



Travel Service sækir á brattann

Fjögurhundruðasta Boeing 737 vélin afgreidd til Icelandair Group



Tékkneska flugfélagið Travel Service, sem er dótturfélag Icelandair Group, fékk afhenta nýja flugvél af gerðinni Boeing 737-800 þann 13. maí síðastliðinn. Vélin er búin „winglets“ sem á að gera hana 4% sparneytnari en staðalvélin er.

Travel Service, sem staðsett er í Prague, er nú með 12 Boeing 737 vélar í rekstri, þar af eru 10 737-800 vélar af nýjustu kynslóð. Félagið flýg-

ur leiguflug til yfir 230 áfangastaða í fjórum heimshlutum. Félagið hefur eina Boeing 787 Dreamliner og tvær 737-900 vélar í pöntun.

Önnur dótturfélög Icelandair Group sem eru í beinum flugrekstri eða umsýslum með flugvélar eru Icelandair, Icelandair Cargo, Loftleiðir Icelandic, Flugfélag Íslands, Bluebird Airlines, IceLease og Latcharter í Lettlandi.

Samdráttur:

Uppsagnir flugmanna hjá Icelandair



24 flugmönnum Icelandair hefur verið sagt upp störfum og tekur uppsögn þeirra gildi frá og með 1. september næstkomandi.

Á sama tíma munu 10 flugstjórar sem ráðnir voru fyrir sumarið, taka sæti flugmanns aftur um leið og dregur úr umsvifum félagsins í haust.

Á þessari stundu er alveg óvíst um frekari uppsagnir, enda ræðst það algjörlega af verkefnastöðu félagsins. Fyrir liggur að samdráttur verður í vetraráætlun og óvíst hvort annað flug eins og leiguverkefni komi í staðinn.

**Kjarasamningar
samþykktir**
bls 2

**Vonsviknir flug-
menn flýja land**
bls 4

**Eldsneytis-
sparnaður**
bls 6

**Skemmtisaga
úr fluginu**
bls 7

**Mengunar-
heimildir**
bls 8

Samningamál

Nýir samningar við Icelandair, Air Atlanta og Flugfélag Íslands samþykktir



Nýgerður kjarasamningur FÍA og Flugfélagsins Atlanta var samþykktur með yfirgnæfandi meirihluta atkvæða þeirra sem tóku þátt í atkvæðagreiðslunni, en henni lauk á hádegi þann 27. maí síðast liðinn. Af þeim 46 sem kusu, voru 40 með, 5 voru á móti, en 1 atkvæði var ógilt. Þar með er lokið sameiningarferli FFF og FÍA.



Flugmenn FÍA hjá Atlanta starfa nú sem sameinaður hópur undir einum kjarasamningi og einum starfsaldurslista.

Flugmenn Flugfélags Íslands hafa jafnframt samið um 3,3% hækkun launa auk hagræðingaratriða í nýjum kjarasamningi sem samþykktur var með 27 atkvæðum gegn 24. Kynningarfundur var haldinn á mánudagskvöldið 2. júní og var þungt hljóð í mönnum og samningsdrögum var illa tekið. Kosningin stóð frá lokum fundar til hádegis á föstudag, 6. júní, 79 voru á kjörskrá og samþykktu 27 meðan 24 höfnuðu og einn skilaði auðu. Þótti samninganefnd tvísýnt frá



lokum fundar hvort samþykki fengist fyrir þessum samningi þar sem umræður fundarins voru ekki mjög jákvæðar í garð þessara breytinga.

Kosning um kjarasamning flugmanna Icelandair fór fram í fyrrihluta maímánaðar og var hann samþykktur með miklum meirihluta atkvæða. Alls kusu 167 flugmenn og þar af samþykktu 140 og 27 höfnuðu.

Atkvæðagreiðsla hófst á félagsfundi flugmanna á Grand Hótel að loknum félagsfundi og lauk kl. 12 á hádegi, föstudaginn 16. maí. En eftir félagsfundinn gafst félagsmönnum kostur á að greiða atkvæði á skrifstofu FÍA í Hlíðasmára.

Fréttabréf FÍA

Ritstjórar

Elmar Gíslason
elm.crew@icelandair.is

Kjartan Jónsson
kjo.crew@icelandair.is

Umbrot

Kjartan Jónsson
kjartan@flugid.is

Myndir

airliners.net
Boeing

Útgefandi

Félag íslenskra
atvinnuflugmanna

Júní 2008

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.





Kópavogi 2. júní 2008

FUNDARBOÐ

Ársfundur E.F.Í.A. verður haldinn þriðjudaginn 24. júní 2008, kl. 15:00 í Grjótnesi, fundarsal FÍA Hlíðasmára 8, Kópavogi.

Dagskrá:

1. Skýrsla stjórnar.
2. Ársreikningar kynntir.
3. Tryggingafræðileg úttekt.
4. Fjárfestingarstefna.
5. Skipun stjórnar og laun stjórnarmanna.
6. Val endurskoðanda.
7. Kynning á tillögum til breytinga á samþykktum vegna aldurstengds réttindakerfis.
8. Önnur mál.

Ársfundargögn er hægt að nálgast á heimasíðu sjóðsins

www.efia.is

Stjórn sjóðsins



Sómasamleg kjör, góðar vinnuaðstæður og virðing Vonsviknir flugmenn flýja Bandaríkin í von um betri kjör

Valda innanlandsflugfélögum og minni flugrekstraraðilum verulegum vanda

Í maí tölublaði Time Magazine er at-
hyglisverð grein um stöðu flugmanna-
stéttarinnar í mismunandi heimshlut-
um. Umræða um minni virðingu
fyrir starfsfólki og gagnkvæma holl-
ustu yfir- og undirmanna fer vaxandi.
Það er vandamál sem verður sífellt
áþreifanlegra hér á landi. Stjórnendur
mega ekki gleyma því að virðing er
áunnin, ekki sjálfsögð. Stjórnendur
með virðingu starfsmanna sinna að
baki sér geta áorkað miklu. Óhróður
um undirmenn sína hefur þveröfug
áhrif og er til langframa eflaust sjálf-
stortímandi fyrir fyrirtæki. En aðrir
starfsmenn mega ekki heldur gleyma
að flugfélögunum gengur betur ef allir
leggjast á eitt. Það er hins vegar erfitt
að “leggjast á eitt” í hópi starfsmanna
hjá flugfélagi þegar það kemur svo



Matthías Arngrímsson,
flugmaður
hjá Icelandair
skrifar

í ljós að það eru ekki allir við sama
borð. Tökum dæmi. Markmið er sett
til að spara eldsneyti. Flugmennirnir,
flugvirkjar, flugumsjónarmenn o.fl.
gera sitt besta, standa sig vel í átakinu
sem skilar fyrirtækinu umtalsverðum
fjárhæðum og þurfa svo að horfa á
eftir yfirmanni ganga út úr fyrirtækinu
með á annað hundrað milljónir í vas-
anum skv. starfslokasamningi. Er það
að “leggjast allir á eitt” og virðing við
aðra starfsmenn?

Miðað við stöðuna sem lýst er í
greininni má lesa milli línanna að sá
möguleiki sé fyrir hendi að flugmenn
þurfi brátt að fara að berjast fyrir
atriðum sem gætu jafrað við að vera
sjálfsögð mannréttindi. Mannsæmandi
laun, eðlileg hvíld, vinnuáæstæður sem
hámarka öryggi, skilningur á eðli starfs-
ins og fleiri atriði verða flugmenn að
leggja áherslu á í sínu vinnuumhverfi
og samningamálum svo menn og
konur yfirleitt haldist í starfinu á annað
borð. Það verður að segjast eins og er
að maður heyrir sífellt fleiri íslenska
flugmenn efast um stöðu sína í starfinu
því kjörin og lífsgæðin samfara starfinu
hafa sannarlega versnað undanfarnin ár.
Skodum betur efni greinarinnar.

Í minningu flugstjórans Brian
Murray situr bitur reynsla vegna þess

hvernig komið var fram við áhafnir í gjaldþrotum flugfélaganna á níunda áratugnum. “Flugvélum var lagt. Áhafnir gengu frá borði og þurftu sjálfar að koma sér heim til sín, sama hvar þær voru staddar,” segir þessi fyrrverandi flugmaður hjá Piedmont Airlines. “Við ferjuðum áhafnir heim til sín í stjórnklefanum og aftur í farþegarýminu.” Eftir 23 ára starf sem flugmaður hjá stærri flugfélögum í Bandaríkjunum segir Murray, nú 54 ára, að hann hafi orðið “þreyttur á að horfa á stjórnendur fyrirtækisins mars- era gegnum flugfélagið og skilja við það með fáheyrða starfslokasamninga í höndunum.”

Þess vegna stökk hann til í júlí 2004, frá U.S. Airways til Emirates í Dubai. Nýi vinnustaðurinn sér honum fyrir nýpressuðum einkennisfötum og bifreið með bílstjóra fyrir hvert flug. Murray á inni tvöfalt fleiri frídaga á ári en áður (42 daga), tryggða árlega launahækkun og kjarabót sem hefur lokkað fleiri en 100 bandaríska flugmenn til Emirates undanfarin fjögur ár. Þetta er fyrir utan alla þá flugmenn sem komið hafa frá öðrum heimshlutum til starfa hjá Emirates. Einn þriðji þeirra fyrrum 23ja flugmanna frá U.S. Airways hjá Emirates áttu kost á að snúa til baka til félagsins þegar þeir voru kallaðir til baka úr launalaus leyfi (furlough) eftir niðurskurðinni 2004. Einungis einn sneri til baka, segi og skrifa 1! “Það er einfaldlega ekki þess virði,” segir Murray. “Starfsmenn hafa verið barðir niður í lægstu viðmið, þar sem launin, kjör og starfsframi eru orðin ömurleg og full óvissu.” Ef til vill er það líka vegna þess að mennirnir sem eitt sín réðu Bandarísku háloftunum eru núna komnir í annan flokk hjá virtustu flugfélögum – heita núna launþegar.

Þessi skoðun, sem virðist algeng meðal fleiri en 10.000 bandarískra flugmanna sem voru settir í launalaus leyfi milli seinni hluta 2001 fram til 2006, hefur valdið því sem margir sérfræðingar í flugi vilja kalla “stórfelldum skorti á flugmönnum sem eru viljugir að vinna fyrir bandarísk flugfélög.” Gjaldþrot, launalækkunir, fryst eftirlaun, versnandi atvinnuöryggi í greininni og frekari aukning flugtíma í hverjum mánuði hefur valdið því að einhverjir flugmenn hafa yfirgefið flugið sem starfsvettvang. Aðrir hafa einfaldlega tekið sig upp (sem er nú

kannski ekki svo einfalt fyrir menn með fjölskyldur) og leitað í bestu störfunum hinum megin Atlantshafsins. Til dæmis áætla Emirates að ráða 540 flugmenn á þessu ári. Til samanburðar eru meðlimir FIA rúmlega 600, svo ráðning Emirates verður samsvarandi fjölda allra flugmanna Icelandair, Atlanta, Bluebird og Flugfélags Íslands samanlagt. Helmingur umsækjenda eru bandaríkjamenn, en eingöngu 7% núverandi flugmanna Emirates koma frá Bandaríkjunum svo það er ljóst að flóttinn er mikill. Niðurstaðan er stór færsla þekkingar og reynslu frá bandarísku flugfélögum til annarra flugfélaga víðs vegar um heiminn.

Flugmenn sem fljúga fyrir félög á mörkuðum utan Bandaríkjanna segja að komið sé fram við þá eins og stjórnendur í yfirstjórn, og af nokkru sem ekki virðist vera lengur í boði í Bandaríkjunum; virðingu. Í Kína og Indlandi eru flugmenn að skrifa undir 2ja – 5 ára samninga með möguleika á að flytja milli heimsálfa án þess að þurfa að byrja “á botninum og vinna sig upp”. Bandaríska starfsaldurskerfið býður ekki upp á það. “Þetta er frábært tækifæri,” segir Murray.

Orðsporið dreifist fljótt til flugmanna í þjálfun. Adnan Pochi er 21 árs og nýutskrifaður frá Georgia State háskólanum með gráðu í Flugtengdum fræðum. Hann hefur flogið frá 15 ára aldri og er með 300 flugtíma. Þrátt fyrir að það sé mjög líklegt að hann hefji ferilinn hjá litlu bandarísku innanlandsfélagi, þá er Pochi hrifinn af kraftinum í flugfélögum utan Bandaríkjanna. Hann dreymir um að komast til Indlands og í vinnu til Kingfisher Airlines. “Þeir eru að ráða á fullu,” segir hann. “Þetta er mjög stór markaður”.

Bandaríkin eru ennþá aðalstöðvar flugþjálfunar í heiminum, en pottur ungra flugmanna sem úr er að velja er að tæmast. Fjöldi herflugmanna, sem eitt sinn var örugg uppspretta flugfélaganna þegar þörf var á flugmönnum, hefur farið fækkandi. Flugkennarar, sem flugiðnaðurinn þarf á að halda til að halda flæði nýrra flugmanna gangandi, flýja land frekar en að eyða nokkrum árum í að ná tilskildum flugtímafjölda til að eiga möguleika á verstu flugmannsstörfunum hjá minnstu innanlandsfélögum. Eingöngu 20% flugmanna sem skikkaðir voru í launalaus leyfi snúa aftur til starfa

samanborið við 80%-90% hér áður fyrr, segir Jerry Glass sem er ráðgjafi í Washington og forseti F & H Solutions Group.

Hverjir munu þá fylla þær 12.000 stöður á þessu ári sem skapast í Bandaríkjunum eingöngu? Stærstu flugfélögin geta enn sem komið er skafið rjómann af áhugasömum flugmönnum frá innanlandsfélögum, en þá þarf aftur á móti að fylla í þær stöður. Þessi staða er að neyða nokkur af smærri félögum eins og Pinnacle Airlines og Comair til að lækka flutímakröfnun fyrir flugmenn með reynslu eða bjóða nýutskrifuðum flugmönnum “námslokabónusa”, eða með öðrum orðum, kaupa þá í vinnu.

John Prater flugstjóri, forseti Air Line Pilots Association, segir að skortur á hæfum flugmönnum hafi alvarleg áhrif á flugrekstraröryggi nokkurra innanlandsflugfélaga. Það veldur því að þeir freistast til að þrýsta á sínar áhafnir að fljúga fram yfir leyfilegan hámarks tímafjölda Bandarísku flugmálastjórnarinnar (FAA). Síþreyta flugmanna minnkar flugöryggi og “flæði kerfisins” versnar þegar flugmenn vantar til að halda kerfinu gangandi. “Kostirnir og gildi þess að vera flugmaður eru eyðilögð fyrir þér, og menn fara hreinlega annað með sína þekkingu og reynslu,” segir hann. Það er einmitt það sem er að gerast núna.

Þeir flugmenn í FIA sem verða í launalaus leyfi frá sínum flugfélögum á þessu ári og/eða hafa áður reynt fyrir sér annars staðar með þessum hætti munu eflaust veita kosti og galla þess að vera í vinnu annars staðar en hjá íslenskum flugfélögum. Kjarabætur og áðurnefndir þættir í greininni munu veita þungt í þeim samanburði. Eftirsóknin í aðseturskipti hefur sjaldan verið meiri og þá má ef til vill spyrja, þurfa menn að vinna hjá íslensku flugfélagi fyrst þeir sækjast eftir að búa erlendis? Við skulum vona að sú þróun sem er að eiga sér stað í Bandaríkjunum sé ekki framundan hér á landi því á litlu landi eins og Íslandi þola flugfélögin það ekki.

Flugkveðja,

Matthías Arngrímsson
Flugmaður Icelandair

Eldsneytissparnaður hjá Icelandair

Eldsneytissparnaður í hávegum

Leiðbeiningar til flugmanna leitast eftir sem mestum sparnaði í eldsneytiseyðslu

Eins og varla hefur farið fram hjá neinum hefur verð á eldsneyti hækkað verulega undanfarin misseri. Nú er svo komið að verðið hefur fjórfaldast frá árinu 2000, þar af næstum tvöfaldast á síðasta ári, og kostar tonnið nú um 100 þúsund krónur (1266 dollarar (30. maí 2008)! IATA hefur reiknað út að hækkanir undanfarið muni auka eldsneytiskostnað flugfélaga á heimsvísu á þessu ári um 74 milljarða dollara (Jet Fuel Price Monitoring, http://www.iata.org/whatwedo/economics/fuel_monitor/index.htm) og er þetta þó líklega varlega áætlað því spáin gerir ráð fyrir tiltölulega lágu meðalverði fyrir árið miðað við hvað það er í dag. Það er því mikilvægt að flugfélögin haldi áfram að finna leiðir til þess að spara eldsneyti.

Icelandair leitar nú leiða til þess að lækka eldsneytiskostnað. Það eru í raun tvö megin markmið sem aðgerðir miða að:

- Hafa vélina sem léttasta þegar lagt er af stað. Það má reikna með að **fyrir hver tíu kíló sem hægt er að léttu vélarnar á öllum leggjum í áætlun félagsins megi spara um 1.5 milljón á ársgrundvelli.**
- Hafa dry operating weight sem lægsta. Verið er að vinna í að léttu vélarnar eins og hægt er. Má þar nefna að neysluvatnstankar eru aðeins fylltir til hálfis á styttri leiðum og sparar það um 18 milljónir á ársgrundvelli. Einnig stendur til að fækka bæklingum um borð sem getur sparað um 6 milljónir.
- Hafa einungis það eldsneyti sem nauðsynlegt þykir til að ljúka fluginu á öruggan máta. Þá er brýnt að flugplanið sé sem næst raunverulegum flugtaksþunga og í hagstæðustu hæðum. Einnig er mikilvægt að skráð brennsla fyrir sérhverja vél en með því er fylgst reglulega (fuel bias).



- Minnka brennslu. Reikna má með því að ef hægt væri að **minnka brennslu um tíu kíló á hvern klukkutíma á öllum leggjum í áætlun félagsins sparist um 40 milljónir á ársgrundvelli.**
- Fljúga með Cost Index og ECON í samræmi við útgefnar leiðbeiningar.
- Reyna að fá sem mest beint flug þar sem það er hægt.
- Nota stöðuga lækkun og VNAV. Vel plönuð lækkun gefur einna besta möguleika á töluverðum eldsneytissparnaði (jafnvel hundruðir kílóa) þar sem markmiðið er óhindruð lækkun frá top of descent niður í aðflughæð, án þess að nota meira en idle thrust eða speedbrake.
- Nota low drag aðflug þegar það hentar skv. SOP. Svo skiptir að sjálfsögðu máli að plana flapasetningar vel. Vél í landing

configuration eyðir um 150% meira heldur en þegar hún er clean. Reikna má með að ef notaðir eru 25 flapar í stað 30 í landingu sparist um 30 kg af eldsneyti.

Nýlega var byrjað að gefa út plön með tilliti til Cost Index og gefinn út circular samfara því. Cost Index (CI) er stuðull, skilgreindur sem hlutfall á milli breytilegs kostnaðar á tímaeiningu og eldsneytisverðs. Breytilegur kostnaður á tíma er samsettur af breytilegum viðhaldskostnaði á hverja flogna stund (ekki kostnaður af föstum sköðunum) og breytilegur áhafnakostnaður umfram föst laun (flugfreyjur).

- Þannig má segja að ef við værum bara að spá í eldsneyti en ekki tíma myndum við nota CI 0. Það gæfi okkur lágmarksbrennslu á vegalengd og hraðinn yrði hraði fyrir hámarks drægi (max range). Það

- er ólíklegt að þetta verði notað að staðaldri en mætti nota ef fyrirséð er með holding og væri þá notað að holding punkti en þá skipt yfir í minimum clean (max endurance). Hins vegar kemur í ljós að fyrir Icelandair hentar að lækka CI um 10 þegar menn eru á undan áætlun (þá dettur breytilegur kostnaður fyrir flugfreyjur út úr jöfnunni).
- Vegna hás eldsneytisverðs er CI hjá Icelandair frekar lágur eða rétt undir 20 og heldur áfram að lækka með hækkanði eldsneytisverði og öfugt. Upplýsingar um eldsneytisverð á mismunandi stöðum eru settar beint inn flight-planning kerfið ásamt upplýsingum um breytilega kostnaðinn og kerfið sér þannig um að finna réttan CI. Þessi lági cost index þýðir að hraðinn verður lágur og lækkar jafnvel enn meir í meðvindi (hækkar í mótvindi). Einnig verður hraði í lækkun lægri til þess að stytta cruise hluta og lengja descent hluta þar sem afl er í idle. Áætlaður sparnaður af lækkun CI er um 129 milljónir á þessu ári og um 187 milljónir árið 2009 miðað við núverandi eldsneytisverð.
 - Ef tími væri málið og menn væru

tilbúnir að sólunda eldsneyti til þess að spara tíma væri hægt að nota CI 999. Þá er flogið nærri hámarks-hröðum. Það er erfitt að sjá fyrir sér að þetta verði mikið notað með þetta verð en vissulega gæti verið hentugt að hækka CI að einhverju marki til að ná tengiflugum eða fyrir lokunartíma flugvalla. Stefnt er að því í framtíðinni að með tilkomu ACARS (eða í gegnum company-síma) væri mönnum þá sendar upplýsingar um að fljúga með cost index 400 eða sambærilegt.

Í circular var einnig mælt til þess að menn noti VNAV ECON eins mikið og unnt er. Ástæðan er að sjálfsögðu sú að CI hefur ekkert að segja nema ECON sé notað. Þá er mjög mikilvægt er að setja allar upplýsingar sem eru til staðar inn í FMC-ið, svo sem hraða- og hædatakmarkanir, vind og jafnvel venjur sem menn þekkja af ádurfenginni reynslu.

Markmiðið er að nýta orkuna sem best:

- Ef menn lenda fyrir ofan planaðan prófil er betra að auka hraðann (mikið svigrúm til þess með lágan CI) en að nota speed brakes.

- Ef menn lenda undir plönuðum prófil má lækka hraða örlítið til að komast inn á prófil eða auka afl lítilega sem fyrst (hæst).
- Clean vél í level flugi og með idle afl hægir á sér um ca. 10 hnúta á hverja mílu.
- Með því að hægja á vélinni um 30 hnúta ef mönnum er haldið í hæð má fá auka þúsund feta lækkun með því að fara aftur á upprunalegan hraða þegar heimild til lækkunar kemur (jafngildir því að maður sé þúsund fetum lægra). Þetta á að sjálfsögðu við um hverja 30 hnúta (60 kts – 2000ft) en með lágan CI er svigrúm til hraðalækkunar minna.

Nú hefur verið samþykktur Circular sem verður gefin út á næstu dögum og fjallar um akstur með annan hreyfil í gangi. Þetta á við fyrir flugtak ef akstur stími er lengri en 20 mínútur og eftir landingu að loknum 3 mínútna kælitíma. Fyrir flugtak er gert ráð fyrir að vegna þyngdar hefjist akstur á báðum hreyflum. Áætlað er að þessi aðgerð spari um 10 milljónir á ári.

Skemmtisaga

Flugmannaatvik

Hvernig er það þegar bátur lendir í atviki og allir málsaðilar eru flugstjórar, er þetta þá ekki flugmannaatvik?

Þannig er mál með vexti að nokkrir flugstjórar eiga saman Sómabát sem þeir nota sér til skemmtunar. Nú á vordögum var tími til kominn að koma bátinum á flot eftir að hafa geymt hann á þurru landi yfir vetrartímann.

Það var brunað með bátinn á kerru og bakkað með hann niður rampinn í Hafnarfjarðarhöfn. Það kom í hlut útgerðarstjórans að skaffa bíl og aka með bátinn. Þegar komið var að rampnum hoppuðu allir í hópnum um borð í bátinn og útgerðarstjórinn bakkaði bátinum út í sjóinn, rak svo bílinn á áframgír og rykkti í þannig að báturinn skaust dágóðan spöl út höfnina, allt gekk þetta vel og báturinn flaut ljómandi vel.

Allir eru þeir með pungapróf og var brunað af stað inn í höfnina, frekar greitt eins og flugmanna er von og vísa, vanir aðflugi til landingar á miklum hraða, einn af flugstjórunum stillti sér upp í stafni með kadal í hendi, reidubúinn að binda bátinn við höfnina, eða til að upplifa frægasta atriði kvikmyndarinnar Titanic...

Er þeir nálgudust höfnina og þá báta sem þar voru var skellt í bakk til að hægja á bátinum, og gefið í til að bremsa enn frekar. En það sem gerðist var það að báturinn fór ekki í bakk, heldur óð enn hraðar fyrir bragðið inn í höfnina og lenti þar á lúgu aftan á stórmynd-

arlegum báti sem þar var fyrir. Sóminn stoppaði þó við það, en sá sem stóð í stafni bátsins með bandspottann stóð ekki lengur þar, heldur lá, með spottann í hendinni, á þilfari bátsins sem var fórnarlamb Sómans, rifbeinsbrotinn.

Nú skipti engum togum að útgerðarstjórinn, sem í landi var, kom askvaðandi að og spurði hvað gengi eiginlega á, hvurn #\$\$%&# þeir væru að hugsa. Félagarnir sögðu farir sínar ekki sléttar og fóru að kanna málið. Hvað kom í ljós?

Jú pinninn sem tengir bakkgirinn var í vasa útgerðarstjórans, sem lét lítið á sér bera eftir það.





Reglugerðabreytingar í ESB:

Mengunarheimildir

Flugfélög þurfa að sækja um mengunarheimildir og úthlutað verður sérstökum kvóta

Ljósmynd: Jóhann Eysteinnsson, flugstjóri hjá Icelandair.

Evrópusambandið áætlað að fella flug inn í tilskipun um viðskiptakerfi með losunarheimildir gróðurhúsalofttegunda. Tilskipun þessi er hluti af EES-samningnum.

Fyrirhugað er að flugið falli undir kvótakerfið árið 2011 eða 2012. Árið 2009 yrði viðmiðunarár vegna úthlutunar ókeypiss losunarheimilda, sem verða í upphafi 87-100% af heildarlosun á svæðinu árin 2004-2006. Árið 2020 eða jafnvel fyrr verða allar losunarheimildir á uppboði.

Sambandið stefnir á að draga úr vexti flugstarfseminnar með því að beina flutningum inn á vistvænni samgönguleiðir og hvetja til tækninýjunga í flugi, flugleiðsögu og hagræðingar í rekstri til að draga úr losun gróðurhúsalofttegunda.

Þetta kom fram á kynningarfundum á vegum Flugráðs í byrjun júní um áfangaskýrslu stýrihóps um losunarheimildir á koltvísýringi á flugi. Þar var meðal annars fjallað um kostnað flugrekstrar og farþega ef allt flug í Evrópu verður bundið í kvótakerfi. Á fundinum var fjallað um áhrif þessa á Ísland og flugrekstur hér á landi með hliðsjón af sérstöðu landsins hvað staðsetningu varðar og möguleika á undanþágu frá slíku kerfi.

Árið 2005 samsvaraði útblástur af CO₂ í flugi íslenskra flugvéla í Evrópu 14 álverum með 180 þúsund tonna álframléiðslu. Útblásturinn hefur þó

dregist umtalsvert saman síðan þá, en útblástur af koltvísýringi (CO₂) í flugi íslenskra flugvéla í Evrópu dróst saman um helming í fyrra miðað við árið 2005, en það ár samsvaraði útblásturinn um 14 álverum með 180 þúsund álframléiðslu.

Bein og afleidd áhrif flugsamgangna á íslenskan þjóðarbúskap er um 5,5%. Það hlutfall er töluvert hærra en í flestum Evrópuríkjum og Bandaríkjunum. Ljóst þykir því að téð tilskipun Evrópusambandsins gæti haft hér meiri áhrif en í öðrum löndum.

Samgönguráðherra skipaði stýrihóp um losunarheimildir á koltvísýringi í flugi. Gunnlaugur Stefánsson, formaður hópsins, segir að ákveði Evrópusambandið að krefja flugfélög um kaup á mengunarkvóta gæti það kostað íslenskan flugrekstur 2,5 til 8 milljarða króna. Kristján Möller samgönguráðherra segir að reynt verði að fá undanþágu en það geti reynst erfitt.

Gunnlaugur segir ESB jafnframt ætla að draga úr vexti flugstarfsemi í álfunni og hvetja til vistvænnar framþróunar með því að fella flugið inn í tilskipun um viðskiptakerfi með losunarheimildir gróðurhúsalofttegunda.

„Því er spáð að flugumferð muni tvöfaldast á milli árána 2005-2020. Með því að taka flugið til og frá öll-

um EES flugvöllum inn í kvótakerfið sparast árið 2020 samtals 182 milljón tonn af CO₂, sem er 46% minnkun miðað við að ekkert hafi verið gert,” sagði Gunnlaugur.

Hann kvað áætlað að flugfloti heimsins muni losa helmingi minna af gróðurhúsalofttegundum en hann gerir í dag.

Sérstaða eyþjóða virt að vettugi

Gunnlaugur sagði sérstöðu Íslands ótvíræða í þessum málum, enda aðeins tvær samgönguleiðir í boði til og frá landinu, en ekki sé þó gert ráð fyrir í undirbúningi málsins af hálfu ESB að koma til móts við sérstakar ástæður, jafnvel þó þær gætu raskað samkeppnisumhverfi í flugrekstri á EES-svæðinu.

Þó sé gert ráð fyrir endurskoðunarákvæði gagnvart fjarlægum jafnarsvæðum og eyjum eftir að reynsla er komin á kerfið.

Allt flug innan EES og til og frá svæðinu fellur undir tilskipunina, fyrir utan opinbert flug, hernaðarflug, leit- og björgunarflug, kennsluflug, flug þjóðhöfðingja frá ríkjum utan EES o.fl. Einka- og viðskiptaflug er ekki undanþegið.

Tilgangur kerfisins er m.a. að breyta ferðavenjum fólks og gert sé ráð fyrir að mjög dragi úr stuttu flugi og ferðir færast í auknum mæli yfir á járnbrautalestir.