



Reykjavík Flight Safety Symposium 2021

Flugmenn LHG samningslausir  
í hátt á annað ár

Sigur flugmanna Bláfugls:  
Ólöglegar uppsagnir!

Erlendar sérhæfðar fjárfestingar EFÍA

# Fréttabréf Newsletter

Fréttabréf FÍA // FÍA Newsletter // Sept. 2021



AFNÁM STARFSALDURSLISTA  
LHG MYNDI STEFNA  
FLUGÖRYGGI Í HÆTTU



UPPSAGNIR BLÁFUGLS  
DÆMDAR ÓLÖGLEGAR

REYKJAVÍK FLIGHT SAFETY  
SYMPOSIUM 2021

# EFNISYFIRLIT

## TABLE OF CONTENTS

|           |                                                                                                                        |           |                                                                                                                                          |
|-----------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>3</b>  | <u><a href="#">ÁVARP FORMANNS</a></u><br><u><a href="#">MESSAGE FROM FÍA PRESIDENT</a></u>                             | <b>5</b>  | <u><a href="#">ÓLÖGMÆTAR UPPSAGNIR</a></u><br><u><a href="#">ILLEGAL LAY-OFFS</a></u>                                                    |
|           | Bjartsýni hjá flugrekendum um ráðningar í vetur og vor. Vonbrigði með atlögu ráðamanna að starfsaldurslistum LHG.      |           | FÍA sigrar í móli Félagsdóms gegn SA og Bláfugli - uppsagnir flugmanna voru ólögmaðar og forgangsréttarákvæði eru í gildi.               |
| <b>6</b>  | <u><a href="#">REYKJAVÍK FLIGHT SAFETY SYMPOSIUM 2021 (ENGLISH)</a></u>                                                | <b>9</b>  | <u><a href="#">STAÐA FLUGMANNA LHG</a></u><br><u><a href="#">COAST GUARD PILOTS STILL</a></u><br><u><a href="#">WITHOUT CONTRACT</a></u> |
|           | Hin árlega ráðstefna er haldin 24. september í ár og eru ræðumenn spennandi að vanda.                                  |           | Enn eru flugmenn Landhelgisgæslunnar samningslausir en viðræður stranda á mikilvægu flugöryggisatriði.                                   |
| <b>10</b> | <u><a href="#">ERLENDAR SÉRHÆFDAR FJÁRFESTINGAR EFÍA</a></u><br><u><a href="#">ALTERNATIVE FOREIGN INVESTMENTS</a></u> | <b>13</b> | <u><a href="#">ÖRYGGISMÁL</a></u><br><u><a href="#">SAFETY ISSUES</a></u>                                                                |
|           | EFÍA útskýrir stefnu og fjárfestingar í sérhæfðum erlendum fjárfestingum.                                              |           | Ingvar Tryggvason, formaður ÖFÍA, fer yfir helstu málefni er varða flugöryggi.                                                           |
| <b>14</b> | <u><a href="#">ÁLAGSPREYTA</a></u><br><u><a href="#">FATIGUE</a></u>                                                   | <b>15</b> | <u><a href="#">NÝR BÚSTAÐUR Í HÚSAFELL</a></u><br><u><a href="#">NEW CABIN IN HÚSAFELL</a></u>                                           |
|           | Kannt þú að skrifa fatigue report? IFALPA leiðbeinir þér.                                                              |           | Fréttir af störfum Orlofsnefndar FÍA                                                                                                     |



ÞETTA ER GRÍÐARLEGA  
MIKILVÆGUR DÓMUR  
EKKI BARA FYRIR  
FLUGMENN HELDUR  
FYRIR ALLA LAUNÞEGA  
SEM VINNA EFTIR  
KJARASAMNINGUM.

## Bjartari horfur fyrir flugmenn

Kæru félagar,

Nú þegar sumri hallar er ógætt að líta yfir farinn veg og horfa aðeins inní veturninn og komandi misseri. Hjá þeim okkar sem hafa verið svo lánsöm að vera í vinnu hefur mikilvægi að gera. Það er gott að finna viðsnúning sem gefur fyrirheit um betri tíma fyrir okkur öll. Það breytir þó ekki þeiri stöðu sem allt of margir FÍA flugmenn þurfa enn um sinn að takast á við sem er viðvarandi atvinnuleysi.

Eftir samtöl við forsvarsmenn flugfélaganna, vinnuveitendur okkar, er gott að finna bjartsýni um að flugmönnum verði fjölgæð í veturn og með vorinu. Markaðir í kringum okkur eru að opnast og ber þá helst að nefna Grænland, Kanada, Danmörku og Finnland ásamt Bretlandi. Vonandi fylgja fleiri lönd fordæminu um að afléttu höftum á ferðalög ósmitaðra og einkennalausra.

Vinnan í FÍA hefur sinn vanagang ef svo má segja í mjög óvanalegu ástandi. Nefndir og ráð starfa að sínum málum nú sem endranær.

Það var mikill sigur sem vannst þann 16. september sl. þegar Félagsdómur kvað upp dóm í máli FÍA gegn SA og Bláfugli. Niðurstaðan er sú að uppsagnir Bláfugls á félagsmönnum FÍA voru dæmdar ólögmætar. Þetta var gríðarlega mikilvægur dómur ekki bara fyrir flugmenn heldur fyrir alla launþega sem vinna eftir kjarasamningum. Niðurstaðan er samhljóma dómi Landsréttar frá því í vor um gildi kjarasamninga og forgangsréttarákvæðis flugmanna til vinnu. Það er einlæg von okkar að viðsemjendur okkar setjist nú að samningaborði og ljúki samningaviðræðum og endurráði FÍA flugmenn eins og kjarasamningar kveða á um. Það hlítur að vera krafa okkar að íslensk fyrirtæki fari að lögum og reglum íslensks vinnumarkaðar.

Enn er ósamið við ríkið vegna flugmanna LHG sem er furðulegt þar sem viðræður stranda ekki á eiginlegum kjaramálum eins og oftast vill verða í kjaraviðræðum. Krafa ríkisins um að starfsaldurslisti flugmanna Landhelgisgæslunnar verði aflagður er með öllu óskiljanleg. Starfsaldurslistar eru eitt mikilvægasta verkfærið sem við höfum til að tryggja flugþryggi og sanngjarnismenningu. FÍA hefur ítrekað gert tilraunir til að fá fund með fjármálaráðherra og með dómsmálaráðherra en hvorugur þessara ráðherra hefur látið svo lítið sem að svara tölvpósti, hvað þá símhringingu. Það eru kaldar kveðjur sem flugmenn fá frá hinu opinbera rétt fyrir kosningar.

Kjaraviðræður við flugfélagið Ernir og við flugskólana eru í ferli og vonandi líta endurnýjaðir kjarasamningar dagsins ljós á næstu vikum.

Icelandair hefur verið að endurráða flugmenn allt frá því í vor og því betur lítur út fyrir að það haldi áfram fram á vormánuði 2022 þar sem B737M flugvélum mun fjölga í flota félagsins. Það er gleðiefni að Loftleiðir hafa samið um leiguflugsverkefni til Havana á Kúbu og til Suðurskautslandsins. Verkefnin hefjast í næsta og þarnæsta mánuði og munu áhafnir Icelandair sinna þeim verkefnum.

Sem fyrr er vil ég hvetja ykkur öll til að kíkja við í höfuðstöðvunum í Hlíðarsmára. Hér er alltaf heitt á könnunni og tilvalið að hitta aðra félagsmenn, taka almennt spjall og efla félagsandann.

Kveðja

Jón Þór Þorvaldsson  
Formaður FÍA



Photo by Arie Wubben / Unsplash

## Lára er komin aftur

Það er alltaf líf og fjör hjá höfuðstöðvum FÍA. Í sumar snéri Lára Sif Christiansen aftur til starfa sem framkvæmdastjóri. FÍA skilar kærum þökum til Matthíasar Sveinbjörnssonar og Jónasi Einari Thorlacius fyrir að hlaupa í skarðið. Matthías er snuinn aftur sem forstöðumaður tekjustýringar hjá Icelandair en Jónas hefur hafið störf aftur sem flugmaður hjá Icelandair.

## FÍA á Instagram

FÍA leitar stöðug leiða til að ná góðu sambandi við félagsmenn sína sem og aðra góðivini og hefur því hafið nýja innrás á samfélagsmiðla - í þetta sinn myndavefinn knáa Instagram.

Við hvetjum félagsmenn til að fylgja okkur á Instagram, sem og á Facebook.

Þá má gjarnan taka þátt með því að senda skemmtilegt myndefni á [fia@fia.is](mailto:fia@fia.is).



## Verkfallsaðgerðir FÍA voru löglegar

Með ákvörðun Hæstaréttar þann 13. júlí sl. var því hafnað að taka fyrir að nýju ákvörðun sýslumanns um synjun á lögbannsbeiðni Bláfugls. Með ákvörðun Hæstaréttar hefur þannig verið staðfest að ekki verður lagt lögbann á lögmætar verkfallsaðgerðir FÍA vegna verkfalls flugmanna félagsins sem eru félagsmenn í stéttarfélaginu.

Lögbannsbeiðni Bláfugls var upphaflega synjað af sýslumann en Bláfugl skaut málina til heraðsdóms sem staðfesti ákvörðun sýslumanns. Bláfugl áfrýjaði þá til Landsréttar sem staðfesti enn synjun á lögbannsbeiðni. Bláfugl leitaði þá leyfis Hæstaréttar til að kæra úrskurð Landsréttar sem hafnaði því.

Að mati FÍA felur þetta í sér heilmikinn sigur enda leiðir þetta til þess að úrskurður Landsréttar stendur og þar með lögmæti verkfallsaðgerða FÍA.

Úrskurður Landsréttar er að mati FÍA afar mikilvægur í baráttu félagsins gegn ólögmætum aðgerðum Bláfugls, bæði hvað varðar ólögmæt félagsleg undirboð og geriverktöku. FÍA fagnar því niðurstöðu Hæstaréttar.

### FRÉTTABRÉF FÍA

Ritstjórn og umbrot: Bryndís Nielsen, [bryndis@fia.is](mailto:bryndis@fia.is)

Forsíða: Heiðar Kristjánsson, af æfingu LHG á Faxaflóða.

Útgefandi: Félag íslenskra atvinnuflugmanna, september 2021

Fréttabréf FÍA er vettvangur félagsmanna og stjórnar FÍA til að miðla upplýsingum og fróleik til flugmanna. Skoðanir einstakra greinarhöfunda endurspeglar ekki endilega opinbera afstöðu FÍA til einstakra málefna. Öll notkun efnis úr Fréttabréfi FÍA heimil gegn því að heimilda sé getið.



# Uppsagnir flugmanna dæmdar ólögmætar: FÍA leggur Bláfugl og SA



Mikil ánægja var með dóm Félagsdóms.

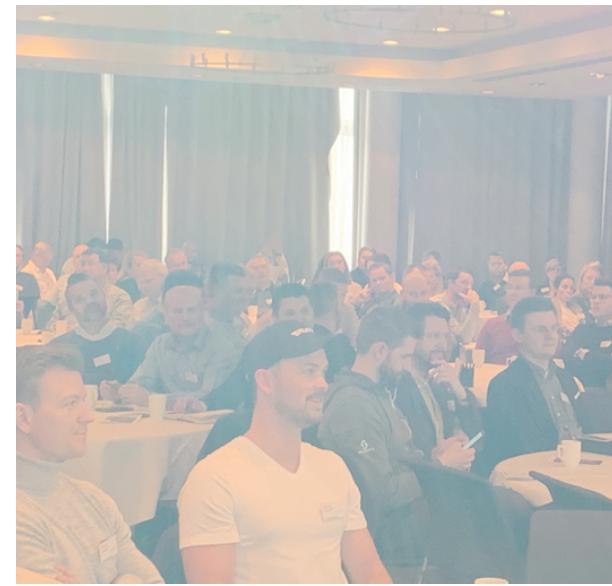
Þann 16. september féll dómur í máli Félags íslenskra atvinnuflugmanna (FÍA) gegn Samtökum atvinnulífsins fyrir hönd Bláfugls ehf. í Félagsdómi.

Dómurinn staðfesti ólögmæti uppsagna Bláfugls á flugmönnum sem eru meðlimir í FÍA. Þetta er fordæmisgefandi mál og því er sigurinn mikilvægur, ekki bara fyrir flugmenn heldur fyrir öll stéttarfélög í landinu.

„Málsatvik eru þau að íslenskt fyrirtæki í örum vexti rekur alla félagsmenn stéttarfélags á einu bretti en hafði stuttu áður ráðið til sín sambærilegan fjölda gerviverktaka sem gengu beint í störf stéttarfélagsmanna. Þetta var gert þrátt fyrir að í kjarasamningi milli aðila hafi verið skýr ákvæði um forgangsrétt félagsmanna FÍA til starfa hjá Bláfugli sem dómurinn staðfesti að séu enn í gildi, rétt eins og Landsréttur hafði áður komist að niðurstöðu um,“ segir Jón Þór Þorvaldsson, formaður FÍA.

„Þetta er mikilvægur sigur í baráttu stéttarfélaga, eftirlitsaðila og stjórnvalda gegn gerviverktöku.“

Búið er að birta dóminn á heimasíðu Félagsdóms hér.



# RFSS haldin í 5. sinn!

Öryggisnefnd FÍA vinnur nú hörðum höndum að undirbúningi fyrir hina árlegu Reykjavík Flight Safety Symposium. Ráðstefnan hefur fest sig í sessi á undanförnum árum og dregur athygli víða að úr flugheiminum. Fréttabréf FÍA greip Ingvar Tryggvason, formann ÖFÍA, á hlaupum og spurði aðeins út í ráðstefnuna og skipulagninguna í ár.

## Hvernig hefur gengið að skipuleggja ráðstefnu í skugga sóttvarna?

Við héldum ráðstefnuna fyrst 4. apríl 2017, á 70 ára afmæli ICAO, þannig að þetta er fimmta árið í röð. Við þurftum því miður að halda ráðstefnuna með óhefðbundnu sniði í fyrra, með eingöngu boðsgesti í salnum. Það var ekki hægt að halda ráðstefnuna í vor, það var ómögulegt að koma erlendum fyrirlesurum til landsins svo við frestuðum þessu til haustsins. Til allrar hamingju hafa stjórnvöld aflétt fjöldatakmörkunum svo við getum nána haldið ráðstefnuna með hefðbundnum hætti. Það er ómetanlegt að skapa vettvang þar sem fólk úr öllum afkimum flugsins hittist undir sama þaki. Við flugmenn erum vanir að vinna eftir ferlum og tékklistum og við erum komin með öruggan tékklista fyrir þessa framkvæmd.

## Eru flugmenn og flugrekstraraðilar á Íslandi nágu meðvitaðir um flugöryggi?

Ég er ekki í nokkrum vafa um það. Spurningin er kannski hvernig fólk getur aflað sér nýrrar þekkingar, efti skilning á viðfangsefnum, kynnst fólk og tekið í kjölfarið betri ákvárdanir. Að vinna að flugöryggi er eins og garðyrkja, við þurfum öll að vera með puttana í þessu alla daga.

## Hvað hefur svona ráðstefna að segja fyrir öryggismenningu í flugi?

Þetta framtak okkar hefur mælst mjög vel fyrir, aðsókn hefur verið góð og við höfum fengið hvatningarorð um að halda þessu áfram. Það er það ánægjulega við þetta ráðstefnuhald, að koma þekkingu á framferi, hvetja fólk til að afla sér þekkingar og þannig efla öryggismenningu okkar.

## Hvert er umfjöllunarefnið/áherslan í ár?

Það sem við höfum lagt áherslu á í ráðstefnuhaldinu er fjölbreytni, við leitum til fólks sem býr yfir þekkingu sem á erindi við okkur í samtímanum. Öryggismenning og stjórnunarhættir gætu talist í brenniddepli núna, við fáum deildarstjóra fræðsludeildar EASA í pontuna og að öðrum ólöstuðum þá er ég gríðarlega spenntur að heyra erindi Patrick Hudson, en hann er mjög virtur fræðimaður og í raun stórstjarna á þessu sviði.

## Hvað höfum við lært frá síðustu ráðstefnu, við upphaf heimsfaraldursins, frá sjónarhorni flugöryggis?

Við höfum lært mikil og eigum margt ólært sjálfsagt, hjól milli- landaflugs með farþega stöðvuðust nánast í heiminum. Síðustu mánuði hafa hjólin farið af stað aftur, fólk er vel meðvitað um þær fjölbreyttu áskoranir sem því fylgja, að smyrja hjólin ef svo má segja. Þetta reynir á alla í bransanum, flugumferðarstjóra, hlaðmenn, flugvirkja, allar starfsgreinar hafa upplifað þetta með vissum hætti. Við verðum að fara gætilega. Það er bannað að flyta sér eins og ég segji alltaf.

## Ráðstefnan er haldin á ensku, eru margir erlendir gestir sem mæta á ráðstefnuna og hafið þið náð að skapa ykkur sess í öryggisheimnum?

Það koma alltaf nokkrir erlendir gestir, en við erum líka með starfsmenn í fluginu hér heima sem eru af erlendu bergi brotnir og svo auðvitað erlenda fyrirlesara, svo það er augljóst að okkar ástykæra ylhýra varð að víkja. Við höfum í öllu falli skapað okkur sess hér heima, miðað við viðtökurnar sem við erum þakklát fyrir.

# REYKJAVÍK FLIGHT SAFETY SYMPOSIUM

Félag íslenskra atvinnuflugmanna stendur árlega fyrir ráðstefnunni Reykjavík Flight Safety Symposium, en það er öryggisnefnd FÍA sem á veg og vanda að allri skipulagningu á viðburðinum.

Ráðstefnan dregur til sín fjölbreyttan hóp úr flugiðnaðinum, alls staðar að úr heiminum. Undirbúningur fyrir ráðstefnuna 2021 er nú á lokametrunum en hún verður haldin 24. september á Hotel Hilton Nordica.

[Miðasala stendur enn yfir og hægt er að kaupa miða á tix.is](#)

## Fyrirlesarar á RFSS 2021



**John Franklin**

Let's talk about Tractors –  
doing something new

John started his aviation career in the RAF, serving as an Engineering Officer on the Tornado aircraft and then within the Military Aviation Authority. He joined EASA in 2011 in the Safety Analysis Team and in 2018 became EASA's Head of Safety Promotion where he leads their Together4Safety promotion initiative to help the industry by providing practical information and support on a range of safety issues and other subjects.



**Ragnar Guðmundsson**

High Risk of CFIT

Ragnar Guðmundsson is an Investigator In Charge at the Icelandic Transportation Safety Board (ITSB) and has been since 2012. Between 2004 and 2012 Ragnar was a board member of the Icelandic Air Accident Investigation Board (AAIB). Ragnar worked for 12 years for Icelandair, starting his carrier as Structures Engineer and left the company as Chief of Office of Airworthiness in 2012 to fully join the AAIB/ITSB. Ragnar has a BSc in Aerospace Engineering from Embry-Riddle Aeronautical University and a MSc in Structural Engineering and Mechanics jointly awarded by the University of Edinburgh and University of Glasgow.

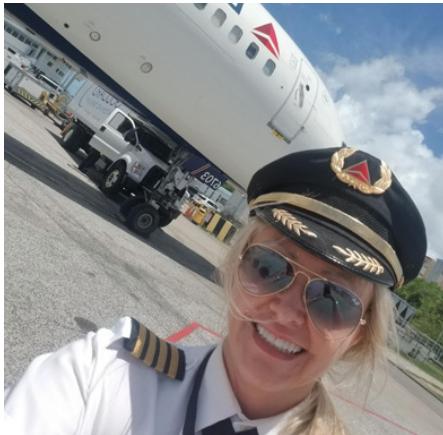


**Patrick Hudson**

Climbing the Safety Ladder -  
Per Ardua ad Astra

Emeritus professor at Delft University of Technology in The Human Factor in Safety at the Department of Safety Science. Patrick Hudson is one of the world's leading authorities on the human factor in the management of safety. He was the Project Leader of Shell International's Research program, that led to the Swiss Cheese model. He was also one of the four-man team that developed Shell's approach to safety management systems after the Piper Alpha disaster. He then led Shell Group's Hearts and Minds program on the development of safety culture in the Oil and Gas industry. In aviation he has worked across flight operations, maintenance and engineering with both Boeing and Airbus as well as many airlines.

# Fyrirlesrarar á RFSS 2021



## Helena Reidemar Cunningham Enhanced Flight Path Management

Captain Helena (Reidemar) Cunningham has held the position Director SMS in the ALPA Air Safety Organization since March 2019, prior to that she held the position of Director of Human Factors for six years. She was recently elected as IFALPA SM Working Group Chair and in that capacity serves as an advisor to the ICAO SMP Annex 19. At present she is the Central Air Safety Chair for Delta ALPA. She is currently a Captain of the Boeing 757//767 at Delta Air Lines. Before that, she was a 717 Captain and previously a DC-9 First Officer instructor for 10 years.

She has participated in human factors specific industry and academic research and has been published in numerous journals and books over the past 20+ years. She served as a CIRP coordinator for 5 years and Human Factors Subcommittee

chair for nearly 20 years at Northwest Airlines and Delta Air Lines ALPA and three years ago, she was appointed as the sub-chair for SMS at DALPA.

Captain Cunningham earned a BS in aviation management from Southern Illinois University; dual specialization (safety & operations) MAS in aeronautical science from Embry-Riddle Aeronautical University–Daytona Beach; and a PhD ABD in safety engineering. Currently, she is an adjunct professor at the University of Memphis graduate human factors certificate program and has been teaching for over eight years at three universities.

Co-chair of A Practical Guide for Effective Pilot Monitoring working group with deliverable document published by the Flight Safety Foundation in 2014. She was elected Fellow at the Royal Aeronautical Society in London in 2014. She received the 2014 Air Safety Award from the Air Line Pilots Association, International

She served six years in the Illinois Army National Guard, and currently resides in Ann Arbor, Michigan with her husband and children.



## Guðmundur J. Kristjánsson Isavia ANS's Transatlantic Surveillance Corridor

Guðmundur J. Kristjánsson (Gummi) is the assistant manager at Research and Development for Isavia ANS, the Icelandic air navigation service provider (ANSP). He leads a team of project managers, air traffic controllers, and engineers managing implementation projects in the field of air navigation services, surveillance technologies, air traffic software, technical maintenance, and workplace design.

Gummi has worked at the Icelandic ANSP for 13 years, managing various implementation projects related to air navigation, in research and development, and has helped develop the software assurance level framework in use at Isavia ANS. He leads Isavia ANS's push into next generation surveillance, managing ADS-B, multilateration and surveillance tracker implementation projects enabling Isavia ANS's new transatlantic surveillance corridor.

He has degrees in electrical and computer engineering from the University of Iceland, management from New York's University Polytechnic Institute, and resides in Reykjavík, Iceland with his wife and children.

### DAGSKRÁ

#### TÍMI EFNI

|       |                                                              |
|-------|--------------------------------------------------------------|
| 09:00 | Kaffi og skráning                                            |
| 09:30 | Ritari FÍA, Högri Ómarsson setur ráðstefnuna                 |
| 09:40 | Guðmundur J. Kristjánsson, verkefnastjóri hjá ISAVIA         |
| 10:30 | Kaffihlé                                                     |
| 11:00 | Patrick Hudson: Að klífa öryggisstigann - Per Ardua ad Astra |
| 11:50 | John Franklin, forstöðumaður öryggis- og fræðsludeildar EASA |
| 12:30 | Hádegismatur                                                 |
| 13:20 | Helena Cunningham, stjórnarformaður IFALPA SMWG              |
| 14:10 | Ragnar Guðmundsson, RNSA                                     |
| 15:00 | Jón Þór Þorvaldsson, forseti FÍA, flytur lokaávarp           |
| 15:15 | Drykkir og móttaka                                           |





# Flugmenn Landhelgisgæslunnar en samningslausir

Mynd: Arni Sæberg

Flugmenn Landhelgisgæslu Íslands hafa verið samningslausir í vel á annað ár, eða frá árslokum 2019.

Athygli vekur að samningarnir stranda ekki á kaupum og kjörum heldur starfsaldurslistum flugmanna sem samninganefnd ríkisins telur ekki samræmast lögum um réttindi og skyldur opinberra starfsmanna nr. 70/1996, og tengir það gerðardómi sem felldi síikan úrskur í tilfelli flugvirkja LHG. Þar er um grundvallarmisskilning að ræða því eins og flugmenn vita byggja starfsaldurslistar þeirra á öðrum forsendum en starfsaldurslistar annarra stéttu.

Starfsaldurslistar flugmanna eru mikilvægt öryggisatriði, og jafnvel enn mikilvægara í tilfelli flugmanna Landhelgisgæslunnar sem starfa oft undir gríðarlegu ólagi, standa í framlínu í björgunar- aðgerðum þar sem mannslíf eru oft í húfi og fljúga loftförum við afar krefjandi aðstæður með veikt og slasað fólk.

Starfsaldurslistarnir halda utan um flugmanninn við erfiðar ákvarðanir, án ótta við að verða reknir eða þeim refsas, og eru þannig ein af burðarsúlum sanngirnismenningar (e. just culture) sem innleidd hefur verið í lögum um loftferðir.

Flug er öruggasti ferðamáti sem um getur en sá árangur byggir á þrotlausri öryggisvinnu. Starfsaldurslistar flugmanna eru í notkun hjá velflestum flugrekstraraðilum heims og ljóst er að flugfélög sem hafa öryggismenningu ekki í hávegi lenda í mun fleiri og alvarlegri tilvikum og slysum en önnur.

Flugfélög sem ekki hafa starfsaldurslista hafa einnig miklu meiri flugmannaveltu með tilheyrandi reynslutapi og spekileka. Erfitt er að sjá hennig afnám slíkra lista gæti gagnast Landhelgisgæslunni, sjómönnum, ferðafólk, fólk á strjálbýlum stöðum eða öðrum þeim sem reiða sig á reynslu og færni sérþjálfaðrar flugsveitar Landhelgisgæslunnar á ögurstundu.

Starfsaldurslistar tryggja að...

- Flugmenn flytjist ekki i flugstjórastöður nema þeir hafi öðlast tilhlíðlega hæfni, reynslu og færni. Þannig má koma í veg fyrir frændhygli og spillingu.
- Flugmenn geti tekið erfiðar ákvarðanir á ögurstundu án þess að þurfa að hafa áhyggjur af því að verða reknir eða refsas.
- Flugmenn geti afboðað sig til vinnu séu þeir veikir eða of þreyttir án ótta við að verða reknir eða refsas.
- Flugmenn geti óhræddir tilkynnt um slys eða atvik svo hægt sé að bregðast við með breyttum verkferlum eða öðrum viðeigandi aðgerðum (sbr. sanngirnismenning).



# Sérhæfðar erlendar fjárfestingar út fyrir landsteinana

Undanfarin ár hefur Eftirlaunasjóður FÍA (EFÍA) aukið áhættudreifingu innan erlenda hluta eignasafnsins og samhlíða nýtt sér nýja ávöxtunarmöguleika. Frá afnámi fjármagnshafta fyrri hluta árs 2017 hefur erlendi hluti eignasafnsins stækkað verulega og var megináherslan í upphafi lögð á erlend hlutabréf. Síðustu ár hefur aukinn þungi verið settur á erlend skuldabréf og í fjárfestingarstefnu ársins 2020 var tekin sú stefnumarkandi ákvörðun að hefja með markvissum hætti uppbyggingu á safni erlendra sérhæfðra fjárfestinga. Þar með var ákveðið að bæta enn frekar í sókn EFÍA á erlenda markaði.

## Hvað eru sérhæfðar fjárfestingar

Skilgreina má sérhæfðar fjárfestingar sem þær fjárfestingar sem að öllu jöfnu flokkast ekki undir hefðbundnari fjárfestingar svo sem skráð hlutabréf og skuldabréf. Yfirleitt er um óskráðar fjárfestingar að ræða, seljanleiki til skemmrí tíma er oft takmarkaður og fjárfestingarnar fela gjarnan í sér langtíma-bindingu.

Í mörgum tilvikum kemur ábati þessara fjárfestinga fram á síðari stigum liftímans, fjárfestingarnar geta skilað takmarkaðri eða neikvæðri arðsemi fyrst um sinn og því er rétt að meta árangur þessara fjárfestinga yfir lengra tímabil fremur en frá ári til árs. Á móti væntingum um góða ávöxtun getur áhætta verið nokkur. Viðbúið er að einhverjar fjárfestingar geti gengið vett en væntingar stóðu til en þá vegur áhættudreifing innan fjárfestingafloksins töluvert og meginmarkmiðið er ávallt að flokkurinn í heild skili ásættanlegri ávöxtun.

Vegferð í átt að auknum sérhæfðum erlendum fjárfestingum Markmið um hlut sérhæfðra erlendra fjárfestinga af heildarsafni EFÍA er 4% og hefur sjóðurinn undanfarið skuldbundið sig til þátttöku í mörgum sérhæfðum erlendum fjárfestingum í takt við markmiðið. Meginuppbygging safns erlendra sérhæfðra fjárfestinga er með þeim hætti að um 70-85% er fjárfest í kjarnahluta (e. Core) eignasafnsins þar sem um hefðbundnari áherslur er að ræða og dreifing hvað varðar landsvæði og atvinnugreinar er mikil. Á móti er um 15-30% fjárfest í kryddhluta (e. Satelite) safnsins þar sem áherslurnar eru sérhæfðari og áhættan að jafnaði heldur meiri.

Meginflokkar sérhæfðra fjárfestinga sem horft er til eru:

- Framtaksfjárfestingar (e. Private equity)
- Fasteignafjárfestingar (e. Real estate)
- Innniðarfjárfestingar (e. Infrastructure)
- Sérhæfð lán (e. Private credit).

Hér á eftir er fjallað nánar um uppbyggingu og eðli þessara flokka ásamt því hvar áhersla EFÍA í hverjum flokki liggr. Umfjallanir um allar þær fjárfestingar sem EFÍA hefur nú þegar skuldbundið sig til að taka þátt í, koma í kjölfar síns flokks.

## Framtaksfjárfestingar

Framtaksfjárfestingar (e. Private equity) eru fjárfestingar í óskráðum hlutabréfum með það markmið að auka verðmæti fjárfestingarinnar með virkri aðkomu. Framtaksfjárfestar eru því oft í ráðandi stöðu innan fyrirtækis og geta þannig haft áhrif á reksturinn. Framtaksfjárfestingum er oft skipt niður í flokka eftir vaxtastigi þeirra fyrirtækja sem fjárfest er í. Áhersla EFÍA og þar með kjarnahluti safnsins er að mestu í yfirköfujárfestingum en einnig að hluta í vaxtafjárfestingum. Á móti samanstendur kryddhlutinn af björgunarfjárfestingum og nýsköpunarfjárfestingum.

### .. DNB Private Equity VII

Sjóður sem fjárfestir í öðrum framtakssjóðum sem fjárfesta í óskráðum hlutabréfum. Þannig skapast góð áhættudreifing. Áherslur sjóðsins eru í þeim sjóðum sem áður hafa sýnt góða frammistöðu og stöðugleika. Fjárfest er á grónum markaðssvæðum í Vestur-Evrópu og Bandaríkjunum og mikil áhersla er lögð á umhverfismál, félagslega þætti og góða stjórnarhætti.

### .. KKR North America

Bandarískur sjóður sem sérhæfir sig í yfirköum fyrirtækja með þátttöku stjórnenda (e. management buyouts) gert til þess að samtvinnu hagsmuni lykilstarfsmanna við hagsmuni eigenda. KKR NA er einn stærsti og þekktasti sjóðurinn á vettvangi erlendra framtaksfjárfestinga. Að sjóðnum koma 68 starfsmenn og er reynslu stjórnenda KKR af sambærilegum sjóðum mikil og góð.

## Framtaksfjárfestingar





Photo by Arttu Jalli / Unsplash

## Fasteignafjárfestingar

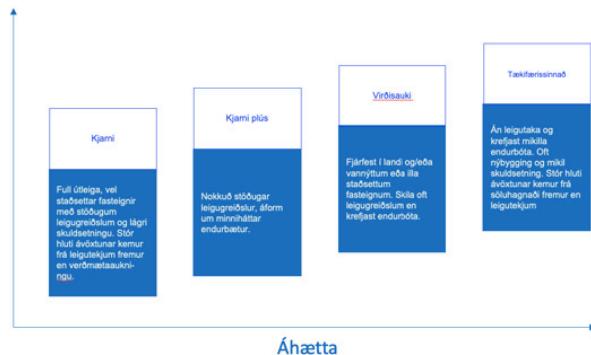
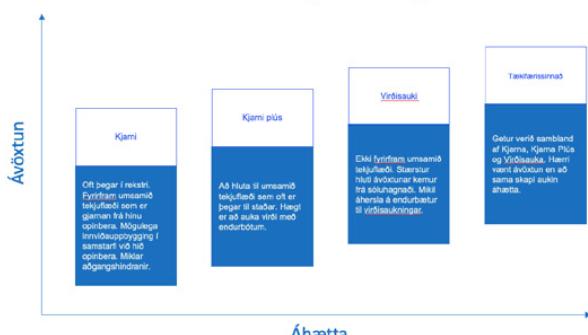
### Fasteignafjárfestingar

Fasteignafjárfestingar (e. Real estate) eru fjárfestingar í íbúðar- og/eða atvinnuhúsnaði þar sem markmiðið er að hámarka tekjur af fasteigninni á eignartímabilinu og þar með verðmæti hennar. Tekjur geta komið frá endursölu fasteigna eða í gegnum fyrirsjáanlega leigu. Þegar tekjurnar eru í formi fyrirsjáanlegrar leigu er áhættan og vænt ávöxtun að jafnaði minni en þegar tekjurnar koma frá endursölu. Kjarnahluti EFÍA samanstendur af kjarna og kjarna plús fjárfestingum en kryddhluti eignasafnsins eru svokallaðar virðisauka og tækifærissinnaðar fjárfestingar.

#### • Wellington Global Property

Fjárfestingar Wellington Global Property eru á heimsvísu og eru dreifðar á milli undirgeira fasteignamarkaðarins. Sjóðurinn fjárfestir aðallega í hlutabréfum fyrirtækja sem þróa, reka eða leigja út fasteignir á þróuðum mörkuðum heimsins.

### Innviðafjárfestingar



### Innviðafjárfestingar

Innviðafjárfestingar (e. Infrastructure) eru fjárfestingar í innviðum með þeim tilgangi að hámarka tekjur á eignartímabil og þar með verðmæti fjárfestingarinnar. Margt getur flokkast undir innviði en helst má nefna efnahagslega innviði svo sem samgöngur, veitur, samskipti, orku o.s.frv. og samfélagslega innviði þar á meðal mennrun, heilbrigðiskerfi, öryggi o.s.frv. Hér er oft um samstarf einkaaðila og hins opinbera að ræða. Kjarnahluti EFÍA liggur hér líkt og í fasteignafjárfestingum í kjarna og kjarna plús fjárfestingum og kryddhlutinn í virðisauka og tækifærissinnuðum fjárfestingum.

#### • Obligo Global Infrastruktur

Innviðasjóður sem fjárfestir í örðrum sjóðum sem aftur fjárfesta beint í innviðafjárfestingum. Áhættudreifingin er mikil og í fjárfestingarstefnunni er lögð áhersla á samval sjóða með ólíka áhættuþætti, raunverulega innviði og fjárfestingar í sjálfbærum og ábyrgum verkefnum.

#### • KKR Global Infrastructure

Sjóður sem fjárfestir í innviðum og leggur mikið upp úr því að fjárfesta í fjölbreyttum atvinnugreinum. KKR hefur fjárfest í innviðum síðan 2008 og er þessi tilteknir sjóður fjórði innviðasjóður þeirra.

## Sérhæfð lán

Sérhæfð lán (e. Private credit) eru lán til fyrirtækja, einkum þeirra sem eru í eigu framtakssjóða. Markmiðið er að ná aukinni ávöxtun með góðu aðgengi að lántökum og hærra álagi en gengur og gerist á fjármagnsmarkaði. Hér eru fjárfestingar sjóðir oft í þeiri stöðu að samið er beint við lántaka og því er oft á tíðum greiðari aðgangur að upplýsingum en í hefðbundnum útgáfulýsingum verðbréfa. Í viðskiptum sínum með sérhæfð lán hefur EFÍA byggt upp kjarnahluta sinn af forgangsskuldu og millilagsskuldu. Á móti samanstendur kryddhlutinn af lánunum sem af ýmsum ástæðum geta borið hærri vaxtaálög, t.d. lán tengd fjárhagslegri endurskipulagningu eða lán til fyrirtækja sem starfa á mjög afmörkuðu sérvíði.

### Sérhæfð lán



## Spálíkan fyrir sérhæfðar fjárfestingar

Sérhæfðar fjárfestingar eru flestar þess eðlis, ólíkt þeim hefðbundnu, að í stað þess að öll fjárfestingin eigi sér stað við upphaflega fjárfestingarákvörðun þá skuldbindur fjárfestir sig til þátttöku í sjóði fyrir ákveðna upphæð í framtíðinni. Sjóðurinn sem fjárfest er í innheimtir svo fjárfestinguna í skrefum eftir því sem fjárfestingartækifærin koma til. Loks greiðir sjóðurinn hagnaðinn til fjárfesta eftir því sem fjárfestingin skilar sér til baka. Hrein eign floksins er því breytileg yfir tíma, bæði hvað varðar innflæði og útfleði.

Hlutdeild sérhæfðra fjárfestinga í heildareignasafni EFÍA þróast með þessu flæði og er því erfiðara að stýra en í tilviki hefð-bundnari fjárfestinga. Því er mikilvægt að til staðar sé aðferða-fræði sem hjálpar til við að meta stöðu erlendra sérhæfðra fjárfestinga til framtíðar svo hægt sé að ná og halda því hlutfalli af heildareignasafni sem sóst er eftir hverju sinni.

EFÍA notast við spálíkan sem var þróað árið 1998 af Dean Takahashi og Seth Alexander frá Yale-háskóla sem hluta af stýringu sinni á erlendum sérhæfðum fjárfestingum. Líkanið byggir á forsendum um skuldbindingar fjárfestis, hraða inn-kallana sjóðsins, arðgreiðsluhlutfall, líftíma o.fl. Út úr líkaninu fæst svo hvernig innkallanir, útgreiðslur og hrein eign þróast yfir tíma.

### .. Neurberger Private Debt Fund

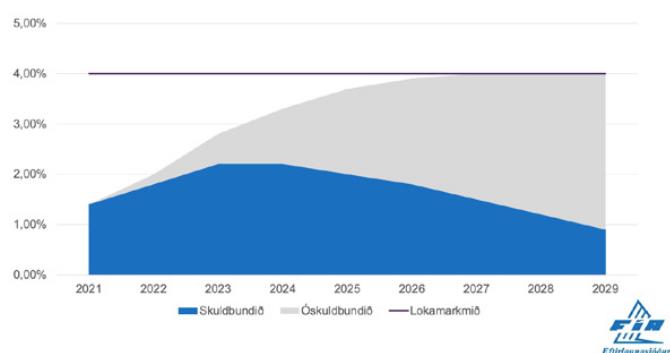
Sjóður sem leggur áherslu á lán á fyrsta veðrétti útgefin af fyrirtækjum í eigu framtakssjóða. Lán á fyrsta veðrétti eru framarlega í kröfuhafaröð ef greiðsluerfiðleikar myndast og flokkast þ.a.l. undir forgangsskuldir. Við sjóðinn starfa 16 sér-fræðingar á svíði sérhæfðra lánveitinga.

### ..New Mountain Capital

Félag sem hefur áralanga reynslu af framtaksfjárfestingum og hefur byggt upp mikla og djúpa þekkingu á því svíði sem hóf svo að bjóða upp á lánasjóði árið 2008. Þekking af framtaks-fjárfestingum er nýtt til að aðstoða við öflun og greiningu á fjárfestingatækiférum og er sérstök áhersla lögð á að lána fyrirtækjum í eigu framtakssjóða. Hjá New Mountain Capital eru lán á fyrsta veðrétti einnig í öndvegi.

Þessar niðurstöður eru mikilvægar svo meta megi hvaða fjárfestingar EFÍA þarf að ganga í til að ná markmiðum sínum um eignasamsetningu.

Á myndinni hér að neðan má sjá hversu langt EFÍA er komin í að ná markmiðum sínum í hlut erlendra sérhæfðra fjárfestinga af heildareignasafni. Á myndunum má greina á milli þeirra fjárfestinga sem EFÍA hefur skuldbundið sig til þátttöku í (bláa svæðið) og þeirra sem sjóðurinn á eftir að skuldbinda sig til þátttöku í (gráa svæðið) til að ná markmiðunum. Þetta er reiknað og áætlað með Yale-líkaninu.



Af þessari mynd má sjá að markviss uppbygging eignsafns EFÍA í sérhæfðum erlendum fjárfestingum er vel á veg komin og markmiðið að feta áfram veginn í ótt að því markmiði sem stjórn hefur sett sjóðnum um áframhaldandi sókn og eignadréifingu á erlendum mörkuðum.

# Orðsending frá

## öryggisnefnd

Ingvar Tryggvason, formaður ÖFÍA skrifa



Photo by Tango Tsutte / Unsplash

### RNAV 31

Enn er í notkun ónothæft RNAV aðflug inná braut 31 á Reykjavíkurflugvelli. Við fjölluðum um þetta vandamál í fréttablaðinu í ágúst á síðasta ári. Aðflugið sem er í gildi er mjög bratt, 4.45° í stað 3° og aðflugslágmark sett fram sem „circling minima“ upp á 660 fet eina mílu frá brautarenda. Það er raunar umhugsunarvert hvernig þessi hönnun stóðst áhættumat því það er óhugsandi að lenda vél úr þessu aðflugi, sem gengur raunar í berhögg við ALAR átak Flight Safety Foundation (approach landing accident reduction) sem við munum glögglega eftir.

Að sögn flugvallarstjóra voru tré grisjuð í Öskjuhlíðinni til að hægt væri að halda úti „gamla aðfluginu“ að braut 31, en málið hefur tafist innan flugleiðsögusviðs Isavia þar sem fólk hefur unnið eftir bestu samvisku við að koma þessu í lag. Samkvæmt heimildum frá Isavia reynist erfitt að koma „gamla aðfluginu“ í gagnið aftur vegna breytinga sem áttu sér stað í nóvember 2018 á Doc 8168 PANS-OPS frá ICAO. Þar var innleiddur nýr hindranaflötur, OCS sem verður að vera alveg laus við hindranir.

Þetta er vandasamt mál sem fulltrúar stjórnsýslunnar verða að leggja sig fram við að leysa. Það eru gríðarmikilvægir almannahagsmunir í húfi. Eina fullbúna hátæknisjúkrahúsið sem þjóðin hefur bolmagn til að reka er í Reykjavík og þangað þarf fólk að komast fljótt og örugglega hvaðan sem er af landinu. Nú er útsynningur og éljagangur á næsta leiti og það er með öllu ótækt að ekki sé hægt að gera eðilegt blindaðflug að braut 31 á Reykjavíkurflugvelli. Skógrunn hefur vaxið þarna í 60-70 ár og skiljanlegt að hann passi ekki við nýjar reglur frá ICAO.

Grisjun trjágróðurs í Öskjuhlíð er ekki feimnismál hjá borgaryfirvöldum eins og margir hafa haldið. Það vafðist ekki fyrir þeim að fjarlægja mikin trjágróður umhverfis Perluna til að leggja nýjan göngu- og hjólreiðastíg svo það getur varla talist viðkvæmt að fjarlægja nokkur tré í þágu flugöryggis og sjúkraflugs.

### Gæslan

Liðsmenn Gæslunnar hafa síðustu misseri mætt fullir eftir-væntingar á fundi hjá ríkissáttasemjara og vonast eftir því að samninganeftnd ríkisins geti lagt fram einhverjar röksemda-færslur fyrir þeirri kröfu sinni að leggja verði niður starsaldurs-lista flugmanna. En allt kemur fyrir ekki, engar röksemdafærslur sem halda vatni hafa komið fram. Hér er aðeins um að ræða dagskipun sem samninganeftnd ríkisins hefur frá ráðherra. Heggur sá sem hlífa skildi. Það er auðvitað erfitt að færa rök fyrir því hversvegna afnema ætti sanngirni og fyrirsjánleika en opna fyrir frændhyggi og spillingu.

Það er illa komið fyrir íslenskri þjóð, er stjórnmálamenn sem tilheyra þeirri stofnun sem nýtur einna minnsts trausts í sam-félaginu, beita sér með jafn ósvifnum hætti gegn öryggis-menningu hjá þeirri stofnun sem nýtur mests traust í sam-félaginu.

### EGNOS / PBN

Nýtt LPV aðflug, stutt EGNOS leiðréttingu, var nýverið tekið í notkun fyrir braut 19 á Akureyri. Þetta aðflug er með mun lægra aðflugslágmarki en ILS búnaðurinn sem settur var upp nýverið. Þá hafa LPV aðflug hafa verið tekin í notkun á Vopnafirði, Grímsey. Í farvatninu eru LPV aðflug á Þórshöfn, Egilsstöðum og Höfn, þetta er fagnaðarefni enda bætir þessi tækni aðgengi og öryggi.

En því miður bendir fátt til þess að leiðrétttingarmerki frá EGNOS muni ná yfir vesturhluta landsins á næstu árum. Lítið hefur þokast áfram í þessum málaflokkki, framtaksleysi virðist hrjá stjórnvöld og PBN áætlun hefur ekki enn verið skilað inn til ICAO.



## Orðsending frá öryggisnefnd - framhald

### Egilsstaðaflugvöllur

Morganblaðið sagði frá því 11. nóvember árið 1992 að flugvél Flugmálastjórnar með samgönguráðherra um borð, hafi verið fyrsta vélin til að lenda á nýrri flugbraut Egilsstaðaflugvallar. Í sumar var yfirborðið fyrst endurnýjað, sú framkvæmd þoldi ekki lengri bið enda lá brautin undir skemmdum. Þetta var augljóslega mikið verk, umfangið var 131 þúsund fermetrar og 18 þúsund tonn af malbiki. Hvað varðar nýframkvæmdir á flugvellinum verður tíminn að leiða í ljós. Á vordögum sendi Isavia samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytinu minnisblað eftir að þýska ráðgjafarfyrirtækið Airsight lauk sinni greiningarvinnu á nauðsynlegum úrbótum. Við fjölluðum um þetta í fréttabréfinu í apríl.

#### Framkvæmdir í Keflavík:

Flugmenn hafa ugglaut lesið AIP SUP nr 005 / 2021 um byggingu nýrrar akbrautar á Keflavíkurflugvelli, en mynd hér að neðan er meðal þeirra gagna sem þar ber að líta.



### Ert þú haldin/nn álagsþreytu?



Prátt fyrir að atvinnuástand flugmanna hafi batnað að undanföru er ljóst að álag á þá flugmenn sem eru í starfi hefur aukist. FÍA minnir á mikilvægi þess að skrifa skýrslur vegna álagsþreytu (en. fatigue reports).

Einn helsti tilgangur álagsþreytuskýrslu er að koma auga á áhættuþætti í störfum áhafna sem rekja má til þreytu. Það getur verið erfitt að átta sig á hvenær gera eigi slíka skýrslu. Eins og við þekkjum getur þreytan læðst aftan að okkur og verið ansi lúmsk. Ef óvissa er um hvort senda eigi inn skýrslu er betra að skrifa eina slíka og láta svo öryggisstjórnunarkerfi (Safety Management Systems, SMS) ráða því hvernig upplýsingarnar eru notaðar.

Við skýrslugerð skal nota orðalag og hugtök sem SMS kerfið þekkir. Hnitmiðað og nákvæmt orðalag auðveldar greiningu gagna og eykur líkur á jákvæðri útkomu. Það er ljóst að án slíkra *fatigue reports* er erfitt fyrir yfirvöld og flugrekendur að greina ósættanlega áhættu vegna þreytu hjá flugahöfnum.

**IFALPA hefur unnið góðar leiðbeiningar fyrir skrif á Fatigue Report**



# SKÝJA-BORGIR

## NÝR BÚSTAÐUR Í HÚSAFELLI

Ágætu félagar.

Vetraropnun hófst 21 september í orlofshúsum okkar. Eins og fyrri ár þá voru vetrarfrí grunnskólanna á vorönn og þáskar í úthlutun á undan. Helgar- og dagsleiga er annars í boði en fram til áramóta er einungis ein leiga pr. kennitölu.

Við höfum fengið nokkrar spurningar um gæludýr í húsunum okkar og hvort við hyggjumst leyfa slíkt eins og tiðkast hjá mörgum stéttarfélögum. Við höfum rætt þetta af og til en hingað til ekki séð ástæðu til að heimila slíkt. Okkur langar hinsvegar að kanna hug félagsmanna til þessa og fljótlega munum við senda út könnun í gegnum FÍA appið með spurningunni:

**Á að leyfa gæludýrahald í einu af húsunum okkar?**  
JÁ / NEI

Í vetur verður sett upp staðarnet í Kjarnaskóg og þar með eru öll húsin fyrir norðan komin með ljósleiðaratengingu.



Ljósleiðaratenging er svo komin á radarinn í Reykjaskógi og vonandi verður farið í þá framkvæmd hið fyrsta en óvist hvort lagning næst fyrir veturinn.

Eins og tryggir lesendur fréttabréfs FÍA vita þá erum við búnir að vera með „project” Húsafell núna í talsverðan tíma. Til upprifjunar þá seldum við húsið okkar í Húsafelli, keyptum lóð sem við ætluðum okkur að byggja á. Hinsvegar eftir mikla yfirlegu og talsverðar rökræður var það niðurstaða okkar að stéttarfélag á ekki að byggja sjálft hús. Í vor auglýsti svo Bergþór Kristlefsson í Húsafelli nýtt svæði með fullbúnum húsum og við höfum tryggt okkur hús hjá honum en það er til afhendingar næsta vor. Húsið er 88fm með ca 20fm gestahúsi. Fyrir áhugasama bendum við á husafelsskogur.is og þar er hægt að sjá útlit hússins en um er að ræða húsgerð 2. Í kjölfar þessa settum við lóðina okkar á sölu sem seldist svo núna í sumar.

Mikið af samtölum og tölvupóstum sem við fáum snúa að þrifum og þá sjaldnast til að hrósa fyrir góð þrif heldur hitt að það eru alltaf einhverjum sem finnst bara í lagi að komast sem léttast frá þrifum eftir dvöl í húsunum og einstaka bófi er svo bíræfin að skilja eftir gaslaust líka, sem auðvitað ætti að vera refsvert athæfi.

Og að lokum: Ef eitthvað brotnar, bilar, bognar eða brestur þá viljum við fá að vita um slíkt þannig að hægt sé að gera ráðstafanir. Tölvupóstfangið er skyjaborgir@fia.is

MUNIÐ AD...  
**ÞRÍFA VEL OG GANGA FRÁ!**  
**SKILJA EKKI EFTIR GASLAUST!**  
**TILKYNNNA EF EITTHVAÐ BILAR!**



THIS IS A HUGELY  
IMPORTANT VERDICT,  
NOT ONLY FOR PILOTS  
BUT FOR ALL WORKERS  
WORKING  
UNDER COLLECTIVE  
LABOUR AGREEMENTS.

## Increased employment ahead

Dear colleagues,

Now that summer is over, it's good to both look back and ahead into winter and the coming seasons. For those of us lucky enough to have work, things have been busy. It's good to see things getting back on track, with the promise of better times for all of us. However, this does not change the situation that far too many FÍA pilots still have to deal with persistent unemployment.

After discussions with the airlines' bosses, our employers, it is good to hear optimism that the number of pilots will increase this winter and spring. Markets around us are opening up, specifically Greenland, Canada, Denmark and Finland, as well as the UK. Hopefully more countries will lift restrictions on travel of uninfected and asymptomatic patients.

The work here at FÍA has continued as per usual under unusual condition. Committees and councils have continued to work hard on their various issues and projects.

**It was a great victory that was won on the 16th of September.** when the Labour Court ruled in the FÍA case against SA and Bluebird Nordic. The conclusion is that Bluebird's lay-offs of FÍA members were illegal. This is a hugely important verdict, not only for pilots but for all workers working under collective labour agreements. The conclusion is in line with the Court of Appeal's ruling from this spring on the validity of wage agreements and the priority right of pilots to work. It is our sincere hope that our counterparts will now sit down at the negotiating table and conclude negotiations and re-recruit FÍA pilots as stipulated in the wage agreements. Icelandic companies must comply with the laws and rules of the Icelandic labor market.

There is still no agreement with the state regarding the pilots of Icelandic Coast Guard, which is strange as negotiations do not run ground on actual wage issues, as is often the case in wage negotiations. The state's demand that the Coast Guard's seniority list be abolished is completely incomprehensible. Seniority lists are one of the most important tools we have to ensure aviation safety and a just culture. FÍA has repeatedly tried to meet with the Minister of Finance and the Minister of Justice, but neither of these ministers has done so little as answering e-mails, let alone phone calls. These are cold greetings that pilots receive from the government just before the election.

Wage negotiations with the airline Ernir and with the flight schools are in progress and hopefully renewed CLAs will be announced in the coming weeks.

Icelandair has been recruiting pilots since this spring, which they are expected to continue to do until the spring of 2022, as the number of B737M aircraft will increase in the company's fleet. It is gratifying that Loftleidir has agreed on charter flight projects to Havana in Cuba and to Antarctica. The projects will begin next month and the following month, and Icelandair's crews will handle these assignments.

As before, I would like to encourage all of you to visit our headquarters in Hlíðarsmári. We always have hot coffee, and it is an ideal location to meet fellow members, have a chat and strengthen the social spirit.

Yours  
Jón Þór Þorvaldsson  
FÍA President



Photo by Arie Wubben / Unsplash

## Lára is back

FÍA's headquarters are always a hub of activities. This summer, Lára Sif Christiansen returned to work as managing director. FÍA would like to thank Matthías Sveinbjörnsson and Jónas Einar Thorlacius for filling in during Lára's parental leave. Both have now returned to Icelandair, Matthías as the director of revenue management, and Jónas as a pilot.

## FÍA on Instagram

FÍA is constantly looking for ways to communicate with its members, as well as other good friends and colleagues, and has therefore launched a new invasion into social media - this time the Instagram.

We therefore encourage members to follow us on Instagram, as well as on Facebook.

You are also welcome to participate by sending us great / amusing / interesting photos to [fia@fia.is](mailto:fia@fia.is).



## Legality of FÍA's strike actions stands!

On July 13th, the Supreme Court refused Bluebird Nordic's request to reconsider the district commissioner's decision to reject Bluebird Nordic's injunction request. The Supreme Court's decision has thus confirmed the legitimacy of FÍA's strike action in response to Bluebird's illegal firing of FÍA pilots.

Bluebird's request for an injunction was initially rejected by the district commissioner but they referred the case to the district court, which upheld the district commissioner's original decision. Bláfugl appealed to the Court of Appeal's, which yet again confirmed the decision. Bláfugl then sought the permission of the Supreme Court to appeal the ruling of the National Court, which was denied.

This is a great victory for FÍA, as it confirms the ruling of the Court of Appeals and thus the legitimacy of FÍA's strike action.

In the opinion of the FÍA, the ruling of the Court of Appeals is very important in their fight against the companies illegal actions, both in terms of social dumping and bogus self-employment. FÍA therefore welcomes the decision of the Supreme Court.



Photo: Avia Solutions / media

# Pilots' lay-offs ruled illegal: FÍA wins Labor Court case against Bluebird Nordic and SA



Happy faces after the win!

On September 16th, the Icelandic Labor court issued a ruling in the case of the Icelandic Airline Pilots' Association (FÍA) against the Confederation of Icelandic Enterprise (SA) on behalf of Bluebird Nordic.

The ruling confirmed that it was illegal of Bluebird to lay-off pilots working according to a CLA with FÍA while hiring bogus self-employed pilots to replace them. This is an important precedent as the victory is not only important for pilots but for all unions in the country.

"The facts of the case are that a rapidly growing Icelandic airline laid off all its unionized pilot, only weeks after having hired a comparable number of bogus self-employed contractors, ready to replace the union pilots. This was done despite the fact that the Collective Labor Agreement between the parties contained a clear provision on the priority rights of FÍA members to work for Bláfugl, which the court confirmed was still valid, just as the Court of Appeal had previously ruled," says Jón Þór Þorvaldsson, FÍA president. "This is an important victory for unions, regulators and the government, who are all fighting against bogus self-employment."

[See the full ruling, in Icelandic, here.](#)



## Fifth RFSS

FÍA's Safety Committee is now busy preparing for the annual Reykjavík Flight Safety Symposium. The Symposium attracts attention from across the aviation industry. The FÍA Newsletter asked Ingvar Tryggvason, Chair of the Safety Committee, a little bit about this years' conference and the planning this year.

*What has organizing the symposium been like in the shadow of Covid-19 restrictions?*

We first held the conference on 4. April, 2017, at ICAO's 70th anniversary, so this is the fifth year running. Last year we had quite an unconventional Symposium, held on-line with only a handful of invited guests in the room. We weren't able to hold it this spring, as we have so many foreign speakers who would have had trouble entering into the country, so we postponed everything till this fall. Thankfully, the government has eased up on restrictions so we can have the symposium as usual. I would say that it is extremely important to create a platform for players throughout the aviation industry to meet and interact. We pilots are used to working according to processes and check-lists, and we've established quite a safe check-list for the organization of the symposium!

*Are Icelandic pilots conscious enough regarding flight safety – or flight operators?*

I have no doubt about that. The question is perhaps how can people achieve new knowledge, strengthen their grasp of the subject, have discussions with other experts, and following this: Make better decisions. Working on flight safety is somewhat like gardening, we need to tend the garden on a daily basis for it to blossom.

*What does a symposium like this mean for safety culture in aviation?*

We've had very positive reactions to this initiative, we've had very good attendance and have been encouraged to continue with this work. I think that might be the most rewarding thing about organizing a conference: To disseminate knowledge, to encourage people to acquire new knowledge, and thereby strengthen our safety culture.

*What is the focus for this years' conference?*

We've mainly focused on variety, we look to people who have expertise and are relevant. Safety culture and management styles are perhaps the focus right now. Our speakers are varied, but for example we are honored to have the Head of Safety Promotion at EASA here, and among many excellent speakers I must say I am very excited to hear what Patrick Hudson has to say, is somewhat of a superhero in this field.

*What have we learned from the last symposium held before the pandemic, from the point of view of flight safety?*

We've learned quite a lot and will probably continue to do so, when the wheels of international flights were almost stopped throughout the world. In recent months, the wheels have started spinning again. People are well aware of the various challenges that come with setting things back in motion. This is a test for everyone in the aviation industry, air traffic controllers, porters, aircraft mechanics, all professions have experienced this in a certain way. We have to be careful. It is forbidden to hurry, as I always say.

*The conference is held in English, are there many foreign guests attending the conference, have you managed to create a place for yourselves in the world of aviation safety?*

There are always some foreign guests, but we also have people working here at home who are from abroad and of course foreign speakers, so it's obvious that our beloved Icelandic had to give way. In any case, given the reception we've had I'd say we've created a place for ourselves here at home, which we are grateful for.

# REYKJAVÍK FLIGHT SAFETY SYMPOSIUM

The annual Reykjavik Flight Safety Symposium will be held on September 24th 2021 at Hotel Hilton Nordica, organised each year by FÍA's Safety Committee. The venue opens at 9:00 for coffee and registration, and at 9:30 the event will begin with opening remarks.

The event is held in English, attracting a variety of people from throughout the aviation industry. Preparation for this year's event is now almost complete.

The admission fee is quite modest, and be sure to book your ticket as soon as possible!

## Speakers for RFSS 2021



**John Franklin**

**Let's talk about Tractors –  
doing something new**

John started his aviation career in the RAF, serving as an Engineering Officer on the Tornado aircraft and then within the Military Aviation Authority. He joined EASA in 2011 in the Safety Analysis Team and in 2018 became EASA's Head of Safety Promotion where he leads their Together4Safety promotion initiative to help the industry by providing practical information and support on a range of safety issues and other subjects.



**Ragnar Guðmundsson**  
**High Risk of CFIT**

Ragnar Guðmundsson is an Investigator In Charge at the Icelandic Transportation Safety Board (ITSB) and has been since 2012. Between 2004 and 2012 Ragnar was a board member of the Icelandic Air Accident Investigation Board (AAIB). Ragnar worked for 12 years for Icelandair, starting his carrier as Structures Engineer and left the company as Chief of Office of Airworthiness in 2012 to fully join the AAIB/ITSB. Ragnar has a BSc in Aerospace Engineering from Embry-Riddle Aeronautical University and a MSc in Structural Engineering and Mechanics jointly awarded by the University of Edinburgh and University of Glasgow.



**Patrick Hudson**

**Climbing the Safety Ladder -  
Per Ardua ad Astra**

Emeritus professor at Delft University of Technology in The Human Factor in Safety at the Department of Safety Science. Patrick Hudson is one of the world's leading authorities on the human factor in the management of safety. He was the Project Leader of Shell International's Research program, that led to the Swiss Cheese model. He was also one of the four-man team that developed Shell's approach to safety management systems after the Piper Alpha disaster. He then led Shell Group's Hearts and Minds program on the development of safety culture in the Oil and Gas industry. In aviation he has worked across flight operations, maintenance and engineering with both Boeing and Airbus as well as many airlines.

# Speakers for RFSS 2021



## Helena Reidemar Cunningham Enhanced Flight Path Management

Captain Helena (Reidemar) Cunningham has held the position Director SMS in the ALPA Air Safety Organization since March 2019, prior to that she held the position of Director of Human Factors for six years. She was recently elected as IFALPA SM Working Group Chair and in that capacity serves as an advisor to the ICAO SMP Annex 19. At present she is the Central Air Safety Chair for Delta ALPA. She is currently a Captain of the Boeing 757//767 at Delta Air Lines. Before that, she was a 717 Captain and previously a DC-9 First Officer instructor for 10 years.

She has participated in human factors specific industry and academic research and has been published in numerous journals and books over the past 20+ years. She served as a CIRP coordinator for 5 years and Human Factors Subcommittee chair for

nearly 20 years at Northwest Airlines and Delta Air Lines ALPA and three years ago, she was appointed as the sub-chair for SMS at DALPA.

Captain Cunningham earned a BS in aviation management from Southern Illinois University; dual specialization (safety & operations) MAS in aeronautical science from Embry-Riddle Aeronautical University-Daytona Beach; and a PhD ABD in safety engineering. Currently, she is an adjunct professor at the University of Memphis graduate human factors certificate program and has been teaching for over eight years at three universities.

Co-chair of A Practical Guide for Effective Pilot Monitoring working group with deliverable document published by the Flight Safety Foundation in 2014. She was elected Fellow at the Royal Aeronautical Society in London in 2014. She received the 2014 Air Safety Award from the Air Line Pilots Association, International

She served six years in the Illinois Army National Guard, and currently resides in Ann Arbor, Michigan with her husband and children.

Gummi has worked at the Icelandic ANSP for 13 years, managing various implementation projects related to air navigation, in research and development, and has helped develop the software assurance level framework in use at Isavia ANS. He leads Isavia ANS's push into next generation surveillance, managing ADS-B, multilateration and surveillance tracker implementation projects enabling Isavia ANS's new transatlantic surveillance corridor.

He has degrees in electrical and computer engineering from the University of Iceland, management from New York's University Polytechnic Institute, and resides in Reykjavík, Iceland with his wife and children.



## Guðmundur J. Kristjánsson Isavia ANS's Transatlantic Surveillance Corridor

Guðmundur J. Kristjánsson (Gummi) is the assistant manager at Research and Development for Isavia ANS, the Icelandic air navigation service provider (ANSP). He leads a team of project managers, air traffic controllers, and engineers managing implementation projects in the field of air navigation services, surveillance technologies, air traffic software, technical maintenance, and workplace design.

### Schedule

#### Time

- 09:00 Coffee and Registration
- 09:30 Opening remarks by FÍA Secretary, Högni Ómarsson
- 09:40 Guðmundur J. Kristjánsson, Isavia's ANS's Transatlantic Surveillance Corridor
- 10:30 Coffee break
- 11:00 Patrick Hudson: Climbing the safety ladder - Per Ardua ad Astra
- 11:50 John Franklin, Let's Talk About Tractors - Doing Something New
- 12:30 Lunch Buffet
- 13:20 Capt. Helena Cunningham, Enhanced Flight Path Management
- 14:10 Ragnar Guðmundsson, High Risk of CFIT
- 15:00 Closing remarks by FÍA President, Jón Þór Þorvaldsson
- 15:15 Drinks and reception





# Still no CLA in sight for the Coast Guard's Pilots

The pilots of the Icelandic Coast Guard (LHG) have been without a CLA for almost a year and a half, or since the end of 2019.

It is interesting to note that the negotiations are not halting on wages or terms, but on the seniority lists of pilots, which the State Negotiating Committee does not consider to be in accordance with the Act on the Rights and Duties of Public Employees no. 70/1996, referring to a court of arbitration's ruling regarding seniority lists for LHG's aircraft mechanics. This is a fundamental misunderstanding because, as pilots know, their seniority lists are based on others criteria than seniority lists of other workers.

Pilots' seniority lists are an important safety issue, and even more important in the case of Coast Guard pilots who often work under extreme stress, and are at the forefront of rescue operations where lives are often at stake and fly aircraft in extremely demanding situations with sick and injured people.

The seniority lists protect the pilot when faced with difficult decisions, so he/she can do so without fear of being fired or punished. They are thus one of the pillars of a Just Culture that has been implemented in aviation law.

Flying is the safest mode of travel, but this success is based on tireless work. Pilots' seniority lists are in use by most of the world's most successful air carriers, and it is clear that airlines that do not have a high safety culture are involved in far more serious cases and accidents than others.

Airlines that do not have a seniority list also have a much higher pilot turnover with associated loss of experience and brain-drain. It is difficult to see how the abolition of such lists could benefit the Icelandic Coast Guard, fishermen, tourists, people in sparsely populated areas, or others who rely on the experience and skills of the Coast Guard's specially trained pilots in times of crisis.

Seniority lists ensure that...

- + Pilots can make difficult decisions without having to worry about being fired or punished. For example, in inclement weather or if fuel supplies are insufficient.
- + Pilots can cancel work if they are ill or too tired without fear of being fired or punished.
- + Pilots can fearlessly report accidents or incidents so that they can respond with changed procedures or other appropriate actions (cornerstone of Just Culture).
- + Pilots are not promoted unless they have acquired the appropriate skills, experience and skills. In this way, nepotism and corruption can be prevented.



# Alternative foreign investment

In recent years, the FÍA Pension Fund (EFÍA) has increased risk diversification within the foreign part of its portfolio and at the same time taken advantage of new return opportunities. Since the lifting of capital controls in the first half of 2017, the foreign part of the portfolio has expanded significantly and the main emphasis was initially on foreign equities. In recent years, more emphasis has been placed on foreign bonds, and in the investment policy for the year 2020, the strategic decision was made to systematically start building up a portfolio of foreign alternative investments. It was thus decided to further improve EFÍA's entry into foreign markets.

## What are alternative investments?

Alternative investments can be defined as those investments that are generally not classified as more traditional investments, such as listed equities and bonds. These are usually unlisted investments; short-term liquidity is often limited and the investments often involve a long-term commitment.

In many cases, the benefits of these investments are reflected in the later stages of their lifetime, the investments may yield limited or negative returns at first, and it is therefore appropriate to evaluate the results of these investments over a longer period rather than on a year to year basis. Against the expectation of a good return, there can be some risk. It is expected that some investments may perform worse than expected, but then risk diversification within the investment category weighs considerably and the main goal is always for the group as a whole to return an acceptable return.

## Journey towards alternative foreign investment

The target for the share of alternative foreign investments in EFÍA's total portfolio is 4%, and the fund has recently committed to participating in many alternative foreign investments in line with this target. The main structure of the portfolio of foreign alternative investments is in such a way that about 70-85% is invested in the core part of the portfolio, where there is a more traditional focus and the distribution in terms of geography and industries is significant. On the other hand, about 15-30% is invested in the portfolio's satellite component, where the emphasis is more specialized and the risk is generally somewhat higher.

The main categories of alternative investments considered are:

- Private equity
- Real estate
- Infrastructure
- Private credit

The structure and nature of these categories are discussed in more detail below, as well as where EFÍA's emphasis is in each category. Investments that EFÍA has already committed to are described in each category.

## Private equity investments

Private equity investments are investments in unlisted shares with the aim of increasing the value of the investment through active involvement. Private equity investors are therefore often in a majority position within a company and can thus influence its operations. Private equity investments are often divided into categories according to the growth stage of the companies in which they invest. EFÍA's focus and thus the core part of the portfolio is mostly in buyout investments but also partly in growth investments. On the other hand, the satellite component consists of rescue/turnaround investments and venture investments.

### *.. DNB Private Equity VII*

A fund that invests in other private equity funds that invest in unlisted equities. This creates a significant risk diversification. The fund's focus is on private equity funds that have previously shown good performance and consistency. Investments are made in developed market areas in Western Europe and the United States, with a strong emphasis on the environment, social aspects and good governance.

### *.. KKR North America*

A US fund that specializes in buyout investments with the participation of management (management buyouts) designed to align the interests of key employees with the interests of the owners. KKR NA is one of the largest and best-known funds in the field of foreign private equity. The fund has 68 employees and KKR's management experience of comparable funds is extensive and good.

## Private Equity investments

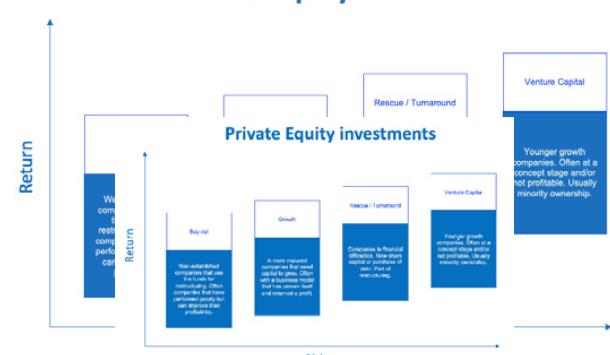




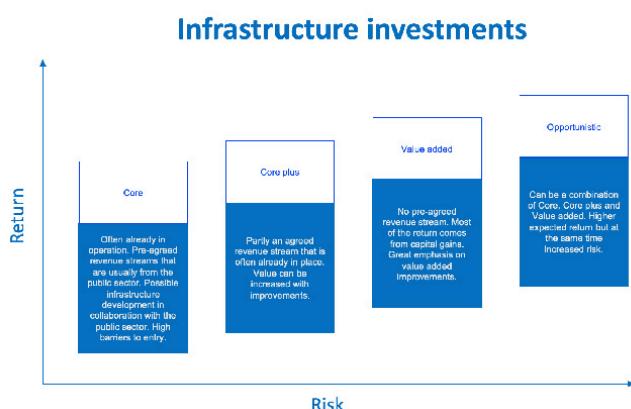
Photo by Arttu Jalli / Unsplash

## Real estate investments

Real estate investments are investments in residential and/or commercial real estate where the goal is to maximize income from the property during the ownership period and thus its value. Income can come from the resale of real estate or through predictable rent. When the income is in the form of predictable rent, the risk and expected return are generally lower than when the income comes from resale. The core part of EFIA consists of core and core plus investments, while the satellite parts of the portfolio are so-called value-added and opportunistic investments.

### .. Wellington Global Property

Wellington Global Property's investments are global and are spread across the real estate market's sub-sectors. The fund invests mainly in shares of companies that develop, operate or lease real estate in the developed markets.



## Real estate investments



## Infrastructure investments

Infrastructure investments are investments in infrastructure with the purpose of maximizing income during the asset period and thus the value of the investment. Infrastructure investments consist of economic infrastructure such as transport, utilities, communications, energy, etc. and social infrastructure such as education, health care, security, etc. This is often a collaboration between the private sector and the public sector. The core part of EFIA lies here, as in real estate investments, in core and core plus investments and the satellite part in value-added and opportunistic investments.

### .. Obligo Global Infrastruktur

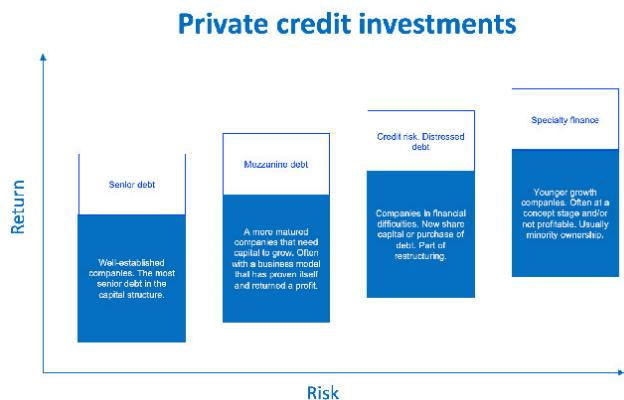
Infrastructure fund that invests in other funds that in turn invest directly in infrastructure investments. The risk distribution is considerable and the investment policy emphasizes a combination of funds with different risk factors, actual infrastructure and investments in sustainable and responsible projects.

### .. KKR Global Infrastructure

A fund that invests in infrastructure and invests heavily in a variety of industries. KKR has been investing in infrastructure since 2008 and this particular fund is their fourth infrastructure fund.

## Private credit investments

Private credit refers to loans to companies, especially those owned by private equity funds. The goal is to achieve higher returns with good access to borrowers and higher spreads than is the case in the capital market. Here, investment funds are often in the position of negotiating directly with the borrower, and therefore there is often easier access to information than in listed securities issuances. In its business with private credit, EFÍA has built up its core part of senior debt and mezzanine debt. On the other hand, the satellite component consists of loans which, for various reasons, can carry higher interest rates, e.g. loans related to financial restructuring or loans to companies operating in a very specific field.



## Forecast model for alternative investments

Unlike traditional investments, where all the investment takes place at once, for most alternative investments the investor commits to participating in a fund for a certain amount in the future. The fund in which it invests then calls capital from the investors in steps as investment opportunities arise. Finally, the fund distributes the proceeds to the investors as the fund exits its positions. The fund's net assets therefore vary over time, both in terms of inflows and outflows.

The share of alternative investments in EFÍA's total portfolio develops with this flow and is therefore more difficult to manage than in the case of traditional more restricted investments. It is therefore important that there is a methodology that helps to assess the position of foreign alternative investments in the future so that it is possible to achieve and maintain the proportion of the total portfolio that is sought at any given time.

EFÍA uses a forecasting model developed in 1998 by Dean Takahashi and Seth Alexander of Yale University as part of its management of foreign alternative investments. The model is based on assumptions about the investor's commitments, the speed of the fund's capital calls, the dividend payout ratio, term, etc.

### .. Neuberger Berman Private Debt Fund

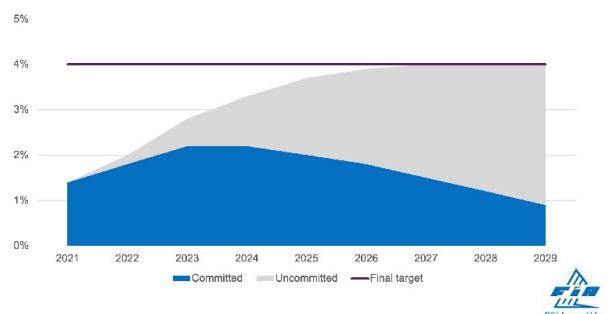
A fund that focuses on senior and unitranche loans issued by companies owned by private equity funds. The loans are senior in rights of payment if payment difficulties arise. The fund employs 16 specialists in the field of private credit.

### .. New Mountain Capital

A company that has many years of experience in private equity and has built up extensive and deep knowledge in the field that then began offering loan funds in 2008. Knowledge of private equity is used to assist in acquiring and analyzing investment opportunities and special emphasis is placed on lending to companies owned by private equity funds. At New Mountain Capital, senior loans are also a priority.

The model then shows how capital calls, distributions and net assets develop over time. These results are important in order to assess what investments EFÍA needs to make in order to achieve its asset composition goals.

The figure below shows how far EFÍA has come in achieving its goals of foreign alternative investments in its total portfolio. The figures show the investments that EFÍA has committed to participate in (the blue area) and those that the fund has to commit to (the gray area) in order to achieve its goals.



This is estimated using the Yale model. From this graph it can be seen that the purposeful development of EFÍA's portfolio in alternative foreign investments is well under way and the goal is to move forward towards the goal that the board has set for the fund to continue its expansion and asset distribution in foreign markets.

# SAFETY MESSAGE

Ingvar Tryggvason, chair of FÍA's Safety Committee



Photo by Tango Tsutie / Unsplash

## RNAV 31

An unusable RNAV approach to runway 31 at Reykjavík Airport is still in use. We covered this problem in the newsletter in August last year. The current approach is very steep,  $4.45^\circ$  instead of  $3^\circ$  and the approach is set as a "circling minima" of 660 feet one mile from the end of the runway. It is questionable how this design passed the risk assessment because it is inconceivable to land an engine from this approach that flies in the face of Flight Safety Foundation's ALAR (approach landing accident reduction) effort that we will clearly remember.

According to the airport manager, trees were cut down in Óskjuhlíð so that the "old approach" to runway 31 could be maintained, but the matter has been delayed within Isavia's air navigation division where people are making their best effort to reinstate a usable approach. According to Isavia's sources, it has been difficult to get the "old approach" back in use due to changes that took place in November 2018, Doc 8168 PANS-OPS from ICAO, introducing a new OCS allowing no obstacles.

This is a serious matter that the authorities must solve. There is much at stake for the general public. The only fully equipped high-tech hospital the nation has the capacity to run is in Reykjavík, and people from all over the country must have quick and safe access to it. With winter weather ahead, it is completely unacceptable that it is not possible to make a normal instrument approach to runway 31 at Reykjavík Airport. The forest has been growing there for 60-70 years, and it is understandable that it doesn't fit the new ICAO criteria.

Cutting down trees in Óskjuhlíð is not sensitive for the city authorities, as many have thought. They did not hesitate to remove extensive vegetation around Perlan to lay a new walking and cycling path, so it can hardly be considered sensitive to remove some trees for the sake of flight safety and ambulance flights.

## Coast Guard

During recent weeks, hopeful Coast Guard pilots have met with the State Mediator, expecting the State's negotiating committee to present some arguments for their demand that the pilot's seniority list be abolished. But alas, no solid arguments have emerged. This is only an order that the State Negotiating Committee has received from the Minister of Finance. The one who should be protecting. Of course, it is difficult to argue why just culture and predictability should be abolished, while opening doors wide to nepotism and corruption.

Times are hard when politicians, who belong to one of the least trusted institution in the country, are blatantly working against the safety culture of the institution that enjoys the most trust in society.

## EGNOS / PBN

A new LPV approach, supported by an EGNOS correction, was recently put into use for runway 19 in Akureyri. This approach has a much lower approach minimum than the ILS equipment that was recently installed. LPV approaches have also been introduced in Vopnafjörður and Grímsey. Up ahead are LPV approaches to Þórshöfn, Egilsstaðir and Höfn, this is a cause for celebration as the technology improves accessibility and safety.

But unfortunately, there is little indication that a signal from EGNOS will cover the western part of the country in the coming years. Little progress has been made in this area, lack of initiative seems to be plaguing the government and the PBN plan has not yet been submitted to ICAO.



## Safety message- continues

### Egilsstaðir airport

Morgunblaðið reported on 11 November 1992 that the Civil Aviation Administration's aircraft with the Minister of Transport on board was the first aircraft to land on the new runway at Egilsstaðir Airport. This summer, the runway was finally resurfaced, a project that could not stand a longer wait as damage was looming. This was obviously a lot of work, the volume was 131 thousand square meters and 18 thousand tons of asphalt.

Time will tell when we will see new developments at the airport. This spring, Isavia sent a memorandum to the Ministry of Transport and Local Government after the German consulting company Airsight completed its analysis of the necessary improvements, as we covered in the April newsletter.



*Developments in KEF: Pilots have likely read AIPSUP nr. 005/2021 regarding a new taxiway in KEF.*

## Are you feeling fatigued?



Photo by Hanson Lu / Unsplash

The employment situation has improved lately, but it is clear that the workload on the pilots who are employed had increased. Therefore we at FÍA would like to remind you all of the necessity of writing fatigue reports. One of the main purposes of a stress fatigue report is to identify risk factors in crew work that can be attributed to fatigue.

It can be difficult to know when to make such a report. As we know, fatigue can creep up behind us and be quite subtle. If there is uncertainty about whether to submit a report, it is better to write one and then let the Safety Management Systems (SMS) decide how the information is used.

The wording and terms familiar with the SMS system shall be used for reporting. Concise and accurate wording facilitates data analysis and increases the likelihood of a positive outcome. It is clear that without such fatigue reports, it is difficult for authorities and carriers to identify unacceptable risks due to flight crew fatigue.

**[IFALPA Fatigue Reporting Guidelines](#)**



# SKÝJA-BORGIR

## New cabin in Húsafell

Dear colleagues,

The winter opening for our cabins began on September 21. As before, school holidays in spring and Easter bookings took place earlier. Weekend and day-rentals are also available, but only one rental per kennitala until the end of the year.

We've received several questions regarding pets in our cabins, and whether we intend to allow pets, as is the case in many union cabins. We've discussed this every now and then but haven't seen a reason to allow this. However, we want to know how our fellow union members feel about this, and soon we will send out a poll through the FÍA app with the question:

"Should we allow pets in one of our cabins?"  
YES/NO

This winter, we will install local area networks in Kjarnaskógr, which means that all of our houses up north will have be connect via fiber optic cables. Fibre optic connection is now on the radar

for Reykjaskógr, but we're not sure if we can complete that connection before winter.

As loyal readers of the FÍA newsletter know, we've had an on-going "project" in Húsafell for quite some time. To refresh your memories, we sold our house in Húsafell and bought a lot we intended to build on. After considerable thought and discussion, we've come to the conclusion that a union shouldn't be engaged in building houses.

This spring, Bergþór Kristleifsson in Húsafell, advertised a new area with completed houses, and we've secured a building from him that we will receive next spring. The house is 88 m<sup>2</sup> and has a 20 m<sup>2</sup> guesthouse. For those who are interested, we point to the website [husafellsskogur.is](http://husafellsskogur.is) where you can see what the cabin in question will look like, it is type 2 (is. "Húsagerð 2"). Following this, we put our lot up for sale, and it sold this summer.

We have had countless conversations and emails related to cleanliness, and usually not because things are too clean. Many of our members seem to think it is ok to just barely clean after their stay and some are even devious enough to leave the cabin with an empty propane gas-tank for the barbecue, which should be a criminal offence!



REMEMBER TO

LEAVE THE CABIN CLEAN & TIDY!  
DON'T LEAVE THE BBQ GAS EMPTY!  
LET US KNOW IF THINGS BREAK!