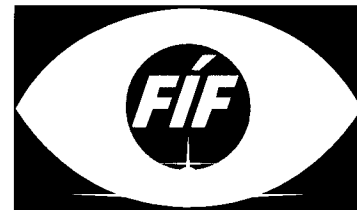




FÉLAG ÍSLENSKRA FLUGUMFERÐARSTJÓRA

ICEATCA



ICELANDIC AIR TRAFFIC CONTROLLERS' ASSOCIATION

Borgartúni 28 · 105 Reykjavík · Iceland
Tel.: +354 562 0446 · Fax: +354 562 0447
E-mail: fif@simnet.is / iceatca@simnet.is

Alþingi
Erindi nr. P 127/1228
komudagur 14.3 2002

Reykjavík 12 mars 2002

Efnahags- og viðskiptanefnd Alþingis
Hr. Villhjálmur Egilsson formaður

Efni: Athugasemdir vegna breytinga á lögum um LSR sbr. Þskj. 783 – 493. mál.

Félag íslenskra flugumferðarstjóra (FÍF) vil koma á framfæri við Efnahags- og viðskiptanefnd nokkrum athugasemdum varðandi fyrirhugaðar breytingar á lögum um Lífeyrissjóð starfsmanna ríkisins.

Samkvæmt reglugerð um skírteini er flugumferðarstjórum gert að hætta störfum við sextíu ára aldur. Heimilt er að veita undanþágu fyrir flugumferðarstjóra til að vinna til 63 ára aldurs og hefur sú undanþága hingað til ætíð verið veitt. Engar sérreglur gilda um flugumferðarstjóra hjá Lífeyrissjóði starfsmanna ríkisins. Þessi takmörk á hámarksaldri flugumferðarstjóra voru sett með breytingu á reglugerð nr. 329/1986, sbr breyting nr. 240/1989 um skírteini gefin úf af Flugmálastjórn, samkvæmt ákvörðun samgönguráðuneytis. Nú er verið að lögfesta þennan stytta starfsaldur skv. frumvarpi til breyttra loftferðalaga sem liggur fyrir Alþingi.

Við starfsaldursbreytinguna var FÍF tjáð að ekki væri möguleiki að breyta reglum LSR fyrir flugumferðarstjóra eina. Því var gert sérstakt samkomulag við félagið 13. júlí 1990 til að reyna að leiðrétta þá skerðingu á ævitekjum sem varð samfara þessari starfsaldurs styttingu. Samkomulagið byggðist á nefndaráliti frá 23. mars 1990 í samræmi við bókun með kjarasamningi 14. júní 1989. Samkomulagið fólst í því að fóst yfirvinna, 44 tímar, var felld niður í áföngum og í staðinn breyttist launaflokkur flugumferðarstjóra sem því nam. Ennfremur skyldu laun hækka í áföngum um 8,76%. Samtals gerði þetta hækkun um 13,85% á heildarlaunum. Á það skal bent að það hefur tíðkast í kjarasamningum í seinni tíð að fella niður fasta yfirvinnutíma hjá ríkisstarfsmönnum og hækka launataxtann á móti án þess að skerðing á starfsaldri hafi komið til. Þetta var t.d. gert allmennt í sambandi við breytingu á launakerfi í kjarasamningum ríkisins 1997 svo og í samningum kennara 2001. Hafa ber í huga að nefndarálitið gerði ráð fyrir að starfsaldursskerðingin væri aðeins 7 ár, þ.e. að öllum flugumferðarstjórum yrði veitt undanþága til 63 ára aldurs. Síðan þetta samkomulag var gert hefur lögum um LSR verið breytt verulega t.d. með tilkomu A-deildar.

Samkvæmt reglum LSR á flugumferðarstjóri í B deild einungis rétt á að hefja töku lífeyris hjá sjóðnum þegar hann nær 65 ára aldri eða þegar samanlagður aldur hans og iðgjaldagreiðslutími hans nær 95 árum (95 ára regla). Þar sem flugumferðarstjórum er gert að hætta 60 ára (í síðasta lagi 63 ára) er ljóst að ef þeir uppfylla ekki skilyrði 95 ára reglunnar, verða þeir tekjulausir í tvö til fimm ár eða þar til þeir verða 65 ára. Ennfremur missa þeir þá réttinn til eftirmannsreglunnar sem getur haft verulega skerðingu í för með sér fyrir viðkomandi einstaklinga. Ekkert tillit var tekið til þessa í samkomulaginu 13. júlí 1990. Ekki var heldur tekið tillit til áhrifa breytingarinnar á réttindi til sérstaks lífeyrissparnaðar, þ.e. vegna vaktaálags, sbr. 25. gr núgildandi laga um LSR.

Flugumferðarstjóri í A deild getur hafið töku lífeyris við sextíu ára aldur, en þá aðeins með 30% skertum lífeyri. Sé gert ráð fyrir að flugumferðarstjóri vinni til 63 á aldurs skv. undanþáguheimild og færi þá á lífeyri, yrði skerðingin 12%. Félagið bendir á að þessi breyting á lögnum um LSR þ.e. vegna A-deildarinnar kom til u.þ.b. 8 árum eftir að hinn stytsti starfsaldur kom til.

Í lögum um lífeyrissjóð starfsmanna ríkisins er kveðið á um rétt bæði A- og Bdeildarféлага til að fresta töku lífeyris og að vinna sér inn aukin réttindi á grundvelli þess. Þessi réttindi hafa flugumferðarstjórar ekki.

Þeir flugumferðarstjórar, sem gert hefur verið að láta af störfum frá 1990 hafa notið eftirlauna á grundvelli 95 ára reglunnar.

Í samræmi við yfirlýsingu samgönguráðherra í samráði við utanríkisráðherra og fjármálaráðherra með kjarasamningi fjármálaráðherra f.h. ríkissjóðs og Félags íslenskra flugumferðarstjóra, dags. 29. desember 1995, skipaði samgönguráðherra nefnd til að gera úttekt á réttarstöðu flugumferðarstjóra. Samkvæmt yfirlýsingu ráðherra átti nefndin að: *Gera úttekta á réttarstöðu flugumferðarstjóra og háfa til hliðsjónar útgáfur ICAO (International Civil Aviation Organisation) og ILO (International Labour Organisation), sem málið varða, með þau meginmarkmið að tryggja stöðugleika og rekstraröryggi flugumferðarþjónustunnar. Skila skriflegri niðurstöðu ásamt þeim forsendum sem lagðar eru til grundvallar.*

Nefndin skilaði skýrslu með ítarlegum tillögum 30. júní 1997. Þar segir svo um lífeyrismál: *Í ljósi nýrra laga nr. 1/1997 um Lífeyrissjóð starfsmanna ríkisins, er nauðsynlegt að endurskoða eftirlaunamál flugumferðarstjóra.*

Komið hefur í ljós að nokkrir félagsmenn munu lenda í vanda vegna þess að þeir ná ekki 95 ára reglunni áður en þeir verða 63 ára. Ennfremur geta margir Bdeildarmenn ekki nýtt sér ákvæði í kjarasamningi um launalaust leyfi því það gæti orðið til þess að þeir næðu ekki 95 ára reglunni fyrir 63 ára aldur.

Félagið hefur átt í viðræðum við samgönguráðuneytið og fjármálaráðuneytið vegna þessa m.a. í síðustu kjarasamningum, án þess að það tengdist þeirri deilu eða lausn hennar sérstaklega. Því miður urðu lok þeirrar deilu með þeim hætti að ekki náðist að gefa gaum að lausn lífeyrismála. Í bréfi samgönguráðuneytisins dagsett 7. júlí 2000 segir eftirfarandi: “Ráðuneytið veitir því athygli að núverandi lög um Lífeyrissjóð starfsmanna ríkisins taka ekki sérstaklega tillit til þeirra starfsmanna sem ber að hætta störfum fyrir 65 ára aldur og telur rétt að skoðað verði í tengslum við kjarasamninga

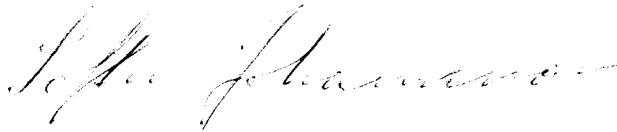
það ákvæði varðandi launakjör sem snýr að eftirlaunum flugumferðarstjóra” (sjá fylgiskjal).

FÍF telur brýnt að hæstvirt Alþingi bregðist nú við óskum félagsins svo að ekki komi til réttindataps og eða verulegrar skerðingar á lífeyrisréttindum félagsmanna þess vegna ósamræmis milli starfslokaaldursins og ákvæða í lögum um LSR um rétt til lífeyris.

Félagið telur heppilegra að breyta lögum með almennum hætti þ.e. að lögin taki til allra sem hafa stytta starfsaldur, frekar en sértækt eins og fyrirhugað er að gera vegna Lögreglumanna. Þannig verði 39. og 40. gr (1. gr frumvarpsins) breytt þannig að þær taki til allra ríkisstarfsmanna sem hafi stytta starfsaldur, lögum samkvæmt.

Annar valkostur er að breyta 15. og 24. gr. laganna með þeim hætti að þeim sem gert er að láta af störfum fyrir 65 ára aldur, lögum samkvæmt (þó ekki fyrr en 60 ára), eigi rétt til lífeyris úr sjóðnum, án skerðingar á réttindum vegna þess.

Virðingarfyllt,
Loftur Jóhannsson
formaður Félags íslenskra flugumferðarstjóra



Félag ísl. flugumferðarstjóra
Loftur Jóhannsson, formaður
Borgartúni 28
105 Reykjavík



SAMGÖNGURÁÐUNEYTIÐ

Hafnarhúsinu við Tryggvagötu 150 Reykjavík

kennitala: 550269 - 1639

sími: 560 9630, bréfsími: 562 1702,

netfang: postur@sam.stjr.is,

veffang: <http://www.stjr.is/sam>

Tilvísun:

98020025/400

Dags:

7. júlí 2000

HSK/--

Ráðuneytið vísar til fundar með fulltrúum Félags ísl. flugumferðarstjóra hjá samgönguráðherra 29. mars sl. um málefni flugumferðarstjóra, svo og til bréfs félagsins, dags. 5. maí sl., um tengsl Íslands við ECAC og Eurocontrol varðandi flugumferðarþjónustu.

Ráðuneytið vill í bréfi þessu gera grein fyrir afstöðu sinni til nokkurra þeirra mála sem rædd voru á fundinum og minnst er á í téðu bréfi Félags ísl. flugumferðarstjóra.

Framkvæmd tillagna Réttarstöðunefndar frá júní 1997.

Nefndin var skipuð í samræmi við yfirlýsingu samgönguráðherra með kjarasamningi fjármálaráðherra, f.h., ríkissjóðs og Félags ísl. flugumferðarstjóra, dags. 29. desember 1995, og fékk hún það verkefni "að gera úttekt á réttarstöðu flugumferðarstjóra og hafa til hliðsjónar útgáfur ICAO og ILO sem málið varða, með þau meginmarkmið að tryggja stöðugleika og rekstraröryggi flugumferðarþjónustunnar."

Í samræmi við það sem fram kom á fundinum er það mat ráðuneytisins, að með dómi félagsdóms frá 7. maí 1998 (nr. 10/1997), varðandi heimild til handa félagsmönnum FÍF að fara í verkfall, er horfin megin ástæðan fyrir úttektinni á réttarstöðu flugumferðarstjóra.

Ráðuneytið veitir því athygli að núverandi lög um Lífeyrissjóð starfsmanna ríkisins taka ekki sérstaklega tillit til þeirra starfsmanna sem ber að hætta störfum fyrir 65 ára aldur og telur rétt að skoðað verði í tengslum við næstu kjarasamninga það ákvæði varðandi launakjör sem snýr að eftirlaunum flugumferðarstjóra.

Nýtt fluggagnavinnslukerfi (FDPS).

Á fundinum kom fram að fulltrúar flugumferðarstjóra töldu að álag á flugumferðarstjóra muni aukast þegar nýtt fluggagnavinnslukerfi verður tekið í notkun í haust. Ráðuneytið hefur rætt þetta mál sérstaklega við framkvæmdastjóra flugumferðarþjónustu og telur hann að svo gæti farið að álag

aukist tímabundið en um varanlegt aukið álag yrði ekki að ræða.

Skipulag flugumferðar á Reykjavíkurlflugvelli.

Fram kom á fundinum að fulltrúar flugumferðarstjóra töldu að hægt hefði verið að skipuleggja flugumferð á Reykjavíkurlflugvelli betur og að ekki hefði verið haft samráð við flugumferðarstjóra um skipulag flugumferðar og setningu reglna. Samkvæmt upplýsingum frá Flugmálastjórn sátu í þeim nefndum, sem gerðu tillögur um skipulag flugumferðar, fyrrum varðstjóri í flugturni og eftirlitsmaður flugumferðarsviðs, auk þess sem varðstjóri í flugturni var nefndunum til ráðuneytis.

Ráðuneytið leggur áherslu á að athugasemdum og tillögum er varðar flugumferð um Reykjavíkurlflugvöll verði komið til Flugmálastjórnar svo hagstæðustu leiða verði leitað.

Flugumferðarþjónusta á Akureyri og í Vestmannaeyjum.

Þessi mál eru í sérstakri skoðun hjá Flugmálastjórn, eins og fulltrúum félagsins mun vera vel kunnugt um.

Keflavíkurlflugvöllur.

Á fundinum upplýsti ráðherra að hann hefði tekið þetta mál upp við utanríkisráðherra. Ekki liggja fyrir tillögur um breytingar að svo stöddu en af hálfu ráðuneytisins verða málefni flugumferðarstjórnar á Keflavíkurlflugvelli til frekari skoðunar.

Eftirlit með flugumferðarþjónustu.

Eins og kunnugt er eru öll frávik frá eðlilegri starfsemi skráningarskyld í dagbók. Dagbók fer daglega til flugöryggissviðs til skoðunar. Til þess að vekja athygli á málinu er sent sérstakt skeyti. Að öðru leyti vill ráðuneytið taka fram að þessi mál eru til skoðunar hjá ráðuneyti og Flugmálastjórn í tengslum við skipurit stofnunarinnar.

Aðild að ECAC.

Fyrir kemur að ríki lýsi yfir sérstöðu (reservations) á einstökum sviðum í alþjóðlegu samstarfi eða frávikum frá stöðlum eða verklagsreglum. Mörg dæmi eru um slíkt innan vébanda ECAC og ICAO. Að mati ráðuneytisins er fráleitt að halda því fram að Ísland standi ekki við skuldbindingar sínar gagnvart ECAC vegna sérstöðu á sviði flugstjórnarmála sem viðurkennd hefur verið á vettvangi samtakanna.

EATCHIP(EATMS).

Flugmálastjórn hefur ekki talið raunhæft að taka þátt í EATMS áætluninni í heild sinni. Hins vegar er þátttaka í einstökum þróunarverkefnum, þ.m.t. verkefnum EATMS, í athugun undir rammasamningi Flugmálastjórnar við Eurocontrol.

Aðild að Eurocontrol.

Það er mat Flugmálastjórnar að ekki sé tímabært að sækja um aðild að Eurocontrol. Ráðuneytið getur fyrir sitt leyti tekið undir það. Hins vegar hefur stofnunin fullan hug á að auka samstarf við Eurocontrol á afmörkuðum sviðum

og útilokar ekki að til fullrar aðildar geti komið í framtíðinni.

Hugsanleg fækkun flugstjórnarmiðstöðva á Norður-Atlantshafi.

Íslensk flugmálayfirvöld munu berjast fyrir því með oddi og egg að flugumferðarþjónusta fyrir alþjóðlegt flug á Norður-Atlantshafi, þar með talinn rekstur flugstjórnarmiðstöðvarinnar, verði áfram hér á landi eins og verið hefur í meira en hálfa öld. Öflugasta leiðin til að tryggja að svo megi verða er að flugstjórnarmiðstöðin sé á hverjum tíma jafn vel eða betur búin að tækjakosti og þjálfuðum mannafla en aðrar flugstjórnarmiðstöðvar á Norður-Atlantshafssvæðinu með sérstakri áherslu á flugöryggi. Þá er ekki síður mikilvægt að þjónustan sé veitt með hagkvæmum hætti þannig að notendurnir séu sáttir við það gjald sem þeim er gert að greiða fyrir hana. Þrýstingurinn á fækkun flugstjórnarmiðstöðva kemur ekki hvað síst frá notendunum, einkum alþjóðasambandi flugfélaga (IATA) sem leggur mikla áherslu á hagkvæmni í rekstri.

Jafnframt því að þakka fyrir ágætan fund og gagnleg skoðanaskipti væntir ráðuneytið þess að eiga góð samskipti við Félag ísl. flugumferðarstjóra í framtíðinni.


Sturla Böðvarsson


Halldór S. Kristjánsson

Afrit: Þorgeir Pálsson, flugmálastjóri.