

Samningur um breytingar á kjarasamningi Félags íslenskra atvinnuflugmanna & Icelandair Group hf. / Icelandair ehf. um kaup og kjör & starfsaldursreglur.

Aðilar gera hér með svofellda breytingu á kjarasamningi Félags íslenskra atvinnuflugmanna & Icelandair Group hf. / Icelandair um kaup og kjör & starfsaldursreglur, dags. 25. september 2019.

1. gr.

Inngangur

Ákvæði 01-3 breytist og hljóðist svo: (breytingar skáletraðar):

Engir flugmenn aðrir en löglegir félagar í FÍA mega starfa hjá Flugleiðum í áætlunar- eða leiguflugi. Telji Flugleiðir nauðsynlegt að ráða erlenda flugmenn skal semja um það sérstaklega við stjórn FÍA, enda taki stjórnin afstöðu til skriflegrar beiðni þar um innan 10 daga frá því beiðni félagsins er send í ábyrgðarpósti. Berist svar ekki innan nefnds tíma skoðast það samþykkt. Ekki er félaginu nauðsynlegt að afla samþykkis FÍA fyrir reynsluflugi erlendra flugmanna eftir viðgerðir á vélum félagsins.

Flugmenn Flugleiða skulu hafa forgang að þeim flugverkefnum sem um er að ræða á hverjum tíma á vegum Icelandair innanlands sem utan. Tekur þetta til áætlunarflugi leiguflugi og allra umsaminna flugverkefna enda brjóti slíkt ekki í bága við flugréttindi, lög eða reglur, eða aðrar þær kvaðir eða rekstraráðstæður sem Icelandair er gert að starfa eftir af stjórnvöldum viðkomandi ríkja.

Ákvæði þessarar greinar ná einnig yfir Flugleiðir-Frakt ehf. og Flugfélag Íslands ehf. á meðan Flugleiðir hf. eiga ráðandi hlut í þeim fyrirtækjum. Samkvæmt því mun Flugfélag Íslands ekki taka í rekstur flugvélar sem rúma fleiri en 80 farþega eða hámarksflugtaksþyngd meiri 30.000 kg.

Sammerkt flug (code share) í áætlunarflugi félagsins sem flogið er af samstarfsaðila skal ekki nema meira en 10% af flugi í áætlunarflugi nema að fengnu samþykki FÍA. Telji félagið nauðsynlegt að nýta leiguflugvélar í áætlunarflugi og leiguflugi á hefðbundnum leiðum félagsins, skal haft samráð þar um við FÍA og áform félagsins rökstudd, enda leiði það ekki til uppsagna flugmanna né tefji fyrir stöðuhækkunum þeirra. Félaginu er þó heimilt að taka á leigu vélar með flugmönnum til einstakra ferða, ef þörf krefur. Einnig gefur einstakt verkefni sem varir allt að þrem vikum ekki tilefni til stöðuhækkana eða nýráðninga.

Ofangreindur forgangur á ekki við um flugfélög sem félagið kann að eignast að hluta til eða öllu leyti enda stundi slíkt félag ekki flug til og frá Íslandi.

Forgangur flugmanna Icelandair ehf. á ekki við ef Icelandair ehf. leigir flugvélar með áhöfn frá Flugfélagi Íslands ehf. til flugs innanlands eða til Grænlands og Færeyja.

Ákvæði 5. tölul. 01-6 breytist og hljóðist svo:

Breyting á starfshlutfalli innan eins árs frá því breytingin tók gildi er háð samkomulagi milli viðkomandi flugmanns og félagsins.

Hlutastörf innan mánaðar

Með gagnkvæmu samkomulagi flugmanna og Icelandair má lækka starfshlutfall flugmanns þannig að vinnuskylda innan hvers mánaðar lækkar. Starfshlutfall innan mánaðar getur verið eftirfarandi:

67% 7 viðbótar OFF dagar í mánuði.

75% 5 viðbótar OFF dagar í mánuði.

Félagið eða flugmaður getur sagt upp starfshlutfallinu þannig að viðkomandi fari í fullt starf með 3ja mánaða fyrirvara.

Allar starfstengdar greiðslur lækka í sama hlutfalli og starfshlutfall.

Hámarksflugtímar, hámarksvaktímar og starfshlutfall lækka samsvarandi. [texti eftir fellur niður].

Frídagar (þar á meðal vegna lægra starfshlutfalls) teljast ekki til orlofsdaga og skulu hafa sömu stöðu og OFF dagar í skráargerð. Orlofsdagar á launum eru í samræmi við starfshlutfall.

Heimilt er í hverju samkomulagi fyrir sig að semja um að viðbótarfrídagar samkvæmt grein þessari skuli teknir á ákveðnum vikudögum eða ákveðnum hluta hvers mánaðar.

2. gr.

Flug-, vakt- og hvíldartími.

Ákvæði 04-1 breytist og hljóði svo:

Flugtími

Flugtími er sá tími sem flugmaður flýgur í þágu Flugleiða. Flugtími reiknast frá því að flugvélin hreyfist af flugvélastæði sínu til að hefja flug og þar til hún stöðvast að því loknu á flugvélastæði sem henni hefur verið úthlutað eða þar til allir hreyflar hafa verið stöðvaðir.

Hámarksflugtími*

	15 d.	30 d.s.	30 d.v.	90 d.	365 d.
					900

*Hámarksflugtími á við um þær flugvélagerðir sem eru í notkun hjá félaginu hverju sinni.

Vaktími

Hámarksflugvaktími skal vera samkvæmt töflunni að neðan [tafla í samningi]. Í heimahöfn hefst flugvaktími, þegar flugmaður mætir til brottfarar á flugvelli og lýkur hálfri klukkustund eftir komu á stæði. Þegar Keflavíkurlugvöllur er notaður, telst flugvaktími hefjast við mætingu á skilgreindum mætingarstað á höfuðborgarsvæði og honum lýkur 60 mín. eftir komu á stæði í KEF, enda sé sérstök áhafnabifreið til staðar (sbr.gr.13-0).

Után heimahafnar telst flugvaktími frá því, er flugmaður leggur af stað frá hóteli, en lýkur þegar komið er á hótél, en þó eigi fyrr en 1 klst. eftir komu á staði. Flugvaktími telst samfelldur nema lágmarkshvöld komi til sbr. gr. 04-4.

Hámarksflugtími á flugvakt skal vera sá flugtími sem rúmast innan töflunnar hér að neðan, að frádregnum tímanum frá mætingu til brottfarar, 1 klst. eftir komu á staði (í innanlandsflugi á F-50, 30 mín) og viðvalartíma á flugvöllum (ground stop).

Fyrir flug með tveimur flugmönnum þar sem brottför frá Keflavíkurflugvelli er að morgni og upphaf vaktar er milli 06:00-12:00 getur flugtími orðið allt að 11:00 klst. Sé mætingartími utan þess tíma getur flugtími orðið allt að 10:00 klst. Að hámarki eru tveir flugleggir.

Samanlagður flugtími á flugvakt fyrir 3 flugmenn má vera allt að 12 klst. og á eingöngu við um 1 fluglegg. Í slíku flugi skal gert ráð fyrir hvíldaraðstöðu fyrir flugmann skv. nógildandi reglugerð (class 2 minimum. Skv. EASA ORO.FTL.205(e)(iii)).

Ekki skal nota „augmented crew“ á „narrowbody“ flugvélum félagsins í áætlunarflugi.

Flugvaktímatáfla skv. samningnum

Mætingartími	Fjöldi lendinga sem starfandi flugliði					Fokker 50 eingöngu	
	1-2	3	4	5	6	7	8
0700-1159	15:00	14:15	13:30	12:45	12:00	10:00	10:00
1200-1359	14:30	13:45	13:00	12:15	11:30	10:00	10:00
1400-1559	14:00	13:15	12:30	11:45	11:00	10:00	10:00
1600-1759	13:30	12:45	12:00	11:15	10:30	10:00	10:00
1800-0359	13:00	12:15	11:30	10:45	10:00	10:00	10:00
0400-0459	13:30	12:45	12:00	11:15	10:30	10:00	10:00
0500-0559	14:00	13:15	12:30	11:45	11:00	10:00	10:00
0600-0659	14:30	13:45	13:00	12:15	11:30	10:00	10:00

Mætingartími er staðartími á mætingarstað.

Ákvæði 04-2 fellur úr gildi.

Ákvæði 04-3 f. fellur úr gildi.

Ákvæði 04-4 breytist og hljóði svo:

Hvíldartími [Breytingar skáletraðar]

a. Flugmenn skulu vera lausir frá öllum störfum við félagið frá þeim tíma, er þeir hafa lokið áætlunarferð sinni, og skilað tilskildum flugskýrslum, þar til að afloknum hvíldar- og/eða frítíma.

b. Hvíldartími skal að lágmarki vera jafnlangur vakttíma, en þó aldrei skemmri en 9 klst.

c. fellur úr gildi

d. Ekki skal ætla flugmanni að fljúga eftir að hann hefur verið leystur frá störfum í heimahöfn, fyrr en hann hefur notið lágmarkshvíldar, þar af minnst 8 klst. næturhvíldar á tímabilinu 21:00-0900. Ekki skal þó kveða flugmann til starfa í heimahöfn fyrr en kl.06:00 án þess að hvíldardagur fari á undan. Ef hluti vakttíma fellur á tímabilið 02:30 - 06:00 skal flugmaður ekki kvaddur til starfa fyrr en kl. 12:00 næsta dag. Ef lok vakttíma í innanlandsflugi fellur á tímabilið 23:30 - 00:30 skal flugmaður ekki kvaddur til starfa fyrir klukkan 12:00.

e. Erlendis skal ekki ætla flugmanni fleiri en tvær næturvaktir í röð án þess að næturhvíld komi til. Næturhvíld telst minnst 8 klst. á tímabilinu 21:00-09:00 að staðartíma þar sem hvíld var síðast tekin. Ef hluti vakttíma seinni næturvaktar fellur á tímabilið 02:30-06:00 að staðar- tíma síðustu hvíldar, skal flugmaður ekki kvaddur til starfa fyrir en kl.12:00 næsta dag að staðartíma.

f. Ef um töf á flugi er að ræða frá áætlun, er flugmönnum heimilt að taka skerta hvíld í samræmi við ákvæði reglugerðar. Lágmarkshvíld á hóteli má aldrei vera styttri en 10 1/2 klst. Sá hvíldartími, sem upp á vantar að tilskilin hvíld náist, skal bætast við næstu áhafnarhvíld.

g. Að lokinni Ameríkuferð skal flugmaður ávallt fá tvær nætur heima. Fari *einn* eða fleiri frídagur í hönd að lokinni tveggja náttu hvíld má dagurinn að lokinni hvíld einnar nætur teljast frídagur. Ekki skal kveða flugmann til starfa fyrir en eftir kl. 11:00 að lokinni tveggja náttu hvíld sé flugtími lengri en 7 klst. eða farið yfir sjö tímabelti.

[texti eftir fellur niður].

Skýringartafla vegna greinar 04-4 g	Heimkoma	1	2	3	
Undir 7 tímabeltum		X	06:00		Ef flug í framhaldi
		OFF	OFF		Ef OFF dagur í framhaldi
Yfir 7 tímabelti		X	11:00		Ef flug í framhaldi
		OFF	OFF		Ef OFF dagur í framhaldi

i. fellur úr gildi

j. Ef um er að ræða dagflug Ísland-Ameríka-Ísland á grein 04-4 g liður ekki við. Dagflug miðast þá við mætingartíma 06:00 eða síðar og lok vaktar 21:00 eða fyrir.

3. gr.

Ákvæði 04-6 a breytist og hljóði svo:

Flugstundum og vakttíma skal dreift á þann hátt, að sem jafnast komi niður á flugmenn, bæði í áætlunarflugi innanlands og utan og í leiguflugi. Auk þess skal haga svo til, að ferðafjöldi og úthaldsdagar hvers flugmanns í áætlunarflugi og leiguflugi milli landa verði sem jafnastur.
[texti eftir fellur niður].

Ákvæði 04-8 breytist og hljóði svo:

Ákvæðið gildir á tímabilinu 1. maí – 31. október ár hvert og er flugmaður 36 almanaxsmánuði á þessu kerfi frá upphafi fyrstu línuþjálfunar viðkomandi, hjá félaginu.

[texti um hámarksflugtíma fellur niður].

Off dagar verða 8 í mánuði.

Eitt helgarfrí í mánuði.

Flugmenn skv. þessari grein ávinna sér orlof sem hér segir.

Fyrstu 3 almanaksárin	14 dagar virkir 2/5 – 30/9
	13 dagar virkir 1/10 – 30/4
	Samtals 27 virkir dagar

Eftir það samkvæmt kafla 05-0.

4.gr.

Ákvæði 05-1 a. breytist og hljóði svo:

Orlof

Hver flugmaður, sem starfað hefur sem flugmaður hjá Flugleiðum/Icelandair í eitt ár, skal fá orlof á fullum launum, sem hér greinir:

Frá og með sumarorlofsúthlutun sumarið 2021 gildir eftirfarandi:

Fyrstu 5 árin	14 dagar virkir 2/5 – 30/9
	17 dagar virkir 1/10 – 30/4
	Samtals 31 virkir dagar.

Eftir 5 ár	15 dagar virkir 2/5 – 30/9
	16 dagar virkir 1/10 – 30/4
	Samtals 31 virkir dagar.

Eftir 10 ár	15 dagar virkir 2/5 – 30/9
	17 dagar virkir 1/10 – 30/4
	Samtals 32 virkir dagar.

Eftir 15 ár	16 dagar virkir 2/5 – 30/9
	19 dagar virkir 1/10 – 30/4
	Samtals 35 virkir dagar.

Eftir 20 ár	18 dagar virkir 2/5 – 30/9
	20 dagar virkir 1/10 – 30/4
	Samtals 38 virkir dagar.

Í orlofsmánuði skulu vera jafn margir frídagar og segir í grein 05-2. Í orlofi flugmanns skal þessum frídögum úthlutað á helgar en utan orlofs fer um úthlutun þeirra skv. grein 05-2. Falli ein eða fleiri helgar innan orlofs teljast þær sem helgarfrí þess mánaðar. Veikist flugmaður í orlofi vísast til orlofslaga.

Tilkynna ber flugmanni um orlof með a.m.k. 30 daga fyrirvara. Sé ekki búið að tilkynna flugmanni um sumarorlof fyrir 1.júlí eða vetrarorlof fyrir 1.apríl ár hvert, er honum heimilt að taka orlof sitt þegar í stað.

5. gr.

Ákvæði 05-2 breytist og hljóði svo:

Níu frídagar skulu vera í mánuði allt árið um kring *að undanskildu ákvæði 04-8 um nýja flugmenn*. Flugmenn sem eru 60 ára og eldri skulu að auki eiga rétt á 2 frídögum í mánuði. Flugmenn eiga rétt á einu helgarfríi í mánuði (þ.e. laugardag og sunnudag samliggjandi). *Ekki má kveða flugmann til starfs eftir samningsbundið helgarfrí fyrr en kl. 08:00 að morgni að loknum frídegi.*

Í millilandaflugi á þotum félagsins skulu orlof og frídagar hefjast að afloknum hvíldartíma samkvæmt 04-4, og skal frídagur að lágmarki vera 24 klukkustundir. Ekki má kveða flugmann til starfs fyrr en kl. 06:00 að morgni að loknum frídegi.

Á tímabilinu 1.6 – 31.8 má kveða flugmann að hámarki tvisvar sinnum í mánuði til starfs fyrr en kl. 08:00 að morgni að loknum frídegi.

Flugmaður skal vera laus frá störfum eigi síðar en kl. 18:00 daginn fyrir frídag og skal hann eigi kvaddur til starfa fyrr en kl. 06:00 að morgni að afloknum frídegi. Sé flugmaður eigi laus frá störfum kl. 18:00 vegna tafa á flugi telst næsti dagur frídagur sé hann laus frá störfum eigi síðar en kl. 20:00. Eigi skal ætla flugmanni að hefja flug ef fyrirsjáanlegt er að hann verði ekki laus frá störfum kl. 18:00 daginn fyrir frídag í innanlandsflugi og kl 20:00 í millilandaflugi.

6 .gr.

Ákvæði 06-2 i. breytist og hljóði svo:

Heimilt er að áætla flugmanni, jafnhliða því að fljúga „ákveðin“ flug, að vera til taks fyrir önnur flug enda sé upphaf og endir vakta tekinn fram. *[texti eftir fellur niður].*

Ákvæði 06-2 k. fellur úr gildi.

Ákvæði 06-3 b. breytist og hljóði svo:

Heimilt er að áætla flugmönnum önnur flug, þó skal gæta að tilfærslan sé í samræmi við gildandi reglugerð um flug- og vinnutímamörk og hvíldartíma. Þess skal og ætíð gætt, að fyrirfram ákveðnum frídögum verði ekki raskað, nema með samþykki viðkomandi flugmanns.

Heimild umfram vakt gildir þá ekki. Aldrei skal farið fram úr hámarks vakttíma.

Með gagnkvæmu samkomulagi er heimilt að seinka lokum vaktar um meira en 3 klst., og skal bæta það upp með viðbótarfrídegi á næstu skrá. Skerðist helgarfrí af þessum völdum skal bæta það upp með viðbótarhelgarfríi á næstu skrá, þannig að fjöldi frídaga á þeirri skrá aukist um

1. Skerðist helgardagur af þessum völdum, án þess að sá dagur sé hluti af helgarfríi, skal bæta það upp með helgardegi á næstu skrá.

Ákvæði 06-3 c. fellur úr gildi.

Ákvæði 06-4 e. breytist og hljóði svo:

Hámarksfjöldi flugmanna og flugstjóra á varavakt verði ekki yfir 36% af fjölda brottfara frá KEF og frá heimahöfnum í leiguflugi erlendis á hverri flugvélagerð á hverjum tíma, hækkað upp í næstu heilu tölu.

Þó er heimilt að hafa allt að 124 CA og 124 FO á varavakt í hverjum almanaksmánuði fyrir B-737 MAX á árinu 2018 og allt að 248 CA og 248 FO á varavakt í hverjum almanaksmánuði á árinu 2019

Félaginu er heimilt að nýta varavaktir í það flug sem hentar hverju sinni, óháð því hvort varavakt er sett upp út frá KEF eða vegna leigufluga erlendis. Vegna mögulegra leiguverkefna erlendis er heimilt að setja upp varavaktir umfram 36% í samráði við FÍA.

Skilgreindir vinnudagar á skrá vegna varamennsku að vetri, skulu ekki vera færri en 12% af fjölda brottfara frá KEF og frá heimahöfnum í leiguflugi erlendis á hverri flugvélagerð, á hverjum tíma, hækkað upp í næstu heilu tölu.

Fyrir hverja varavakt á skrá reiknast 3 klst. gagnvart flugtímahámarki skv. grein 04-1. Þetta á eingöngu við innan almanaksmánaðar. [*millitexti fellur niður*]. Ofangreind atriði hafa ekki áhrif á úrvinnslu skráar heldur einungis skráargerð.

7. gr.

Ákvæði 11-3 c. breytist og hljóði svo:

Öll laun og launataxtar hækka um:

- 1. apríl 2023, 2,5%
- 1. apríl 2024, 3,5%
- 1. apríl 2025, 3,5%

Nýtt ákvæði 11-3-1 bætist við og hljóði svo:

Verði ekki hagnaður á rekstri Icelandair árið 2023 hefur Icelandair heimild til þess að opna samning og hefja viðræður að nýju.

Nýtt ákvæði 11-3-2 bætist við og hljóði svo:

Áætlun um hagnaðarauka fyrir flugmenn

Tilgangur hagnaðarauka er að samræma hagsmuni starfsfólks og hluthafa um það markmið að rekstur Icelandair Group verði arðbær og deila þeim ábata sem myndast við slíkan rekstur.

Þegar EBIT hlutfall (miðað við IFRS 16 reikningsskilastaðla) fer yfir 3,5% mun 3,6% af hagnaði umfram 3,5% renna til flugmanna á viðkomandi fjárhagsári.

Allir fastráðnir flugmenn Icelandair falla undir kaupaukakerfið hlutfallslega miðað við starf á tímabilinu sem er til skoðunar á hverjum tíma, sem og starfshlutfall á því tímabili.

Flugmenn fá greiddan út hagnaðarauka í hlutfalli við launaprep flugmanns á því fjárhagsári sem hagnaðaraukinn myndaðist. Þannig er tryggt að útdeiling hagnaðarauka endurspegli starfsaldur flugmanna.

Árleg útgreiðsla hagnaðarauka skal vera samþykkt af starfshjólunefnd Icelandair Group eftir að endurskoðaður ársreikningur vegna árangurstímabilsins liggur fyrir.

Hagnaðarauki getur ekki orðið hærri en því sem nemur 25% af grunnlaunum viðkomandi flugmanns á fjárhagsárinu.

Ákvæði 11-14 fellur úr gildi.

8. gr.

Ákvæði 12-1 breytist og hljóði svo:

Dagpeningagreiðslur í millilandaflugi miðast við fjarvistartíma flugmanna frá Íslandi, þannig að greiðslubært tímabil telst hefjast við *mætingu á skilgreindan mætingarstað á höfuðborgarsvæðinu* þó eigi síðar en 90 mín. fyrir áætlaða brottför flugvélar frá viðkomandi flugvelli á Íslandi, og ljúka 60 mínútum eftir landingu (“BLOCK”) í Reykjavík eða Keflavík eða þar til 60 mínútum eftir að ákveðið hefur verið að hætta við flug.

Dagpeningar vegna þjálfunar eða annarrar dvalar á vegum Icelandair erlendis, eru þeir sömu og í viðkomandi landi og greiðast eftir á. Dagpeningar greiðast einu sinni í viku fyrir undangengna daga.

Dagpeningatafla er sérprentuð og fylgir þessum samningi.

9. gr.

Ákvæði 13-2 breytist og hljóði svo:

Milli *skilgreinds mætingarstaðar á höfuðborgarsvæðinu* og Keflavíkur skal notuð sérstök áhafnabifreið. Mætingartími á *höfuðborgarsvæðinu* er *allt að 1:40 klst.* fyrir brottför frá Keflavík. *Reglulegar brottfarir á 15 mínútna fresti eru frá Keflavíkurflugvelli að loknu flugi.*

Ákvæði 13-3 breytist og hljóði svo:

Þeir flugmenn sem kjósa að mæta til vinnu á Reykjavíkurflugvelli munu fá akstur á vegum Icelandair milli þess staðar og *skilgreinds mætingarstaðar á höfuðborgarsvæðinu.*

Fyrirkomulag slíks aksturs skal vera þannig að þessir flugmenn séu mættir að *skilgreindum*

mætingarstað á höfuðborgarsvæðinu allt að 1:40 klst. fyrir brottför frá KEF. Fyrirkomulag vegna aksturs frá *skilgreindum mætingarstað á höfuðborgarsvæðinu* til Reykjavíkur eftir flugvakt verður eftir samkomulagi aðila.

10. gr.

Ákvæði 15-1 Breytist og hljóði svo:

Skilgreiningar:

Fartími (Block Time). Miðast við 85% Boeing Annual Winds

Flugvakt (FDP). Hefst þegar flugmaður mætir til brottfarar á flugvelli (60 mín fyrir áætlaða brottför) og lýkur við komu á stæði.

Vakt (DP). Hefst við mætingu (brottför af hóteli) og lýkur 60 mín eftir komu á stæði.

Hvíld (RP). Hefst við lok vaktar (DP) og lýkur við upphaf næstu vaktar (DP).

Hvíldaraðstaða. Hótel samþykkt af FÍA.

Lágmarkshvíld. Hvíldartími sem er að lágmarki jafnlangur vakttíma (DP), *[millitexti fellur niður]*. En þó aldrei skemmri en 10 klst.

Kaflaheiti 15-2 fellur úr gildi. Nýr kafli 15-2 heiti nú „Ákvæði um leiguflug erlendis“.

Ákvæði 15-3 b. fellur úr gildi.

Ákvæði 15-3 g. breytist og hljóði svo:

Dagpeningar í leiguflugi skulu vera *samkvæmt 12. kafla þessa kjarasamnings.*

Ákvæði 15-3 h. breytist og hljóði svo:

Hámarksdvöl erlendis skal vera 21 dagar að ferðadögum til og frá KEF meðtöldum.

Fyrir hvern dag umfram skal veittur aukafrídagur í heimahöfn.

Þó geta flugmenn fallið frá ofangreindu og verið í burtu frá heimahöfn lengur ef þeir kjósa það.

Ákvæði 15-3 k. fellur úr gildi.

11. gr.

Ákvæði 17-1 breytist og hljóði svo:

17-1 UMSAMDAR FLUGVÉLAGERÐIR

Samningur þessi gildir um þær *flugvélagarðir sem eru í notkun hjá Icelandair hverju sinni.*

12. gr.

Bókun B 1 kaupuki fellur úr gildi, sbr. nú ákvæði 11-3.2

13. gr.

Bókun B 4 um leiguflug til og frá Íslandi fellur úr gildi.

14. gr.

Fylgiskjal um viðbótarhelgarfrí fellur úr gildi sbr. breytt orðalag ákvæðis 05-2.

15. gr.

BÓKUN UM STARFSLOK

Eftirfarandi bókun gildir um starfslok skv. grein 18-0 fram til 1. júlí 2021;

Almennt:

Nægjanlegt er að tilkynna um starfslok með tveggja mánaða fyrirvara.

Starfslok með eingreiðslu:

Samningsbundið lífeyrissjóðsiðgjald greiðist af eingreiðslu.

Starfslok með mánaðargreiðslum:

Samningsbundið lífeyrissjóðsiðgjald greiðist af mánaðargreiðslum.

16. gr.

Ákvæði 17-19 breytist og hljóði svo:

Síðast gildandi kjarasamningur aðila framlengist til 31. desember 2025 með þeim breytingum sem í samningi þessum felast og fellur þá úr gildi án sérstakrar uppsagnar. Samningur þessi gildir frá 1. október 2020.

Atkvæðisrétt um samninginn eiga félagsmenn Félags íslenskra atvinnuflugmanna sem starfa hjá Icelandair ehf. / Icelandair Group hf.

17. gr.

Bókun

Aðilar eru sammála um að opin og upplýst umræða um flugmannakostnað félagsins er báðum samningsaðilum í hag. Því skal haldið til haga að kostnaður vegna nýþjálfunar og þjálfunar milli flugvélategunda sé ekki hluti af grunn- flugmannakostnaði félagsins né kostnaður vegna yfirmönnunar sem ákveðin er til þess að bregðast við óvissu í rekstri. Aðilar fara í sameiningu yfir árangur og áhrif þeirra breytinga sem gerðar eru í samningi þessum og sameinast um að vinna að stöðugum endurbótum til að tryggja samkeppnishæfi fyrirtækisins en gott starfsumhverfi í síbreytilegum heimi.

18. gr.

Yfirlýsing

Samningur þessi hefur í för með sér töluverðar breytingar og ljóst að í kjölfar hans þarf að vinna að góðri upplýsingagjöf til flugmanna um árangur hans, ásamt því að hægt sé að vinna að gerð almennra vinnureglna við skráargerð í góðu samstarfi aðila eftir því sem reynsla kemst á að unnið sé eftir samningnum. Fylgst verður með því hvort markmiðum þeim sem sett hafa verið um meðalnýtingu á ársgrundvelli hafi verið náð og ef farið er fram úr þeim, hvernig megi koma til móts við það. Komið verður á sterkara „Fatigue Risk Management“ kerfi vegna þeirra ákvæða sem falla á brott úr samningnum og kunna að hafa áhrif á hvíld og þreytu. Með slíku kerfi mun uppsetning vakta og hvíldartíma þróast með leiðakerfi félagsins. Þannig er lykilatriði að aðilar geti unnið saman að því að tryggja gott starfsumhverfi án þess að til þurfi að koma afgerandi ákvæði í kjarasamningi og mun Icelandair vinna ötullega að því til framtíðar.