjudegins 28. október. Flugvirkjararnir starfa hjá systurfyrirtæki Icelandair, ITS, (Tækniþjónustunni í Keflavík). Icelandair hefur þjónustusamning við ITS um viðhald flugvéla. Aðrir flugrekendur sem hafa þjónustusamning við ITS eru t.d. Astreus, sem flýgur fyrir Iceland Express og Bláfugl.

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.

1. gr. er tekið fram að koma skuli á kerfi sem tryggir að samkeppni raskist ekki og að reglur þar að lútandi verði virtar af öllum. Samkvæmt 3. gr. skulu samningsaðilar gera allar viðeigandi almennar eða sértækar ráðstafanir til að tryggja að staðið verði við þær skuldbindingar sem af samningum leiðir og varast ráðstafanir sem teflt geta því í tvísýnu að markmiðum hans verði náð. Í þessu samhengi er einnig vísað til 28. gr., 53. gr., 58. gr. og 61. gr. III. hluta. Verður ekki betur séð en að framkvæmd mála brjóti gegn þessum ákvæðum. Í 61. gr. er meðal annars tekið skýrt fram að hvers kyns aðstoð sem aðildarríki EB eða EFTA-ríki veitir og raskar eða er til þess fallin að raska samkeppni með því að ívilna ákveðnum fyrirtækjum sé ósamrýmanleg framkvæmd samningsins að því leyti sem hún hefur áhrif á viðskipti milli samningsaðila, þar með talið milli flugrekenda. Á grundvelli fullgildinga nefndra skírteina fara viðkomandi flugmenn um Evrópska efnahagssvæðið, dvelja þar langdvölum og starfa án atvinnu- og dvalarleyfa. Það getur ekki staðist. Engin dæmi eru um það að flugrekendur í öðrum ríkjum Evrópska efnahagssvæðisins geti ráðið til sín flugmenn frá löndum utan svæðisins án þess að þeim hafi verið veitt atvinnuleyfi og dvalarleyfi. Viðkomandi flugmenn eru auk þess ráðnir á mun lakari kjörum en evrópskir flugmenn og gjarnan sem gerviverktakar gegnum meintar áhafnaleigur með starfsstöðvar utan Evrópu sem lög ná traudla til. Auk mun lakari starfskjara en almennt gerist í Evrópu virðist áhafnaleigukerfið opna dyr fyrir skattahliðrunum, sbr. meðfylgjandi samnings-skilmála áhafnaleigunnar ACE og ákvarðandi bréf ríkisskattstjóra dags. 27. ágúst 2003. Hvernig sem á málið er litið er réttindum flugmanna búsettum á Evrópska efnahagssvæðinu og samkeppnisstöðu annarra íslenskra sem Evrópskra flugrekenda, svo sem Icelandair hf., raskað verulega. Á þessu stigi máls-

ins er einnig vísað til skuldbindinga samkvæmt 66. gr., 67. gr. og 68. gr. VI. hluta sem ekki virðast virtar. Í fylgiskjali II., bókun 1, er kveðið á um það í 7. lið að líta beri á réttindi og skyldur aðildarríkjanna eða opinberra stofnana þeirra, fyrirtækja eða einstaklinga hvers gagnvart öðru sem réttindi og skyldur samningsaðila.

Bakdyramegin inn

Það er kunnara en frá þurfi að segja að á grundvelli samnings um Evrópska efnahagssvæðið hefur Ísland fullgilt fjölda tilskipana og leitt í lög ákvæði um útlendinga, atvinnuréttindi þeirra og frjálsan atvinnu og búseturétt og svo mætti lengi telja. Í lögum nr. 97/2002 um atvinnuréttindi útlendinga er tekið fram að ákvæði laganna gildi um heimild útlendinga til atvinnu hér á landi. Í 1. tl. 3. gr. er hugtakið atvinnuleyfi skilgreint sem leyfi sem félagsmálaráðherra veitir útlendingi til að starfa hér á landi eða atvinnurekanda til að ráða útlending í starf. Í 2. mgr. 6. gr. er skýrt tekið fram að það sé óheimilt hverjum manni, félagi eða stofnun, sem rekur atvinnu eða starfrækir fyrirtæki, hverju nafni sem það nefnist, að ráða útlending til starfa eða hlutast til um að útlendingur flytjist til landsins í því skyni án atvinnuleyfis. Virðist liggja í augum uppi að lögin gildi um ráðningu til íslensk atvinnurekanda burtséð frá því hvort starfið er innt af hendi hér á landi eða í loftförum skráðum hér til flugs um Evrópska efnahagssvæðið. Samkvæmt 14. gr. laganna eru ríkisborgarar í aðildarríkjum samningsins um Evrópska efnahagssvæðið undanþegnir kröfu um atvinnuleyfi, en ekki þeir flugmenn sem hér eiga hlut að máli. Ljóst má vera að lögin skilja á milli atvinnuleyfis og dvalarleyfis. Umræddir flugmenn frá löndum utan svæðisins hljóta þó ávallt að þurfa atvinnuleyfi þegar þeir ráða sig til flugrekenda sem á lögheimili á Íslandi og til

www.fia.is

viðbótar dvalarleyfi starfi þeir og dvelji samfelld þrjú mánuði hér á landi eða í öðrum Schengen-löndum samanlagt eins og raunin er, sbr. einnig 8. gr. 35. gr. og 36. gr. laga nr. 96/2002 um útlendinga. Minnt er á að skýra skal lög og reglur til samræmis við EES-samninginn og þær reglur sem á honum byggja, sbr. 3. gr. laga nr. 2/1993. Það samrýmist engan veginn skuldbindingum okkar skv. EES-samningnum að heimila ríkisborgurum utan efnahagssvæðisins að dvelja og starfa á því án atvinnuleysis og dvalarleyfis, þ.e. á grundvelli fullgildingar flugskírteinis eins og framkvæmd mála felur í sér, sbr. fyrri lagatilvísanir og jafnframt gagnályktanir frá þeim. Hér skal ennfremur minnt á ákvæði laga nr. 47/1993 um frjálsan atvinnu- og búseturétt launafólks innan Evrópska efnahagssvæðisins. Sérhver ríkisborgari EES-ríkis skal hafa rétt til að ráða sig til vinnu sem launþegi og rækja það starf á yfirráðasvæði annars EES-ríkis í samræmi við lagafyrirmæli með sama forgangsrétti til starfa en ekki ríkisborgarar annarra landa. Má segja að nefndir flugmenn hafi farið inn bakdyrmeigin til starfa á Evrópska efnahagssvæðinu þvert á tilgang lagafyrirmæla þar að lútandi og andstætt beinum lagaákvæðum.

Það liggur fyrir að umræddir flugmenn hafa ráðið sig til starfa hjá íslenskum flugrekendum sem eiga hér lögheimili og hafa kosið að skrá loftför sín hér á landi. Íslensk lög taka til starfa þeirra um bord í þessum loftförum, sbr. m.a. lög um loftferðir nr. 60/1998 og 4. gr. almennra hegningarlaga 19/1940. Einföld gagnályktun frá lögum nr. 47/1993 um frjálsan atvinnu- og búseturétt launafólks innan Evrópska efnahagssvæðisins leiðir einnig til þeirrar afdráttarlausu niðurstöðu að flugmenn frá ríkjum utan Evrópu geta ekki starfað þar án atvinnu- og dvalarleyfa. Hér má ennfremur vísa til laga nr. 112/1984 og 113/1984 með áorðnum breytingum. Nefndir flugrekendur öðlast veigamikil réttindi til flugs innan Evrópska

efnahagssvæðisins og verða að sama skapi að lúta skyldum sem því fylgja og sækja um atvinnuleyfi fyrir flugmenn sína sem koma frá löndum utan svæðisins. Aðrar lögskýringar fara í bága við 3. gr. laga nr. 2/1993, tilgang og markmið EES-samningsins og þeirra lagaákvæða sem vísað er til hér að framan.

Bitnar á atvinnulausum

Með hliðsjón af framanrituðu og fleiri ónefndum lagaákvæðum og röksemdum verða svör í fyrrnefndum bréfum Samgönguráðuneytisins, Flugmálastjórnar og Vinnumálastofnunar að teljast ófullnægjandi. Þessum aðilum er öllum lögskyldt að sjá til þess að samningsskuldbindingum okkar samkvæmt EES-samningnum og löggjöf sem leiðir af honum sé fullnægt. Hvorki Félagsmálaráðuneytið né Samgönguráðuneytið geta ekki látið það ótalið að fullgilding skírteina flugmanna frá ríkjum utan Evrópska efnahagssvæðisins jafngildi því að þeir geti án frekari leyfa dvalið og stundað vinnu innan svæðisins hjá flugrekendum sem hafa skráða starfsstöð hér á landi. Flugmálastjórn ber sömu skyldur samkvæmt lögum nr. 2/1993. Flugmálastjórn hefur jafnframt samkvæmt lögum um loftferðir nr. 60/1998 og rgl. nr. 419/1999 sjálfstæða eftirlitsskyldu

gagnvart viðkomandi flugmönnum bæði hvað varðar flugskírteini þeirra og heilbrigði og hefur skyldur gagnvart öðrum ríkjum innan Evrópska efnahagssvæðisins. Verður ekki séð að Flugmálastjórn fullnægi eftirlitsskyldum sínum við fullgilding skírteinanna og eftir að hún hefur átt sér stað og öðrum skyldum, svo sem skv. JAR-FCL 1.015 í rgl. nr. 419/1999. Túlkun Vinnumálastofnunar í bréfi dags. 7. október 2003 getur ekki talist vera samræmi við samning um Evrópska efnahagssvæðið og afleidd lög eins og fyrr er rakið. Það blasir einnig við að framkvæmd mála mismunar íslenskum flugrekendum og raskar samkeppnisstöðu þeirra þvert á skýr ákvæði samningsins. Ennfremur bitnar framkvæmdin sárlega á atvinnulausum flugmönnum búsettum í Evrópu og reyndar einnig á starfandi flugmönnum andstætt tilgangi og ákvæðum EES-samningsins.

Með hliðsjón af öllu framansögðu er þeim eindregnu tilmælum beint til móttakenda bréfs þessa að grípa til allra tiltækra úrræða til að koma í veg fyrir að fullgilding Flugmálastjórnar á skírteinum flugmanna frá löndum utan Evrópska efnahagssvæðisins leiði til þess að unnt sé að brjóta í bága við og eða fara á svig við þá löggjöf og samninga sem vísað er til hér að framan.“

Samið við Boeing

Flugleiðir hf. hafa náð samkomulagi við Boeing fyrirtækið í Seattle um að falla frá samningi um kaup á nýrri Boeing 757 flugvél sem átti að afhenda til félagsins í mars 2005. Flugleiðir og dótturfélag þeirra starfrækja nú 16 þotur í millilandaflugi. Þar af eru 14 Boeing 757 þotur. Af þeim 14 flugvélum á félagið sjálft 6 en leigir 8. Flugleiðafyrirtækin starfrækja Boeing 757 flugvélar í áætlunarflugi Icelandair, fraktflugi hjá Flug-

leiðum Frakt ehf. og leiguflugi hjá Loftleiðum ehf.. Í langtímaáætlunum Flugleiðasamstæðunnar er gert ráð fyrir að nota þessa flugvélagerð áfram. Boeing verksmiðjurnar hafa tilkynnt að framleiðslu Boeing 757 flugvéla verði hætt eftir rúmt ár, en verksmiðjurnar munu þjóna eigendum þessarar flugvélategundar um ókomna framtíð.

Frétt af www.work.icelandair.is

FÍA er opið og frjálst stéttarfélag flugmanna

- hið eina slíka hér á landi

FÍA er eina frjálsa og opna stéttarfélag flugmanna á Íslandi. Félagar í FÍA eru á fimmta hundruð. FÍA er með kjarasamninga við alla stærstu flugrekendur á Íslandi eða Flugleiðir, Íslandsflug, Flugfélag Íslands, Landhelgisgæsluna, Bláfugl og Air Atlanta auk ýmissa smærri flugrekenda. Fyrir nokkrum árum var að undirlagi Air Atlanta stofnað hið svokallaða Frjálsa flugmannafélag eða FFF. Í því eru í dag um 33 flugmenn af um 200 flugmönnum Air Atlanta. Stjórnendur Atlanta ráða því hverjir fá inngöngu í það félag. Aðrir flugmenn, bæði íslenskir og erlendir, eru ráðnir hjá félaginu í gegnum erlenda áhafnaleigu, Air Crew Executive Limited (ACE), sem hefur höfuðstöðvar sínar á smáeyjunni Niue, sem tilheyrir Nýja Sjálandi. Skráð heimilsfang er: „No. 5 Commercial Square P.O. Box 71, Alofi, Niue.” Rétt væri að Atlanta upplýsti hvort áhafnaleigan sé að einhverju leyti í eigu Air Atlanta eða tengdra aðila.

Í nýlegri auglýsingu af netinu frá ACE eru nýjum flugmönnum boðnir 175 USD á dag. Miðað við 21 vinnudag í mánuði gerir þetta um 279.000 kr. á mánuði. Af þessari fjárhæð þurfa flugmennirnir að greiða í skatt 38,55%, greiða tryggingargjald 5,73% og að lágmarki 10% í lífeyrissjóð. Auk þess fá þeir ekki greidd laun í orlofi.

Þorri flugmanna Air Atlanta tekur ekki laun skv. kjarasamningi FFF. FÍA hefur í þessari umræðu ekki gagnrýnt launakjör hjá FFF og myndi gleðjast mjög yfir því ef Air Atlanta réði alla sína flugmenn í gegnum það

félag. Það gerir Air Atlanta hins vegar ekki. Nú nýlega hafnaði Air Atlanta íslenskum flugmanni um þau sjálfsgöðu mannréttindi að ráða sig á íslenskan kjarasamning. Hvað er orðið um árangur af baráttu launafólks á Íslandi í áratugi ef fyrirtæki geta í dag hafnað fólki um ráðningar í gegnum kjarasamninga stéttarféлага og þess í stað ráðið það í gegnum erlendar vinnumiðlanir. Þar stendur það án orlofs-, veikinda- og lífeyrisréttar og er gert að standa skil á sköttum sjálf. Enginn samningsréttur. Aðeins er boðið upp á meinta verktakasamninga, en með því fyrirkomulagi kemst fyrirtækið hjá því að greiða öll launatengd gjöld. Það er einmitt þetta atriði í starfsmannastefnu Air Atlanta gagnvart flugmönnum sem FÍA hefur gagnrýnt. Í nýlegu ákvarðandi bréfi Ríkisskattstjóra nr. 8 frá 27. ágúst 2003 segir m.a. orðrét: „Ríkisskattstjóri telur að samningar launagreiðanda við svonefnda vinnuleigu um að hún láti í té starfsmenn geti aldrei breytt stöðu hans sem launagreiðanda.” Af dómavenju um vinnuréttarmál, úrskurðum ríkisskattstjóra o.fl. dregur FÍA þá ályktun að Air Atlanta hljóti í raun að vera launagreiðandi þeirra flugmanna sem ráðnir eru hjá ACE og beri því að halda eftir staðgreiðslu skatta og skila tryggingargjaldi af greiðslum til þessara aðila og öðrum launatengdum gjöldum. Það hefur Air Atlanta ekki gert væntanlega á þeim grundvelli að um verktakasamninga sé að ræða. FÍA bendir á að skv. 4. tölulíð. 1. greinar laga nr. 90 frá 2003 um tekju- og eignarskatt eru menn

skattskyldir þar sem skip þeirra eða loftfar er skrásett, en flugvélar Air Atlanta eru skráðar á Íslandi. Jafnframt er rétt að vísa til 3. gr. 1. t. sömu laga þar sem vikið er að takmarkaðri skattskyldu en þar segir svo: „Allir menn sem dvelja hér á landi og njóta launa fyrir störf sín hér skulu greiða tekjuskatt af þeim launum. Hér með teljast þeir menn sem atvinnu stunda hér á landi, eða um borð í loftfari eða skipi sem skráð er hér á landi, þar með talið á grundvelli samninga um útleigu á vinnuafli (leturbreyting FÍA), þótt dvöl þeirra eða starf vari 183 daga samtals eða skemur á sérhverju 12 mánaða tímabili.”

Ætla má af frétt Fréttablaðsins um málið frá 4. október s.l. að FÍA telji að Air Atlanta hafi brotið af sér gagnvart starfsmönnum. Fréttina verður að lesa í heild sinni, og sést þá að FÍA er að benda á hugsanleg skattalagabrot með vísan til álits Ríkisskattstjóra eins og kemur fram í lok fréttarinnar. Eina samlíking FÍA á Air Atlanta við Impregilo er sú að fyrirtækin hafast bæði líkt að hvað varðar ráðningar í gegnum erlendar starfsmannaleigur. Einnig koma sjónarmið FÍA fram í frétt í Morgunblaðinu þann 7. október og í fréttabréfi FÍA sem er að finna á heimasíðu félagsins. FÍA vísar því algerlega á bug að gagnrýni félagsins sé aðeins aðdróttanir og hálfkveðnar vísur eða tilraun til að sverta Air Atlanta. FÍA hefur hér fært rök fyrir máli sínu og mun áfram verða eini skjöldur íslenskra flugmanna í kjara- og réttindabaráttu þeirra.

Samningaviðræðum um tvo loftferðasamninga nýlokið:

Loftferðasamningar við Hong Kong og Makaó

- liður í átaki til að fjölga loftferðasamningum

Hinn 7. og 9. október voru áritaðir loftferðasamningar við sérstjórnarsvæðin Hong Kong og Makaó. Er áritun þeirra liður í átaki til að fjölga loftferðasamningum við Asíuríki en í apríl sl. var undirritaður slíkur samningur við Kína. Þá er áætlað að ljúka samningaviðræðum um loftferðasamninga við Singapúr og Suður Kóreu á þessu ári. Jafnframt verður á næsta ári lögð áhersla á samninga við Mið-Austurlönd og ríki Suður-Ameríku.

Með stærstu fraktflugvöllum

Loftferðasamningur við Hong Kong er mjög eftirsóknarverður m.a. vegna stærðar flugvallarins. Hong Kong er eins konar flutningamiðstöð í Asíu og fer stór hluti útflutnings frá Kína í gegnum Hong Kong. Samningurinn er mjög viðunandi miðað við upphaflegar kröfur Hong Kong manna. Samningurinn heimilar m.a. tilnefndum flugfélögum hvors ríkis um sig að stunda reglubundið áætlunarflug með farþega, farangur, frakt og pósti milli landanna, en heimilar einnig að flogið sé áfram til ótilgreindra áfangastaða, þó í takmörkuðum mæli. Loftferðasamningurinn skapar því grundvöll fyrir áætlunarflug á milli landanna, auk þess sem hann heimilar fraktflutninga, en hvergi er eins mikill vöxtur í fraktflutningum eins og í Asíu. Hong Kong er um 1.000 km² eyjaklasi í suðaustur Kína, var bresk nýlenda frá 1840 til 1997, en er nú sjálfstjórnarsvæði undir kínverskum yfirráðum með um 6 miljónir íbúa. Efnahagur Hong Kong byggir nær eingöngu á verslun og viðskiptum. Hong Kong er ein aðal viðskipta-

og fjármálamiðstöð í heiminum, og þar er mikill framleiðsluinaður, en mest allt hráefni er innflutt og endurútfutt eftir frekari vinnslu. Nýr flugvöllur var opnaður í Hong Kong 1998 og er hann einn sá allra glæsilegasti í heiminum (www.hkairport.com). Allur fraktflutningur inná flugvöllinn kemur erlendis frá, en Hong Kong er stærsti alþjóðlegi fraktvöllur í heimi. Geta má að öll fraktin, sem kemur flugleiðis, er eingöngu 1% af heildar lestarrými sem flutt er til Hong Kong en 28.6% ef umreiknað er í innflutningsverðmæti (u.þ.b. 116 miljarðar USD 2002).

Víðtækur samningur við Makaó

Mjög góður árangur náðist í samningaviðræðum í Makaó og er samningurinn mjög hagstæður og opinn. Makaó var portúgölsk nýlenda þar til 1999, en er nú einnig sjálfstjórnarsvæði undir kínverskum yfirráðum. Makaó er lítill skagi suðaustur af Kína, um 21 km², í aðeins 70 km fjarlægð frá Hong Kong. Siglingin til Hong Kong tekur um klukkutíma en nú eru uppi framtíðarhugmyndir um að tengja borginar saman með brúarmannvirki. Ljóst er að slíkt myndi breyta miklu fyrir Makaó og skapa mikil tækifæri fyrir svæðið. Flugvöllurinn í Makaó yrði þá í aðeins hálf tíma fjarlægð frá Hong Kong.

Mikilvægur áfangi

Fulltrúar flugrekenda eru mjög sáttrir við árangurinn og segja hann mikilvægan áfanga. Þeir hafa lengi beðið eftir samningi við Hong Kong en eins og fyrir segir eru þar gríðarleg tæki-

færi í fraktflutningum. Íslenskir flugrekendur hafa verulega hagsmuni af því að hafa net loftferðasamninga sem víðast en á undanförunum árum hafa íslensk flugfélög leitað á ný mið eftir viðskiptatækifærum, m.a. í leiguflugi og fraktflutningum. Skortur á loftferðasamningum hefur reynst ein helsta hindrunin í þessari útrás og hafa flugrekendur eindregið óskað eftir að ástandið verði bætt í þágu félaga þeirra. Ólafur Egilsson, sendiherra, er formaður sendinefndarinnar en sendinefndin var skipuð þeim Eiði Guðnasyni sendiherra í Kína, Ástríði Thorsteinsson lögmanni Flugmálastjórnar, ásamt tveimur fulltrúum flugrekenda, þeim Guðna Hreinssyni frá Icelandair og Sveini Zoëga frá Atlantia.

Frétt af vefriti viðskiptaskrifstofju utanríkisráðuneytisins, www.stiklur.is.

Nýtt ILS

Flugmálastjórn stefnir á að taka í notkun nýjan ILS-aðflugsstefnusendi á austurenda austur/vestur-brauta Reykjavíkurflugvallar í lok mánaðarins. Heimir Már Pétursson, upplýsingafulltrúi Flugmálastjórnar, segir að ILS-sendarnir séu smíðaðir samkvæmt nýjustu tækni en svipaðir í notkun og þeir gömlu. Gömlu sendarnir hafi hins vegar verið frá árinu 1970 og hafi hreinlega verið úr sér gengnir. Til dæmis hafi verið orðið erfitt um vik að fá varahluti í þá. Því verði nokkur hagræðing með tilkomu nýju sendanna. *Frétt af Mbl.is*

Flugáhafnir í áhættuhópi

- ósannað hvort um er að kenna lífsstíl eða vinnunni

Fjallað er um nýjar vísbendingar um aukna áhættu á brjóstakrabbameini hjá flugfreyjum og húðkrabbameini hjá flugmönnum og flugfreyjum, í nýrri útgáfu af tímaritinu *Occupational and Environmental Medicine*, sem bresku læknasamtökin gefa út. Tvær greinanna eru byggðar á rannsókn íslenskra vísindamanna og m.a. byggðar á spurningalistum sem sendir voru íslenskum áhöfnum. Vilhjálmur Rafnsson prófessor í heilbrigðisfræði við Háskóla Íslands tók saman helstu niðurstöður úr þessum greinum og fer úrdráttur hans hér á eftir.

„Flugáhafnir virðast vera í aukinni áhættu að fá húðkrabbamein og flugfreyjur að fá brjóstakrabbamein en þetta gefa vísindamenn til kynna í breska lækna tímaritinu *Occupation and Environmental Medicine*.

Önnur rannsóknin frá Íslandi skoðaði hættuna á að fá banvænt húðkrabbamein, sortuæxli (malignant melanoma) og hvort einhverjir áhættuþættir væru líklegir til að auka hættuna á sortuæxlum en nú þegar er vitað að þetta krabbamein er tíðara hjá flugmönnum og flugfreyjum. Könnun var gerð meðal 1.000 flugmanna og flugfreyja og nærri 2.000 manna hendings úrtaks þjóðarinnar og sýndi hún að ekki var munur milli hópanna á reiknaðri hættu á sortuæxlum þegar litið var á eðlislæga þætti svo sem augn- og háralit, húðgerð og fjölskyldusögu um húðkrabbamein eða hegðunarbundna þætti svo sem sögu um sólbruna, notkun sólarlampa eða sólbekkja og fjölda farinna sólarlandafarða.

Flugáhafnirnar höfðu oftast notað sólvarnarkrem og oftast farið til sólríkra staða heldur en úrtakið úr þjóðinni, en höfundarnir ályktuðu að þessir þættir einir skýrðu ekki aukna

AÐSENT

Vilhjálmur Rafnsson, prófessor í heilbrigðisfræði við HÍ, skrifar

áhættu á sortuæxlum meðal flugmanna og flugfreyja.

Hin rannsóknin frá Íslandi tók til meira en 1.500 flugfreyja, en af þeim höfðu 35 fengið brjóstakrabbamein og sýndi hún að starfið getur verið mikilvægur áhættuþáttur. Rannsakendurnir fundu að þær sem höfðu unnið fimm eða fleiri ár fyrir 1971, þegar þotur voru almennt teknar í notkun, voru í fimm sinnum meiri hættu að fá sjúkdóminn en aðrar flugfreyjur. Þetta samband starfs og brjóstakrabbameinshættu var enn til staðar þegar tekið hafði verið tillit til barneignaðatta.

Geimgeislun

Jónandi geislun (geimgeislun) er háð flughæð og þeirri breiddargráðu á hnettinum sem flugvélin flýgur á. Hvort sem um er að ræða þotur eða aðrar gerðir flugvéla fljúga íslenskar flugvélar á norðlægum slóðum sem þýðir að þær verða fyrir meira magni jónandi geislunar heldur en þegar flogið er nær miðbaug.

Höfundarnir töldu að niðurstöður þeirra samrýmdust þeim langa framleiðslutíma sem gera má ráð fyrir að það taki frá því að verða fyrst fyrir geislaengun þar til brjóstakrabbameinið hafði þróast. Niðurstöðum úr sænskri rannsókn bar saman við íslensku rannsóknirnar að því leiti að flugfreyjur virtust vera í aukinni hættu að fá brjóstakrabbamein en niðurstöðurnar voru ekki tölfræðilega marktækar. Rannsakendurnir fundu ekki að krabbameinshættan tengdist

lengd starfstíma í árum eða fjölda floginni klukkustunda. Þess vegna töldu þeir hugsanlegt að barn eignaðattum væri um að kenna. Sænsku rannsakendurnir komust að því að bæði flugþjónar og flugfreyjur voru í meiri hættu að fá sortuæxli en aðrir.

Í ritstjórnargrein, sem fylgir þessum greinum og skrifuð er af Elizabeth Whelan frá bandarísku heilbrigðisstofuninni (CDC), benti hún á að magn geislaengunar sem flugáhafnir verða fyrir hafi aukist með tímanum þar sem flugvélar fljúgi nú hærra og lengri áfanga í einu en áður. Hún sagði jafnframt að flugáhafnir hafi óreglulegan vinnutíma og fái truflanir á líkamsklukkunni sem geti leitt til vanheilsu. Hún heldur áfram og segir að þeirri spurningu sé enn ósvarað hvort aukin krabbameinshætta, sem fram kemur í þessum rannsóknum, sé vegna vinnu eða lífsstílsþátta. Rannsóknirnar hafi ekki enn komið með skýr svör. Engu að síður ályktar hún sem svo: „Vísbendingarnar um að flugáhöfnum sé hættara við að fá ákveðnar gerðir krabbameina eru að aukast, og þær áhyggjur sem menn hafa í dag um hugsanlegar hættur sem tengjast þessum störfum eru ekki án rökstuðnings.”

Frakt til Boston

Flugleiðir-Frakt hefja 2. nóvember n.k. vikulegt flug frá Keflavík til Boston. Flogið verður á sunnudögum og er þetta viðbót við það sem flogið er með í farþegaflugi sex sinnum í viku. Flugið hefst í Liege í Belgíu, en frá Boston verður flogið um Halifax. *Morgunblaðið greindi frá.*

Fylgigögn vegna fyrirspurnar FÍA um fullgildingar:

Framlengt fyrir Air Atlanta

- tillega FMS að framlengja fullgildingar

**Meðfylgjandi svari Flugmála-
stjórnar (FMS) við fyrirspurn
FÍA um fullgildingar skírteina
erlendra flugmanna, eru
fundargerðir skírteina-
nefndar JAA og bréf FMS þar
sem farið er fram á að FMS
fái að framlengja fullgilding-
ar, til að koma til móts við Air
Atlanta Icelandic úr Mos-
fellsbæ. Eftirfarandi er bréf
Ingveldar Dagbjartsdóttur
yfirmanns Skírteinadeildar
Flugöryggissviðs FMS.**

„To members of the JAA-FCL/C
representing the JAA Member States
29 April 2000

**SUBJECT: Validations of profes-
sional pilot's licences issued by non
JAA Member States.**

Dear colleagues,
Iceland implemented JAR-FCL 1 and 3 on July 1st 1999. Since then 61 validations have been issued; 22 to pilots holding licences from JAA Member States and 39 from non-JAA States, i.e. Australia, Canada and USA. Most of those validations have been issued to pilots employed by Air Atlanta Icelandic which operates all around the world. Air Atlanta has been trying to employ more and more pilots from Europe every year now and the number of European pilots is growing slowly but steadily. It is now obvious that they will need an

agreement by the JAA Member States for further validations, at least until JAR-FCL 1.015 (c) and (b) (2) have been changed.

In JAR-FCL 1.015 (b) (2) is stated: Validations of a professional pilot's licence shall not exceed one year from the date of validation, provided that the basic licence remains valid. **Any further validation** for use on aircraft registered in any JAA Member State is **subject to an agreement by the JAA Member States**.

The Icelandic CAA hereby asks for an agreement by the JAA Member States on further validations of licences issued by non JAA-States, at least until all the JAA States have implemented the JAR-FCL.

We think it is important that the States who implemented JAR-FCL 1 and 3 on July 1 1999, as agreed, should have similar flexibility to support their operators as some other states can do.”

Í fundargerð frá því í maí árið 2000 stendur eftirfarandi, en þar er samþykkt tillega Ingveldar um fullgildingar:

„Agenda Item 4 JAR-FCL 1.015(b)(2). The conditions for further validation after the first year.

ID presented a working paper concerning the problems being experienced by Iceland, who, having implemented JAR-FCL on 1.7.99; had since issued validations to pilots employed by Air Atlanta Icelandic, for one year. She requested an extension for a further year for these pilots who currently could not get a JAR-FCL conversion until all of the full Member States had implemented JAR-FCL. The pilots concerned were partly from JAA Member States, but the majority were from States outside JAA. States who had not yet implemented JAR-FCL could still carry on issuing validations, but those States which had implemented

on time were being penalised. Following a lengthy discussion on this problem, the FCL-C agreed to a proposal as follows:

JAR-FCL 1.015(b)(2) states: “...Any further validation for use on aircraft registered in any JAA Member State is subject to agreement by the JAA Member States and to any conditions seen fit within the JAA”. The FCL-C “sees fit” the following arrangements to cover the problem for validations issued by States which have already implemented JAR-FCL. Any validation issued in this case may be extended up to the end of the transition period, i.e. 30.06.02. States issuing validations prior to their implementation of JAR-FCL are subject to their national regulations and may continue to issue validations for additional periods. However, from 30.06.02, validations issued by all States whether they have implemented JAR-FCL, or not, will be for a period of 12 months only.

This will give the FCL-C time to address the problem of conversions for the pilots concerned by the end of their validation.”

Og að endingu er eftirfarandi fundargerð skírteinanevndar JAA síðan í febrúar síðastliðnum:

„Conversion/Validation Ad-hoc Working Group

Since the industry needs a validation procedure for licences, it was agreed to maintain the actual validation system in JAR-FCL and to extend the Long Term Exemption until June 2004. To remove the 1 year limitation for a validation JAR-FCL 1.015(b)(2) needs to be amended.”

**Munið að tilkynna
breytingar á
heimilisfangi,
símanúmeri
og netfangi
til skrifstofu FÍA.**

Fullgilding jafngildir faglegu mati á hæfni

- starf FMS varðar ekki vinnumarkaðsmál

Eins og greint var frá í síðasta blaði, sendi FÍA fyrirspurn til Flugmálastjórnar (FMS) um fullgildingar skírteina erlendra flugmanna. FMS svaraði erindinu mjög fljótt eða 30. september s.l., en fyrirspurnin var dagsett 23. sama mánaðar. Svar FMS er hér birt í heild sinni:

„1. Samkvæmt reglugerð um skírteini nr.419/1999 ákvæður Flugmálastjórn Íslands (FMS) hvort skírteini sem gefið er út í ríki utan JAA verður fullgilt eða ekki skv. 1 tl. b) liðar JAR-FCL 1.015. Ákvörðun um fullgildinguna byggir FMS á flugöryggislegum atriðum, að því skilyrði uppfylltu að skírteinishafi fullnægi öllum kröfum JAR-FCL 1.015 og öðrum kröfum sem gerðar eru í JAR-FCL. Vegna gagnkvæmrar viðurkenningar innan JAA er þessi ákvörðun FMS virt af öðrum JAA ríkjum og eðli málsins samkvæmt ekki leitað neinnar heimildar þeirra.

3.tl. b) liðar JAR-FCL fjallar um fullgildingar skírteina þegar íslensk skráð flugvél er leigð til flugrekstraraðila í ríki utan JAA. Því ákvæði hefur ekki verið beitt.

c) liður JAR-FCL 1.015 fjallar um breytingar (conversion) á erlendu skírteini í íslenskt JAR-FCL skírteini, en ekki um fullgildinguna.

2. Umsækjendur um fullgildinguna þurfa að leggja fram gilt heilbrigðisvottorð samkvæmt kröfum í útgáfuríki skírteinis síns og gangast undir heilbrigðisskoðun hér á landi eða í ríki sem nýtur gagnkvæmrar viðurkenningar varðandi JAR-FCL og verður hann að geta framvísað gildu 1. flokks JAA heilbrigðisvottorði. Handhafi skírteinis/fullgildingar ber ábyrgð á því

að heilbrigðisvottorð sé ávallt í gildi. Falli heilbrigðisvottorð úr gildi fellur fullgilding sjálfkrafa úr gildi og heimild skírteinishafa til að neyta réttinda skv. skírteini fellur niður ef heilbrigðiskröfur eru ekki uppfylltar. Gerðar eru kröfur um 1.500 fartíma reynslu á fjölstjórnarflugvél og kröfur um að umsækjendur gangist í flughermi undir sama færniþróf hjá viðurkenndum prófdómurum Flugmálastjórnar og handhafar JAR-FCL skírteina. Þeir þurfa einnig að taka próf í viðkomandi reglugerðum og sumir þurfa að taka próf í fleiri greinum.

3. Á fundi JAA LST (Licensing Sectorial Team – skírteinanefnd JAA) í febrúar 2003 var tekin ákvörðun um að framlengja langtímaundanþágu varðandi fullgildingar fram til 30. júní 2004. Þessu bréfi fylgir ljósrit af bókun þar að lútandi í fundargerð ásamt ljósritum af sams konar samþykktum frá fundum nefndarinnar í janúar 2002 og maí 2002. Á fundinum í maí 2000 vakti fulltrúi Flugmálastjórnar í nefndinni athygli á málinu sem var rætt og síðan var samþykktur texti eins og að framan greinir. Bréf Flugmálastjórnar þar sem vakin er athygli á málinu fylgir hér með. Rétt er að vekja athygli á því að í stöðlum Alþjóðaflugmálastofnunarinnar er ekki gert ráð fyrir takmörkunum á fullgildingunni skírteina erlendra flugmanna, með þeim hætti sem gert er í JAR-FCL.

4. Hvað varðar þau ríki sem bæði eru fullgildir meðlimir í JAA og tilheyra hinu Evrópska efnahagssvæði gildir tilskipun ráðsins nr. 91/670/EBE sem hefur verið birt sem reglugerð nr. 336/1995 og fjallar um gagnkvæma viðurkenningu á flugstarfaskírteinum sem

gefin eru út á Evrópska efnahagssvæðinu. Varðandi fullgildingar skírteina sem gefin eru út af ríkjum utan JAA og EES eru iðulega gerðar ítarlegri kröfur til umsækjanda. Þeir þurfa að sýna fram á bæði bóklega og verklega þekkingu í samræmi við kröfur JAA, eins og fram kemur í 2. lið í þessu svari.

Starf Flugmálastjórnar varðar hvorki atvinnu- né dvalarleyfi. Slíkar leyfisveitingar heyra undir önnur stjórnvöld. Flugmálastjórn Íslands staðfestir með fullgildingunni sinni að faglegar flugöryggislegar kröfur til umsækjanda séu uppfylltar í samræmi við reglugerð um skírteini nr. 419/1999.

5. Í fullgildingunni skírteina felst faglegt mat Flugmálastjórnar Íslands á hæfni og færni flugmanna til að stjórna loftförum sem skráð eru á Íslandi. Starf Flugmálastjórnar varðar ekki vinnumarkaðsmál með þeim hætti sem fyrirspurnin gefur til kynna.”

Félagsfundur

Félagsfundur FÍA verður haldinn miðvikudaginn

29. október n.k.

á Grand Hótel Reykjavík

kl. 20:00

Dagskrá:

1. Kjarasamningar
2. Reikningar sjúkrasjóðs
3. Önnur mál