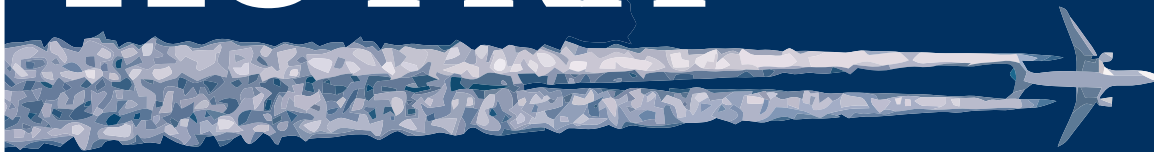
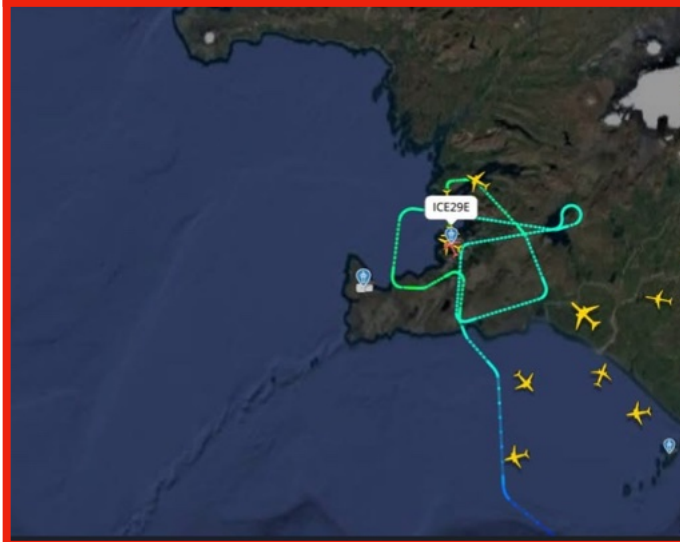
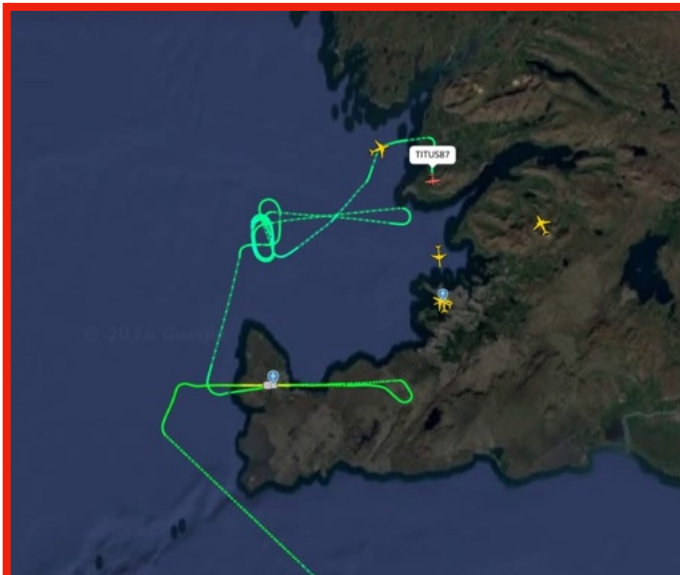


# KOTRA



FRÉTTABRÉF FÉLAGS ÍSLENSKRA ATVINNUFLUGMANNA  
Mars 2026



## Dagur áminningar

Sú fáheyrða atburðarrás átti sér stað fimmtudaginn 26. febrúar sl. að 16 farþegaþotur þurftu að hverfa frá áætlaðri landingu í Keflavík. Vélarnar fóru ýmist í biðflug eða beint til varaflugvalla: Reykjavíkur, Akureyrar og Egilsstaða. Eftir því sem næst verður komist hefur það ekki gerst í aðra tíð að svo margar

farþegaþotur á leið til landsins hafi þurft frá að hverfa á sama tíma. Þrátt fyrir að allt hafi gengið að óskum er dagurinn til áminningar um þær aðstæður sem lega landsins og veður geta skapað, jafnvel með skömmum fyrirvara. Mikilvægi varaflugvalla sem og almenns viðbúnaðar var því rækilega undirstrikaður á þessum fráma degi.

# Lengi bent á hættuna

■ Öryggisnefnd FÍA óþreytt í árána rás í umræðu um ástand varaflugvalla hér á landi

■ Mikilvægi Reykjavíkurflugvallar sem varaflugvallar síst ofmetið í því samhengi

Atburðarrás fimmtudagsins hófst með því að tvær flugvélar Icelandair fóru í brottflug (go-around) eftir tilraun til landingar í Keflavík. Á skömmum tíma höfðu skapast afar óvenjulegar aðstæður sem urðu til þess að alls 15 þotur Icelandair lentu á varavöllum. Fimm í Reykjavík,

nú á Akureyri og þrjár á Egilsstöðum. Kotra ræddi við Jón Hörð Jónsson, formann Öryggisnefndar FÍA (ÖFÍA) um þann lærdóm sem draga má

*Svona dagur hlýtur að kalla á hugrenningartengsl við þá umræðu sem nefndin hefur staðið fyrir?*

“Vissulega. ÖFÍA hefur í áráraðir bent á að með aukinni flugumferð um Keflavík hafa takmarkanir á stæðum fyrir flugvélar á varaflugvöllum landsins verið ógn við flugöryggi. Sú ógn raungerðist árið 2019, þegar sex flugvélar þurftu að hverfa frá Keflavík. Fjórar fóru til Egilsstaða og fylltu þar öll stæði. Tvær fóru til Akureyrar, en á þeim tíma var einungis pláss fyrir fjórar vélar. Því má segja að þar hafi hurð skolið nærri hælum”.

*Síðan hafa farið fram einhverjar úrbætur?*

“Já, frá þeim tíma hafa farið fram verulegar endurbætur á Akureyri. Nýtt flughlað getur tekið á móti átta til tíu vélum og jafnvel fleirum, tólf til fjórtán í neyð. Ennfremur hefur verið gefin út áætlun um að Reykjavík geti tekið við 24 vélum í neyð, en þá þarf að loka braut 13/31”.

*Hvernig birtist þér atburðarrásin í því samhengi?*

“Reykjavíkuráætlunin var virkjuð, fimm vélar lentu þar og lögðu á braut 13/31. Afleiðingarnar voru því miður þær að vegna veðurs lokaðist völluminn alfarið um tíma og Norlandair gat ekki sinnt sjúkrafli frá Akureyri sem var á hæsta forgangi. Blessunarlega gat þyrila Landhelgisgæslunnar komið til bjargar í því tilviki. En Reykjavík gegndi lykilhlutverki í byrjun þessarar atburðarrásar”.

*Hvað metur þú sem lærdóm gærdagsins?*

“Atburðir gærdagsins sýna glögg mikilvægi varaflugvalla landsins og ekki síst Reykjavíkurflugvallar. Þó svo að hann sé á svipuðu veðursvæði og Keflavík, þá var á tímabili annað veðrakerfi í gangi og

veðrið gekk síðar yfir borgina. Gluggi sem nýttist vel og kom fimm vélum öruggum niður á jörð. Að auki má ekki gleyma því að kröfur um varavöll eru ekki eingöngu sprottnar til vegna veðurs. Jafnvel sólríkur sumardagur getur borið með sér hættur líkt og dæmin hafa sannað”.

*Geturðu skýrt nánar og komið með dæmi?*

“Sannarlega. Sjáðu Keflavíkurflugvöll. Hann hefur á undanförunum árum lokast að hluta til eða tímabundið af ýmsum ástæðum s.s. atvika á flugbrautum, bilaðs tækjabúnaðar, rafmagnsleysis og sprengjuhótana. Það þarf ekki alltaf stórveður til.

Þess vegna er Reykjavíkurflugvöllur mikilvægur, því enginn völlum á landinu getur tekið við jafn mörgum flugvélum á sama tíma”.

*Hvaða reynslu drögum við af gærdeginum?*

“Í fyrsta lagi að Reykjavíkurflugvöllur gegnir afar mikilvægu hlutverki sem varaflugvöllur. Hann getur þó haft sínar takmarkanir vegna nálægar veðurs við Keflavík. Við þurfum eftir sem áður að horfa til landshornanna og halda í við uppbyggingu þar. Enn eru eingöngu fjögur pláss á Egilsstöðum og úr því þarf að bæta. ÖFÍA hefur í áráraðir barist fyrir því að lögð verði akstursbraut samhliða flugbrautinni, þar sem leggja mætti flugvélum í röð ef þörf væri á. Sú framkvæmd er komin í samgönguáætlun Alþingis og fer vonandi fljótlega í framkvæmd”.



Jón Hörður í viðtali hjá SÝN vegna umræddra atburða (mynd/skjáskot)

# Flotinn kom vel undirbúinn til leiks

## Flugumsjón Icelandair sá blikur á lofti

“Það voru allir mjög vel nestaðir af eldsneyti, sem munaði auðvitað miklu og liðkaði til við úrlausn þessarar óvenjulegu stöðu.” Segir Ásgeir Gunnar Stefánsson, aðstoðar-yfirflugmaður Icelandair í samtali við Kotru. Þó svo að veðurspá hafi ekki dregið upp svo afgerandi mynd af þeim aðstæðum sem sköpuðust í Keflavík umræddan dag, þá voru blikur á lofti. “Þess vegna var lögð áhersla á að dreifa álagi á varavelli. Einhverjar vélar voru planaðar á Glasgow til vara, en allir voru með aukaeldsneyti. Enda kom í ljós að þegar allar vélar voru komnar á jörð, þá var aukaflugþol að meðaltali um 80 mínútur á þessum 15 flugvélum”. Segir Ásgeir, sem er að vonum ánægður með allt það teymi sem stóð þar að baki, sem og með framgang þeirra áhafna sem stóðu vaktina í þessum krefjandi aðstæðum.

### Til umhugsunar og frekari greiningar


Aðspurður um eftirmála slíks dags segir Ásgeir að “mestu skiptir að koma öllum öruggum heim. Svo taki

við annað flækjustig, sem lútir öðrum lögmálum”, en játar að dagurinn hafi verið taugastrekkjandi. “Þó allt hafi gengið upp, þá má ekki draga of víðtæka ályktun af því. Við eigum eftir að setjast yfir þennan atburð hér innanhúss og greina hann í þaula” segir hann og nefnir að þar komi margt til álita s.s. stöðu Reykjavíkurflugvallar sem varavallar og gegnir þar ákveðnu lykilhlutverki enda ákjósanlegur fyrir margar sakir. Einnig þurfi að horfa austur og til þeirra framkvæmda sem fyrirhugaðar eru á flugvöllinum við Egilsstaði og gæti orðið til mikilla framfara við öryggi hans sem varaflygvallar og mikilvægur hlekkur í þeirri keðju.



Ásgeir Gunnar Stefánsson

## Óvenjulegar aðstæður sköpuðust

<  Einar Sveinbjörnsson  
2h · 🌐

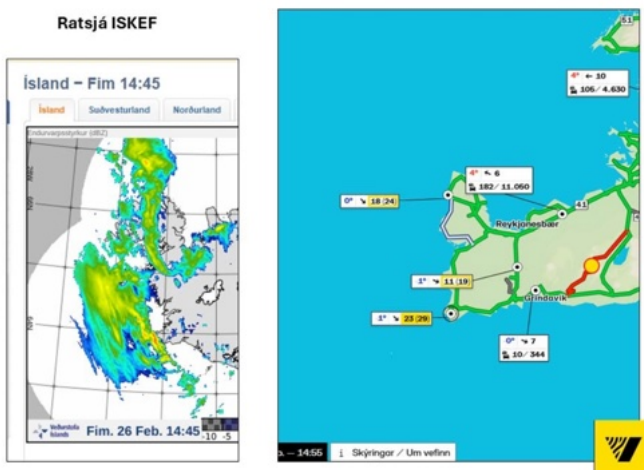
### ÓTRÚLEGAR ANDSTÆÐUR

Nú er allt að gerast á Reykjanesi (þ.e. í veðrinu)!

Kl. 14:00 á Keflavíkurlugvelli skráði athugnarmaður í METAR skeyti flugvallarins 130° 21KT og +5°C í hita.

Kl. 14:40 var gefið út sérstakt SPECI skeyti. Þá hafð vindur snúist til 310° 33KT (16 m/s) og hitinn -1°C

Hitafall um 6°C á 40 mínútum.  
Gerir aðrir betur!



METAR BIKF 261432Z VRB19G41KT  
2000 SHRASN BKN011 OVC020 M00/  
M01 Q0969

SPECI BIKF 261440Z 30033G44KT  
1800 SHRASN OVC007CB M01/M01  
Q0969 WS

SPECI COR BIKF 261440Z 300G44KT  
1800 SHRASN OVC007CB M01/M01  
Q0969 WS

METAR BIKF 261530 31035G48KT 0400  
SHSN BKN020CB OVC010 M02/M03  
Q0970

SPECI BIKF 261545Z 30042G52KT  
0200 R28///// SHSN BKN003 OVC008  
M03/M03 Q0971

METAR BIKF 261601 29040G50KT 0900  
R28/1100U SN SCT003 OVC018 M02/  
M04 Q0971

METAR BIKF 261630Z 29042KT 1200  
R28/1100D -SN BLSN FEW003 OVC014  
M03/M05 Q0972

Einar Sveinbjörnsson veðurfræðingur er kunnugur fyrir glöggskyggni á veðurbrigði er tengjast flugi. Hann birti færslu á Facebook (t.v) fimmtudaginn 26. febrúar um það leyti sem veðrið gekk yfir. Veðurathuganir Keflavíkurlugvallar (t.h) varpa ljósi á aðstæður (tekið af [vedur.is](http://vedur.is))

# Vonar að úr leysist fljótlega

## Kjarasamningsviðræður við Icelandair liggja enn í dvala



Vel lá á Jóni á skrifstofu FÍA þegar Kotru bar að garði.

“Þetta er augljóslega ekki ákjósanleg staða, en við rúum að því öllum árum að leysa málið, svo hægt sé að setjast við samningaborðið”, segir Jón Þór Þorvaldsson, formaður FÍA um stöðu kjarasamnings við Icelandair. Kotra settist niður með Jóni og ræddi stöðuna.

Líkt og kunnugt er rann kjarasamningur út þann 30. september sl. Síðan þá hefur mikið vatn runnið til sjávar og ber þar helst að nefna einhliða ákvörðun Icelandair að virða ekki 18. gr. kjarasamningsins er varðar rétt flugmanna til starfsloka. Málið endaði fyrir dómstólum með þeirri niðurstöðu að ákvæðið er ekki talið gilt sökum umboðs-skorts samningamanns Icelandair. Um afleiðingar þess segir Jón: “Þetta leysti úr læðingi ákveðna atburðarrás. Málið var dæmt á tæknilegum forsendum, en staðreyndin er sú að eftir því hafði verið starfað allt frá árinu 2020 og um gildi þess ríkti enginn efi. Þessi málarekstur vakti upp spurningar um önnur mál sem leysa þarf í kjölfarið”.

*Hvað kemur þar til álita?*

“Í áratugi hefur sá háttur verið á að stéttarfélagið og viðsemjendur hafa getað komið sér saman um ákveðin mál s.s. afmarkaðar undanþágur eða svigrúm frá stífasta skilningi kjarasamnings. Slíkt hefur verið talið sjálfsagt til

að liðka til og bæta allra hag. Í tilfelli Icelandair hafa slíkar undanþágur verið veittar á undanförunu misseri m.a. til að mæta áhafnaþörf á bakvakt og breyttan hvíldartíma á flugum til Istanbul”.

*Hverju breytti þá umræddur dómur?*

“Hann breytir þeirri forsendu að lagaleg óvissa ríkir um alla þá gerninga sem ekki eru geirnegldir, vottaðir og samþykktir af öllum sem umboð hafa við kjarasamningsgerð. Af hendi beggja aðila”.

**“Málið varðar bæði tæknileg sem og prinsipp atriði.”**

*Hvað með áhrifin á eiginlegar kjarasamningsviðræðum?*

“Núgildandi kjarasamningur, sem undirritaður var árið 2020 var gerður og samþykktur á ákveðnum forsendum. Standi þær ekki, má segja að við séum komin aftur á ákveðinn byrjunarreit, að hluta til a.m.k. Við getum ekki staðið í viðræðum um nýjan samning, þegar sá fyrri er í ákveðnu uppnámi. Það er bæði

tæknilegt sem og prinsipp mál að hreinsa borðið áður en sest er niður við gerð nýs samnings”.

*Má svo skilja að málið sé í hnút?*

“Ég tek alls ekki taka svo djúpt í árinu. Sem betur fer hefur aðilum borið gæfa til að geta sest niður og rætt þetta mál opinskátt. Markmið beggja er að komast að sameiginlegri niðurstöðu, sem báðir aðilar geta unað við”.

*Hvað strandar helst á?*

“Réttur til starfsloka ber þar hæst, enda teljum við hann afar mikilvægan og í raun til hagsbóta fyrir alla. Við höfum á undanförunum vikum velt við ýmsum steinum og mögulegum útfærslum á því máli. Náist saman um það geta hlutirnir gerst hratt og hægt binda alla lausa hnúta”.

*Og þá sest aftur að samningaborðinu?*

“Já. Því yrði ekkert til fyrirstöðu. Við viljum gjarnan ljúka þessu sem fyrst, svo hægt verði að taka upp þráðinn í hefðbundinni kjarasamningsgerð”.

## Atlantamenn fella með naumindum

Nýlega undirritaður kjarasamningur við flugmenn Air Atlanta var naumlega felldur í atkvæðagreiðslu félagsmanna um miðjan febrúar. Á kjörskrá voru 109 og tóku 93 þátt í kjöri, eða 85.3%. Niðurstaðan var sú að 51,6% samþykktu ekki nýjan kjarasamning á milli FÍA og flugfélagsins Atlanta, á móti þeim 48,4% sem samþykktu.

Samkvæmt heimildum Kotru ríkir nú millibilsástand þar sem samningamenn draga andann og rýna í stöðuna. Mjótt var á mununum og því freistandi að halda að miði í rétta átt. Ekki liggur fyrir hvort að niðurstöðurnar hafi áhrif á samsetningu samninganefnda, en það telst ekki óvanalegt að skipaðar nefndir haldi umboði sínu óskertu, þrátt fyrir fellda samninga.

# Aðalfundur FÍA

Aðalfundur Félags íslenskra atvinnuflugmanna verður haldinn fimmtudaginn 26. mars næstkomandi.

Dagskrá fundarins er eftirfarandi:

- Kynning á frambjóðendum.
- Skýrsla stjórnar um starfsemi félagsins.
- Endurskoðaðir reikningar lagðir fram.
- Lagabreytingar.
- Stjórnarkjör.
- Kosið í störf þau sem aðalfundi hefur verið falið.
- Kosning tveggja skoðanamanna reikninga.
- Kosning í starfsráð á þriggja ára fresti.
- Önnur mál

Fundarstörf hefjast kl 20:00 í sal Læknafélagsins að Hlíðasmálara 8.

**Félagsmenn eru hvattir til að fjölmenna!**



## Úr félagslífinu

Félagsmenn FIA fjölmenntu á opinn upplýsingafund sem haldinn var 7. janúar í höfuðstöðvum félagsins. Glatt var á hjalla; bræðrar -og systralag sveif yfir vötnum og samstaðan mikil innan þessa fjölbreytta hóps.



## Viðtal

# Haltu takti!

Fátt er flugmönnum jafnt hugleikið eins og áhrif vaktavinnu á svefn þeirra sem og afleiðingar þess á almenna líðan, heilsu og lífsgæði. Sara Vöggsdóttir lauk nýverið MS-prófi í heilbrigðisvísindum. Í meistaraverkefni sínu rýndi hún í svefn og syfju atvinnuflugmanna á ólíkum flugvöktum og samspil hreyfingar og svefns. Þetta er í fyrsta sinn sem slík rannsókn er gerð hér á landi. Kotra settist niður með Söru og bað hana um góð ráð flugmönnum til handa.



Sara Vöggsdóttir, MS í heilbrigðisvísindum

Í upphafi samtals dregur Sara upp þær fjölmörgu breytur sem hafa áhrif á svefn. Margar þeirra getum við haft lítil sem engin áhrif á “t.d. er tími vaktavinnu ákveðinn fasti meðal flugmanna og krefst bæði vöku og starfsgetu á ýmsum tíma sólarhrings. Sama má segja um ákveðnar skyldur s.s. að vakna með börnum, skutla þeim í skóla o.s.frv.” Það svigrúm sem skapast til að bæta svefn er því meðal þeirra þátta sem við höfum frekari stjórn á og kennir þar margra grasa.

## Hráefni hins eitraða svefnkockteils

*Til að setja málefnið í samhengi, getur þú dregið upp mynd af slæmri blöndu sem hefur neikvæð áhrif?*

“Sannarlega. Ímyndum okkur flug á vesturströnd Bandaríkjana. Sá dagur hefst kannski með fótaferðatíma klukkan sjö um morguninn. Flugíð fer af stað seinnipart dags, rúmlega sjö tíma flug, góð kaffidrykkja á vaktinni og áhöfnin er kominn á hótél að ganga þrjú næstu nótt. Þarna koma strax nokkrir þættir til. Í fyrsta lagi að í líkamanum myndast það sem kalla má svefnpressa, sem yfirleitt nær hámarki eftir 12-16 tíma vöku og verður ekki flúin. Flestir eru því orðnir býsna framlágir að slíkum degi loknum. Gallinn er sá að klukkan ytra er langt á eftir hinni íslensku og því freistandi að halda deginum gangandi; borða góða steik og kannski fá sér drykk með. Leggjast svo fyrir, horfa á eina Netflix mynd og sofna eftir sólarhrings vöku”.

*Er hægt að brjóta þessa vakt niður til að koma auga á tækifæri til úrbóta?*

“Þetta er auðvitað bara afmarkað dæmi, en í því má greina nokkra þætti. Í fyrsta lagi þá er ekki hægt að

sleppa frá svefnpressu eða þörf. Hún bankar alltaf upp á. Kaffidrykkja getur hjálpað við vöku, en hafa þer í huga að helmingunartími kaffeins er frekar langur og getur haft áhrif þegar að svefntíma kemur. Þungur matur, áfengi og tóbak getur hjálpað fólki að sofna, en hefur almennt ekki góð áhrif á hinn eiginlega svefn. Birta og skjátími hjálpa heldur ekki. *En er ekki til bóta að vaka lengi, ná aðlögun og stilla sig in á næsta flug, sem er líklega að nóttu til í þessu dæmi?*

“Líkamsklukka okkar verður ekki blekkt og lýsir sér í ákveðnum sveiflum innan sólarhringsins. Það er nánast óumflýjanlegt. Ef að undangenginn svefn er lágur að gæðum, þá getur komið að harðri skuld ef vaka þarf heila nótt. Almennt er talið að ef dvöl ytra er innan við 48 tímar, þá sé betra að halda sig við sinn náttúrliga (íslenska) tíma í stað þess að aðlagast.

Í þessu dæmi, sem og öðrum, er líklega betra að leggja áherslu á góðan og snemmbæran svefn og eiga þannig inni svigrúm til að leggja sig og ná góðum svefn fyrir heimferðina”.

## Stigveldi hins ágæta svefns

*Talandi um að leggja sig fyrir heimferð, hversu langur þarf slíkur svefn að vera til að hafa áhrif?*

“Líkt og flestir þekkja samanstendur svefn af ólíkum stigum sem eru fjögur og enda á draumsvefni, svo kölluðum REM fasa. Einn hringur tekur að meðaltali 90 mínútur og best er að vakna í REM. Að ná einum og helst fleiri slíkum er til mikilla bóta og góður undirbúningur fyrir vakt. (fh)

*Hvað með styttri og léttari blundi, t.d. á langri flugvakt?*

“Stuttur blundur, eða “power nap” getur verið mjög gagnlegur, en má ekki vera of langur, 15-20 mínútur er ákjósanlegt. Það getur hjálpað að fá sér kaffi á undan og þá eru áhrif þess að koma inn rétt í þann mund sem þessum stutta svefni lýkur”.

*Lumar þú á einhverjum fleiri ráðum fyrir góðan svefn?*

“Það má ýmislegt tína til. Eitt er að undirbúa líkamann fyrir svefn með því að draga úr áreiti vegna ljóss. Það á við ýmsar kringumstæður og má nota t.d. sólgleraugu og derhúfu til að tóna niður aðstæður. Þegar kemur að því herbergi sem sofið er í, þá er mikilvægt að reyna að hafa það eins myrkvað eins og hægt er. Jafnvel lítið ljós getur haft truflandi og neikvæð áhrif á svefn. Einnig er gott að sofa í frekar svölu lofti, nálægt 18°C. Svo er það auðvitað hið almenna, sem er hreyfing og gott mataræði. Allt spilar þetta saman”.

**Að halda takti og gera tilraunir með sig sjálfan**

Í tali okkar leggur Sara áherslu á að áhrif og áherslur séu mjög einstaklingsbundnar. En hún segist hafa heyrt árangursríkar sögur af flugmönnum sem hafi

takist að bæta svefn með einföldum aðgerðum s.s með því að forðast þekkt skaðvalda svefns, líkt og áfengi, koffín og tóbak. Það sé ekki alltaf augljóst eða auðvelt, en flugmenn geti vel fetað sig áfram með litlum tilraunum og fundið á eigin skinni hvað er til úrbóta og hvað ekki. Halda takti og breyta smátt.

**Málefni sem varðar alla í fluginu**

Aðspurð að því hvort að staða flugmanna sé önnur en annara stétta svarar Sara: “Heilt yfir upplifir hátt hlutfall flugmanna í rannsókninni slæman svefn. Fyrir því geta verið margar og ólíkar ástæður”. Ljóst er að svefn í flugi varðar ólíka aðila, hvort sem er stjórnvöld og reglugerðarumhverfi, flugrekendur og aðra sem hafa með flugöryggi að gera. Því tengsl svefns og flugöryggis eru ótvíræð og má ekki líta framhjá því.

**Hyggur á frekari rannsóknir í doktorsnámi**

Sara er hvergi nærri af baki dottin í sínum rannsóknum. Hún er kominn af stað með frekari rannsóknir í doktorsnámi, sem gerð er í samstarfi við Landhelgisgæslu Íslands.

Kotra óskar henni alls hins besta á þeirri vegferð og þakkir fyrir framlag hennar til þessa mikilvæga málaflökks.

## Samantekt á helstu þáttum svefnrannsóknar Söru Vöggsdóttur:

### Inngangur

Atvinnuflugmenn vinna vaktavinnu, öllum tímum sólarhrings, og þurfa að viðhalda góðri frammistöðu. Hins vegar, getur vaktavinna truflað dægursveiflu og haft áhrif á svefn. Skerðing á svefni og/eða svefngæðum getur leitt til dagsyfju og síþreytu sem hefur neikvæð áhrif á frammistöðu flugmanna, og endanlega, á flugöryggi.

### Markmið

Markmið rannsóknarinnar voru að meta: a) hlutlægar svefnbreytur, þar á meðal svefntíma, svefnnýtni, vöku eftir svefnbyrjun og fjölda vaknanna og tími að sofna, eftir sjö mismunandi vakta títum, b) syfja flugmanna var metin á þremur stigum flugs í fjórum mismunandi flugum, c) tengsl svefnbreyta og hreyfingar voru skoðuð.

### Aðferð

Fimmtíu og þrjú atvinnuflugmenn tóku þátt í rannsókninni, (aldur  $41.0 \pm 8.1$  ár). Hlutlægar mælingar á svefni og hreyfingu voru gerðar með hröðunarmælum í tvær vikur. Tvíhliða-dreifigreining (ANCOVA) var framkvæmd til að meta áhrif flug-vakta á svefnbreytur, með tilliti til hreyfingar. Tvíhliða dreifigreining (ANOVA) til að meta áhrif syfju eftir flugum og stigum flugs. Samband svefns og hreyfingar var skoðað með dreifigreiningu, fylgnigreiningu- og aðhvarfsgreiningu.

### Niðurstöður

Tegund vakta hafði marktæk áhrif á allar svefnbreytur ( $p < .001$ ). Hreyfing hafði marktæk samverkandi áhrif á svefnlengd ( $p = .022$ ). Svefn fyrir snemmt-morgunflug var marktækt styttri en fyrir önnur flug (öll  $p < .003$ ). Svefn í viðdvöl einkenndist af lægri svefnnýtni og lengri vökum eftir svefnbyrjun, samborið við flestar aðrar vaktir. Tegund flugs hafði marktæk áhrif ( $p < .001$ ) á syfju sem og á stig flugs ( $p < .001$ ). Fylgni var á milli hreyfingar og svefntíma ( $r = -0,51$ ,  $p < .001$ ), vöku eftir svefnbyrjun ( $r = -0,32$ ,  $p = .023$ ) og tíma að sofna ( $r = 0,35$ ,  $p = .012$ ).

### Ályktanir

Vaktatími flugmanna hefur töluverð áhrif á svefnlengd, svefngæði og syfju. Hreyfing tengdist styttri svefntíma, lengri tíma að sofna, en einnig minna trufluðum svefni. Niðurstöður undirstrika mikilvægi vel skipulagðra vaktaáætlana í þreytustjórnun flugmanna, sem grundvallarþátt í svefn og syfju flugmanna og þar af leiðandi fyrir flugöryggi.

# Ávarp formanns

## Kæru félagar

Sól hækkar á lofti og líður að jafndægri á vori. Þessi tími árs er ávallt skemmtilegur þar sem vetur hopar fyrir vori. Framundan er annasamasti tími ársins í fluginu. Þjálfanir nýrra flugmanna eru í fullum gangi og það er ánægjulegt að fá nýja féлага til liðs við okkur í FÍA.

## Kjaraviðræður

Kjaraviðræður FÍA við viðsemjendur eru yfirstandandi þegar þetta er skrifað. Árið 2020 voru gerðir kjarasamningar við alla okkar viðsemjendur til fimm ára að undanskilinni Landhelgisgæslu Íslands. Flugmenn LHG höfðu verið samningslausir frá árslokum 2019 þegar saman náðist með miðlunartillögu ríkissáttasemjara í júlí á síðasta ári. Sá samningur rennur út í maí á þessu ári.

Kjaraviðræður FÍA og AAI hafa staðið yfir frá í haust og kjarasamningur var undirritaður um miðjan febrúar. Sá samningur var settur í kosningu meðal flugmanna AAI. Sá samningur var því miður felldur með naumum meirihluta. Framundan er því verkefnið að finna út hvar skórinn kreppir og reyna að finna lausn sem báðir aðilar geta fellt sig við.

Samningaviðræður FÍA og Norlandair eru að sama skapi í gangi. Þeim viðræðum miðar hægt en miðar þó. Mögulega þarf að leita fulltingis ríkissáttasemjara til að koma þeim viðræðum á betra skrið.

Viðræður milli FÍA og Icelandair hafa verið í gangi með hléum eins og ykkur er flestum kunnugt um. Síðasti formlegi samningafundur var haldinn 29. desember sl. Nokkrir óformlegir fundir hafa þó verið milli aðila vegna ákvæða sem eru útstandandi frá síðustu kjarasamningum. Það eru snúin mál sem sem þarf að leiða í jörð áður en lengra er haldið. Það er þó von og vilji beggja vegna borðs að ná sáttum svo hægt sé að beina orkunni í kjarasamninga til framtíðar.

## Stríð og friður

Það er aldrei lognmolla í fluginu. Flugíð er iðnaður sem er undir áhrifum allra hluta svo að segja. Efnahagsumhverfi og stjórnmal heimsins marka flugiðnaðinn svo um munar. Einstakar ákvarðanir þjóðarleiðtoga eða samspil margra ákvarðana geta án fyrirvara breytt rekstarskilyrðum, ferðavilja farþega og aðfangakeðjum í vöruflutningum til lengri eða skemmri tíma eftir atvikum. Þetta þekkjum við vel frá fyrri tíð. Það eru ófá dæmi á undanliðnum áratugum um áföll og tækifæri sem þurft hefur að bregðast við. Svo verður áfram.

Nú um mánaðamótin braust út stríð í Íran sem teygir anga sína til nærliggjandi landa. Hryllingurinn fyrir almenna borgara sem búa við slíkt ástand er auðvitað ólýsanlegur. En slík átök, þó fjarri séu, hafa áhrif á flugrekendur á Íslandi og okkur flugmenn. Hver þau verða nákvæmlega er erfitt að spá fyrir um á þessari stundu. Því miður er líklegt að þessi ófriður dragist á langinn með afdrifaríkum afleiðingum. Stór flugfélög með starfsstöðvar í Mið-Austurlöndum hafa þurft að leggja niður stóran hluta starfsemi sinnar í bili. Olíuverð hefur snarhækkað í kjölfar atburða helgarinnar sem hefur auðvitað bein áhrif á afkomu flugfélaga. Hvernig þetta róstur mun spilast verður að koma í ljós en möguleg sviðmynd er að ferðalangar muni fremur horfa til norðlægra slóða meðan á þessari óvissu stendur. Það hefur gerst áður.

Góðu fréttirnar í svipinn eru þó þær að FÍA menn hafa aldrei verið fleiri. Nýráðnir flugmenn hjá Icelandair eru 31 og FÍA flugmönnum hjá Air Atlanta fjölgar að óbreyttu um fjóra. Heildarfjöldi flugmanna undir merkjum FÍA verður því í sumar vel á níunda hundrað í fyrsta skipti í sögu stéttarfélagins.

Framundan er aðalfundur FÍA sem haldinn verður í sal Læknafélagsins í Hlíðarsmára 8 þann 26. mars nk. Þar munu fara fram hefðbundin aðalfundarstörf. Ég vona að sem flestir sjái sér fært að mæta á þann fund og taka þátt í fundinum.

Undirritaður hefur nú setið í embætti formanns FÍA í sex ár. Mér þykir afar vænt um það traust sem mér hefur verið sýnt af hálfu félagsmanna til starfans. Ég er þakklátur fyrir allt það góða fólk, bæði félagsmenn og starfsfólk FÍA, sem hefur boðið fram krafta sína til starfa á vettvangi stéttarfélagins okkur öllum til heilla. FÍA er sterkt og vel skipulagt stéttarfélag sem á allt sitt að þakka félagsvitund og samstöðu okkar flugmanna. Samstaðan er okkar máttur og megin í baráttunni fyrir kjörum okkar og starfskilyrðum. Á komandi vikum og mánuðum mun reyna á samstöðu og úthald okkar allra í þeirri kjarasamningslotu sem framundan er.

Ég hef ákveðið að bjóða mig fram til áframhaldandi starfa fyrir ykkur félagsmenn á komandi kjörtímabili minnugur þess að enginn er ómissandi.



Jón Þór Þorvaldsson,  
formaður FÍA.

Jón Þór Þorvaldsson

# Vandasamt ferli kjarasamningsgerðar

Sökum sérstöðu sinnar eru kjarasamningar ekki hristir fram úr erminni. Tilurð þeirra er vandlega bundin bæði í lög og hefðir sem mótast hafa í áranna rás. Mikið mæðir á samninganefndum FÍA þessi misserin og því tilefni til að setjast niður með Gylfa Dalmann Aðalsteinssyni, prófessor við viðskiptadeild Háskóla Íslands og fara yfir helstu leikreglur á þeim vettvangi.

*Hver eru fyrstu skrefin í þessari vegferð?*

“Ferlið er bundið í lög um stéttarfélög og vinnudeilur frá árinu 1938 með síðari breytingum. Fyrstu skrefin eru að samningsaðilar gera með sér viðræðuáætlun og senda inn til ríkissáttasemjara. Takist ekki samkomulag þar um, gerir sáttasemjari áætlun fyrir hönd aðila og kjaraviðræður hefjast formlega”.

*Þá er kominn á frjáls vettvangur til samninga?*

“Innan ramma viðræðuáætlunar já. Takist samningar telst kominn á kjarasamningur, en gangi það ekki þá getur hvor aðili fyrir sig skotið málinu til sáttasemjara, sem hefur þá formlegra umboð til að hlutast til um málið og draga samningsaðila að borðinu, koma að sáttamiðlun og tillögum þar að lútandi”.

*Hvaða úrræði hafa launþegahreyfingar ef tilraunir bera ekki árangur?*

Ef viðræður eru árangurslausar, að mati annars aðila, geta komið fram tillögur um verkföll eða tengdar aðgerðir. Um slíkt þarf að kjósa og samþykkja í viðkomandi stéttarfélagi. Einnig þarf að tilkynna slíkt bæði til sáttasemjara og gagnaðila með nokkuð ítarlegum hætti t.d. um tímasetningar og umfang slíkra aðgerða. Það ríkir því nokkur formfesta um allar löglegar aðgerðir”.

*Hvað telst til “verkfalls” í skilningi laganna?*

“Það er ekki alltaf eins augljóst og það hljómar og hefur margoft komið til kasta Félagsdóms að skera úr um slíkt. Bein vinnustöðvun, að hluta til eða alger, sem og tímabundin jafnt sem ótímabundin getur talist til verkfalls í skilningi laga. Mildari aðgerðir t.d. yfirvinnubann hefur einnig verið túlkað sem slíkt.

*Hvað með það sem kalla má einstaklingsframtak utan boðaðra aðgerða og án samráðs?*

“Slíkt gæti reynst varasamur leikur og reynt á ráðningarsamband milli viðkomandi starfsmanns og atvinnurekanda. Í versta falli gæti viðkomandi staðið óvarinn í eldlínunni. Mikilvægt er að hafa í huga að verkfallsaðgerðir eru hópefli og miðstýrðar af stéttarfélagi”.

*Hvernig má lýsa atburðarrásinni komi til verkfalls?*

“Hún er margþætt. Hvað varðar stéttarfélagið sjálft krefst slíkt mikils utanumhalds og aga. Tryggja þarf upplýsingaflæði og halda uppi almennri verkfallsvörslu. Slíkt getur reynt mjög á og samstaða félagsmanna gegnir þar lykilhlutverki. Markmið verkfalla er auðvitað að knýja fram samninga, sem getur gengið eftir og endar með samningum. Að sama skapi geta aðgerðir sett allt í hnút við samningaborðið og valdið frekari kyrrstöðu”.

## Viðtal

Gylfi Dalmann  
Aðalsteinsson,  
prófessor við  
viðskiptadeild  
Háskóla Íslands



*Hvað gerist þegar allt er komið í hnút?*

“Sáttasemjari gegnir þar hlutverki. Hann reynir sitt besta að finna sameiginlega fleti og halda aðilum við efnið. Hann hefur einnig lagalega heimild til að setja fram miðlunartillögu sjái hann flöt á slíku. Hún getur verið sett fram endurtekið ef með þarf, eða þangað til að aðilar ná sáttum”.

*Það er þá að lokum á valdi félagsmanna að samþykkja kjarasamning?*

“Bæði félagsmenn viðkomandi stéttarfélags, sem og viðkomandi vinnuveitenda ef við á, þurfa að lokum að samþykkja nýjan samning með atkvæðagreiðslu. Auðvitað getur það gerst að þrátt fyrir allt eru samningar felldir. Þá setjast aðilar aftur að samningaborðinu með sömu leikreglur í farteskinu og áður”.

*Nú hefur stundum brugðið við að stjórnvöld stöðva verkföll með lagasetningu. Hvaða forsendur liggja þar að baki?*

“Þetta er stórt og flókið viðfangsefni. Í grunninn er réttur launþega rækilega staðfestur í íslenskum rétti, en stjórnvöld hafa í gegnum tíðina oft hlutast til um og sett lög sem banna einstök verkföll. Það er ómögulegt að segja nákvæmlega til um slíkt fyrirfram, en þó má greina nokkrar meginforsendur fyrir slíku eins og þær hafa birst í greinargerðum með slíkum lögum”.

*Hverjar eru þær meginforsendur?*

“Þær má í grófum dráttum draga fram þar sem heildarhagsmunir atvinnugreinar eru taldar í húfi; ef verkefni viðkomandi stéttar eru með þeim hætti að samfélagslegt uppnám skapist; ef efnahagslegt vægi aðgerða hefur afgerandi áhrif á þjóðarþæði eða stöðugleika á vinnumarkaði og að lokum má nefna áhrif á almannareglu og almennt öryggi borgara. Allt þetta og fleira til hefur komið til álita í þeim laga-setningum sem hefur verið beitt gegn annars lögmætum verkföllum á undanliðnum áratugum. Annars er slíkt auðvitað á endanum pólitísk ákvörðun og lútir þeim lögmálum hverju sinni. Allt byggir á því að verkfall er neyðarréttur sem ekki verður beitt í léttúð”.

*Ög er sett eru lög á verkfall, hver ákvarðar kjörin?*

“Lög gera yfirleitt ráð fyrir því að þau séu ákvörðuð með gerðardómi. Þó er aðilum gjarnan veittur ákveðin frestur og svigrúm til að ljúka samningum, áður en til skjala gerðardóms kemur”.

## Greining

# Hafa F-stéttir verkfallsrétt?

Réttur launamanna til að leggja niður störf og beita verkfallsvopninu til að knýja fram kjarabætur er vandlega varðað ferli. Að vísu eru talsverðar formkröfur gerðar í aðdraganda slíkra aðgerða, en rétturinn sem slíkur hefur með dómafordæmum verið talinn bæði stjórnarskrárvarinn sem og hluti af mannréttindum samtímans. Allar takmarkanir á þeim rétti eru því frávik frá reglum réttarríkisins og verður því ekki beitt nema í undantekningartilvikum, af meðalhófi og með ítarlegum rökstuðningi. Flugmenn,- freyjur og -virkjar, hafa verið nefndar F-stéttir. Þær eiga það sameiginlegt að mynda þá þrenningu sem þarft til að starfrækja loftfar og eru því heild í praktískum skilningi. Þær tilheyra

þó hver sinni stétt og fara sjálfstæð fram í sinni kjarabaráttu.

Á undanförunum áratugum hafa þessar stéttir sjaldan beitt fyrir sig verkfallsvopninu, en sagan sýnir að löggjafanum hefur verið laus höndin að stöðva þá framgöngu. Lög verða ekki sett án rökstuðnings og hana er að finna í greinargerð laga. Það er því áhugavert að skoða þann rökstuðning sem borinn hefur verið á borð með þeim lagasetningum sem beint hefur verið gegn verkfallsrétti F-stéttanna. Þessari greiningu er hvorki ætlað að vera tæmandi, né fræðileg í þeim skilningi. Henni er ætlað að varpa fram þeirri spurningu hvort að F-stéttum hafi verið sniðinn svo þröngur stakkur að verkfallsvopnið er laskað og bitlaust? Svári hver fyrir sig.

### Flugfreyjuverkfali 1985

Í október 1985 fóru félagsmenn Flugfreyjufélags Íslands, sem störfuðu hjá Flugleiðum, í verkfall. Alþingi stöðvaði verkfallið með lagasetningu, en í athugasemdum með frumvarpinu segir m.a.:

*Af fyrri reynslu er ljóst að stöðvun stærsta hluta farþegaflugsins veldur því að fjöldi ferðamanna breytir ferðaáætlunum sínum. Slíkt ástand leiðir einnig af sér*

*verulega skert traust á íslensku áætlunarflugi og stefnir í voða árangri af víðtæku erlendu kynningarstarfi.*

*Vinnustöðvun þessi teflir því mun víðtækari hagsmunum í tvísýnu en þeirra sem í deilu eiga, þar á meðal hagsmunum allra þeirra launþega sem með einum eða öðrum hætti starfa við flug- og almannahjónustu hér á landi. Auk þess veldur*

*vinnustöðvunin fjölda ferðamanna erfiðleikum og skerðir nauðsynlegar samgöngur þjóðarinnar við önnur lönd og innanlands. Til að vernda hagsmuni ofangreindra aðila er frumvarp þetta lagt fyrir Alþingi.*



### Verkfali flugvirkja Icelandair 2010

Félagsmenn Flugvirkjafélags Íslands hjá Icelandair fóru í verkfall í mars 2010. Lög gegn verkfallinu voru sett á Alþingi, m.a. með eftirfarandi athugasemdum:

*Flugvirkjar hafa staðið fast á kröfum um verulega hækkun þótt félaginu hafi verið boðnar sambærilegar*

*eða meiri kjarabætur en samið hefur verið um við aðra launahópa. Verkfali flugvirkja hefur í för með sér verulega röskun flugs bæði til og frá landinu enda er Icelandair langstærsti flugrekandi landsins og burðarás fyrir íslenska ferðahjónustu. Verkfalið mun valda íslensku efnahagslífi verulegu tjóni þegar síst skyldi og hafa neikvæð áhrif á störf þúsunda einstaklinga og fyrirtækja um allt land sem byggja starfsemi sína á ferðahjónustu og öruggum flugsamgöngum á tíma þegar rekstrarumhverfi allra fyrirtækja er mjög viðkvæmt. Hætta er á að hækkunir, umfram það sem þegar hefur verið samið um, hafi neikvæð áhrif á aðra kjarasamninga og stöðugleika á vinnumarkaði.*

(Byggt á samantekt Friðriks Friðrikssonar og Gylfa Dalmann Aðalsteinssonar í greininni Lög á verkföll á Íslandi 1985-2010.)

### Verkfali flugvirkja Arnarflugs 1986

Félagsmenn í Flugvirkjafélagi Íslands sem störfuðu hjá Arnarflugi fóru í verkfall í júlí 1986, sem stöðvað var með lagasetningu Alþingis. Í frumvarpinu segir m.a.:

*Haldi vinnudeila þessi áfram mun hún hafa í för með sér stöðvun alls millilandaflugs og innanlandsflugs félagsins og sennilega gera verkefni þess að pílagraímaflugi frá Alsír til Jeddah að engu, en það á að hefjast 19. júlí n.k. Öllum má ljóst vera að stöðvun farþegaflugs í annasamasta mánuði félagsins þegar það flytur 2000 manns á viku hverri milli landa og fjölda farþega innanlands sem flestir eru erlendir ferðamenn, veldur ekki aðeins Arnarflugi hf.*

# Flugmenn okinu ekki undanskildir

Með orðinu oki er vísað til þess að líkt og félagar sínir í F-stéttum, hafa flugmenn ekki verið undanskildir inngrípum Alþingis þegar kemur að kjarabaráttu sinni. Nærtækt er því að fjalla sérstaklega um lög sem Alþingi setti á verkfall flugmanna í maí 2014.

Kjarasamningar flugmanna Ícelandair og FÍA höfðu á þessum tíma verið lausir síðan 30. nóvember 2013 og viðræður ekki borið árangur. Í lok apríl 2014 var efnt til atkvæðagreiðslu um bæði verkföll og yfirvinnubann. Á kjörskrá voru 330, af þeim greiddu 301 atkvæði. Þar af tóku 295 afstöðu en sex sátu hjá. Af þeim sem tóku afstöðu kusu 100% með boðuðum aðgerðum.

Þann 29. apríl 2014, sendi FÍA formlegt erindi til Ícelandair, þar sem eftirfarandi aðgerðir voru boðaðar:

Ótímabundið yfirvinnubann flugmanna Ícelandair ehf. mun hefjast kl. 06:00 þann 9.maí 2014. Jafnframt hefjast verkföll flugmanna Ícelandair eftirfarandi daga:

- Þann 9. maí frá kl. 06-18:00.
- Þann 16. maí frá kl. 06-18:00.
- Þann 20. maí frá kl 06-18:00.
- Þann 23. maí kl. 06:00 til 25. maí kl. 06:00.
- Þann 30. maí kl. 06:00 til 3. júní kl 06:00.

14. maí lagði innanríkisráðherra (Hanna Birna Kristjánsdóttir) fram stjórnarfrumvarp. Lög um "frestun verkfallsaðgerða Félags íslenskra atvinnuflugmanna gegn Ícelandair". Í frumvarpinu segir m.a.:

*Það er því ljóst og ótvírætt að gríðarlegir samfélagslegir og efnahagslegir hagsmunir eru í húfi. Réttur til aðildar að stéttarfélögum er tryggður í 74. gr. stjórnarskrár Lýðveldisins Íslands, sbr. 12. gr. stjórnarskipunarlaga, nr. 97/1995, auk þess sem Ísland er aðili að ýmsum þjóðréttarsamningum sem ætlað er að tryggja sömu réttindi. Ber þar helst að nefna mannréttindasáttmála Evrópu, sem lögfestur hefur verið hér á landi með lögum nr. 62/1994, en 74. gr. stjórnarskrárinnar tekur mið af 11. gr. sáttmálans. Litið hefur verið svo á að verkfallsrétturinn sé hluti af réttinum til aðildar að stéttarfélögum. Framangreind ákvæði setja því löggjafanum ákveðin takmörk þegar kemur að inngrípum í verkfallsaðgerðir. Þannig er einungis heimilt að takmarka réttinn með lögum ef nauðsyn ber til í lýðræðislegu þjóðfélagi vegna þjóðaröryggis eða almannaheilla, til þess að firra glundroða eða glæpum og til verndar heilsu eða siðgæði manna eða réttindum og frelsi.*

*Það er sameiginlegt inngrípum Alþingis í kjaradeilur að forða hefur þurft efnahagslegu tjóni eða lögbundnum verkefnum hins opinbera hefur verið stefnt í hættu. Eins og áður greinir verða slík inngríp að samræmast ákvæðum stjórnarskrárinnar og*

Þrátt fyrir að inntakið sé ekkert léttmeti, þá er hverjum flugmanni hollt að virkja skilning á þeim vindum sem blása hverju sinni og geta haft afgerandi áhrif í kjarabaráttu stéttarinnar. Því er málið stuttlega reifað á þessum vettvangi.

*þjóðréttarlegum skuldbindingum Íslands. Sú lagasetning sem hér er lögð til felur í sér frestun verkfallsaðgerða sem hafa mjög alvarlegar afleiðingar hér á landi.*

Ennfremur segir í frumvarpinu:

*Samkvæmt upplýsingum frá atvinnuvega- og nýsköpunarráðuneytinu aflaði ferðaþjónustan á síðasta ári um 274 milljarða kr. í gjaldeyrstekjur en það er nokkru meira en sem nam gjaldeyrstekjum af sjávarútvegi. Ferðamönnum hefur haldið áfram að fjölga það sem af er þessu ári og er það mat Ferðamálastofu að fjölgunin sé um 35% miðað við sama tímabil 2013. Áætlað tekjutap á hverjum degi verkfallsaðgerða (gjaldeyrstekjur ferðaþjónustunnar + beinar skatttekjur hennar), miðað við maí og júní (tölur frá 2013 uppreiknaðar miðað við áætlaðan vöxt 2014 og markaðshlutdeild Ícelandair), er um 900 millj. kr. Ferðaþjónustan og afleiddar atvinnugreinar eiga því hér mikið undir. Á þessu tímabili er hlutdeild Ícelandair í flugi til og frá landinu rúmlega 70%.*

*Þá á eftir að taka tillit til tekjutaps sjávarútvegsins en langstærstur hluti ferskfisks er fluttur með flugvélum Ícelandair, bæði farþega- og fraktflugvélum. Ferskfiskur er viðkvæm vara og samningsstaða íslenskra fyrirtækja byggist á afhendingaröryggi. Áhrif þess að sjávarútvegsfyrirtækin geti ekki staðið við gerða samninga um afhendingu valda miklu tjóni og markaðir tapast.*

*Verkfallsaðgerðirnar hafa þegar skapað mikla óvissu í ferðaþjónustunni. Um er að ræða viðkvæma atvinnugrein sem má við litlum áföllum. Eftir því sem röskun á fluginu eykst verður greinin fyrir meiri skaða. Söluaðilar erlendis fylgjast grannt með stöðu mála þar sem þeir íhuga að aflýsa ferðum til landsins vegna þessarar óvissu. Áhrifa þessara verkfallsaðgerða kann því að gæta langt fram í tímann.*

*Af öllu framangreindu er ljóst að ríkir almannahagsmunir eru til staðar fyrir því að fresta verkfallsaðgerðunum. Inngríp Alþingis eru því nauðsynleg til að tryggja þá hagsmuni sem hér eru undir.*

Frumvarpið varð að lögum degi síðar, þann 15. maí. Megininntak þeirra var bann við verkfallsaðgerðum sem og að kjaradeilan yrði lögð fyrir gerðardóm, sem hefði það hlutverk að ákvarða um laun og önnur starfskjör. Aðilum var þó gefið svigrúm til að halda áfram umleitunum til að ná saman um kjarasamning. Í stuttum aðdraganda lagasetningarinnar, sendi FÍA inn umsögn til Alþingis, þar sem lögum var harðlega mótmælt og forsendur þess dregnar mjög í efa.



Starfsfólk FÍA aldrei langt undan.



Formaður FÍA opnaði fundinn og bauð alla velkomna.



Ritari og varaformaður speskir á svip.

## Trúnaðarráð undirbýr aðalfund

Einn af föstum liðum í undirbúningi aðalfundar er samkoma trúnaðar-ráðs félagsins. Ráðið kom saman í vikunni til að ræða um ýmsa þætti er varða starfsemi félagsins, s.s. fyrirhugaðar lagabreytingar, skipun kjörstjórnar, útnefning skoðunarmanna reikninga og starfsráðs. Trúnaðarráð er skipað félagsmönnum úr hinum ýmsu áttum og gegnir hagsmuna og öryggis félagsmanna vegna starfs þeirra og veitir aðhald við samninga félagsins. Ráðið kemur saman minnst einu sinni á hverju starfsári.



Harðsnúinn hópur trúnaðarráðs saman kominn.

## Ritskoðunin

Rétturinn til stofnunar og starfrækslu stéttarfélags féll ekki af himnum ofan, eins og áður hefur verið gert grein fyrir á þessum vettvangi. Hann er tilkominn fyrir þrotlausa baráttu hugsjónafólks fyrri alda; hverra nöfn eru okkur flestum löngu úr minni horfin. En ávaxtanna njótum við daglega sem týndir væru af trjám er vaxa í bakgarði vorum.

Bakgarður sérhvers stéttarfélags er sá mannauður sem það kann að geyma. Hver og einn félagi er þess ávöxtur, sem vonandi ber þroska sinn sem ekki einungis þiggjandi, heldur einnig gefandi félagsmaður.

Uppskeruhátíð þessa ferlis fögnum við á aðalfundi hvers starfsárs. Svo vill við bera að ekki allir ávextir skila sér í hús og gleyma þannig uppruna sínum. Hættan er sú að næsta uppskera verði rýrari sem því nemur.

Síðar í þessum mánuði mun félagsmönnum FÍA gefast tækifæri til að sýna hvað í þeim býr. Tækifæri sem ekki má á nokkurn hátt vannýta. Ekki þetta ár frekar en önnur sem minna mæðir á.

Annar afleiddur en ekki síður helgur réttur, er sá að leggja niður störf. Enginn verður neyddur til starfa. En öll höfum við undirgengist ákveðinn samfélagssáttmála. Hann gengur út á gagnkvæma virðingu, friðarskyldu og leikreglur á vinnumarkaði.

Því miður er það svo, líkt og dæmin sýna, að ekki eru allir jafnir í þeim leik. Sá samfélagssáttmáli sem annars gildir er í sumum tilvikum teygður og togaður eftir því hvaðan vindar blása. Erfitt er að henda reiður á leikreglur hverju sinni. En sporin hræða.

Flugfólk hefur gjarnan verið þægilegur skotspónn þeirra sem með slík völd fara. Um ástæður

## Hinn helgi réttur



“Sem kólfur loftið kljúfi klárinn fer” orti Hannes Hafsteinn. Á vel við um þessar tvær flugvélar sem kljúfa himininn í morgunroðanum. (Ljósmynd/Kotra)

þess skal ekki fullyrt. En margar hugmyndir bærast í hugum almennings um kjör þeirra stétta.

Vera má að menn sjái í hyllingum dvöl á framandi slóðum, hóteldvalir og veitingahús. En loki augunum fyrir fjarveru frá fjölskyldu, óreglulegum vinnutíma og fjárhagslegum fórnum við að feta þessa leið.

Bilið verður seint brúað milli þessara hugmyndaheima. En í raunheimum verður flugfólk að horfast í augu við þann þrönga stakk sem því er sniðið í sinni kjarabaráttu.

Flugfólk verður að sýna bæði kjark og þolinmæði andspænis þeim auknu áskorunum sem það stendur frammi fyrir. Það verður að sýna kænsku og klókindi. Standa í boxinu, en á sama tíma horfa út fyrir það.

Óskandi væri og allra hagur að samskipti kæmust í betra horf. Að bæði launþegar og atvinnurekendur gætu gengið í takt. Nægar eru aðsteðjandi ógnir að utan.

Það viðskiptamódel sem Ísland byggir á stendur veikum fótum.

Nægir þar að nefna aukna samkeppni, tæknilegar breytur og skattheimta sem á uppruna sinn í Evrópu.

Kannski er núverandi samræðu-hefð komin að þolmörkum? Hér skal spurt hvort breyta og bæta mætti samskipti með breytingum á núverandi fyrirkomulagi?

Víða í heimi er hafður sá háttur á að skipaður er sérstakur fulltrúi sem hefur þann starfa einan að vera tengiliður launþegahópa og vinnuveitanda. Stundum nefnt upp á enskuna *Employment Relations Officer*.

Eitt af hlutverkum slíks gæti verið að virka sem hlutlaus aðili milli hópa. Einhver sem miðlar upplýsingum, hefur puttann á púlsinum. Getur lesið það ástand sem ríkir hverju sinni.

Eins konar hjónabandsráðgjafi, sem dæmir ekki heldur hlustar og miðlar. Kemur auga á aðsteðjandi ógnir og tappar af áður en upp úr sýður.

Útvörður þessa helga hjónabands sem ríkir milli þessara ósamstæðu hjóna.

# Framboð til stjórnar

Einn af föstum dagskrárliðum aðalfundar eru kynningar á frambjóðendum og stjórnarkjör. Hluti stjórnar er kosin annað hvert ár og taka kosningar mið af því. Í 16. gr. laga FÍA er fjallað um samsetningu stjórnar og segir þar:

„Stjórn félagsins skipa formaður, varaformaður, ritari, gjaldkeri og 5 meðstjórnendur eða samtals 9 stjórnarmenn. Formaður og varaformaður eru kjörnir sérstaklega á aðalfundi en stjórn skiptir að öðru leiti með sér verkum.

Aðeins 5 félagsmenn frá hverjum samningsaðila FÍA getur tekið sæti í stjórn hverju sinni. Fái fleiri en 5 félagsmenn frá sama samningsaðila kosningu á aðalfundi sulu einungis þeir 5 er flest ákvæði taka sæti í stjórn. Þeir frambjóðendur er flest ákvæði hljóta frá öðrum samningsaðila taka þá sæti í stjórn.

Kjörstjórn tekur ákvörðun um hvaða frambjóðendur teljast sjálfkjörnir í samræmi við ofangreint.“

Eftirfarandi félagsmenn gefa kost á sér í embætti formanns og meðstjórnenda:

## Formaður:

Jón Þór Þorvaldsson (ICE). Telst sjálfkjörinn.

## Meðstjórnendur:

Vala Gauksdóttir (FÍ). Telst sjálfkjörin.

Alexander Olsen (ICE)

Eðvar Ólafur Traustason (ICE)

Guðmundur Óskar Bjarnason (ICE)

Jónas Þór Guðmundsson (ICE)

Örnólfur Jónsson (ICE)

Þar sem formaður og einn meðstjórnandi teljast sjálfkjörnir í samræmi við 16. grein laga FÍA eru þrjú laus sæti í stjórn félagsins. Kosning um þau sæti hefst 19. mars kl. 21:00 og stendur kosning yfir í sjö sólarhringa. Fimm ícelandair flugmenn eru í framboði um þrjú laus sæti. Kosning verður rafræn og verður hún auglýst sérstaklega síðar.

Kotru hafa borist eftirfarandi kynningarbréf frambjóðenda:

## Vala Gauksdóttir (FÍ)

Ágætu félagar

Ég er flugmaður hjá Flugfélagi Íslands og býð mig fram til áframhaldandi stjórnarsetu í stjórn FÍA. Ég sit í núverandi stjórn FÍA og í samstarfsnefnd FÍA við Flugfélag Íslands. Ég er einnig í samninganefnd FÍA við Flugfélag Íslands en kjarasamningar hafa verið lausir frá áramótum og ég tel að baráttan fyrir bættum kjörum verði eitt stærsta verkefni þessa árs. Sífellt er verið að sækja að kjörum og starfsumhverfi okkar og því aldrei eins mikilvægt og núna að standa fast gegn þeirri þróun og standa vörð um þau kjör sem búið er að berjast fyrir.

Ég hef áhuga á að halda áfram þessari vinnu í þágu allra félagsmanna FÍA og óska eftir stuðningi þínum til áframhaldandi setu.

Vala Gauksdóttir  
Flugmaður hjá Flugfélagi Íslands



## Alexander Ingi Olsen (ICE)

Kæru félagar,

Ég heiti Alexander Ingi og starfa sem flugmaður hjá Icelandair. Ég hef ákveðið að bjóða mig fram til stjórnar FÍA og óska eftir stuðningi ykkar.

Að baki mínu framboði liggja tvær meginástæður. Þegar ég hóf feril minn hjá Icelandair 24 ára gamall, sá ég fyrir mér að eyða starfsævinni þar líkt og margir úr minni fjölskyldu hafa gert. Hins vegar hefur þróunin í starfsaðstæðum orðið með þeim hætti að maður er farinn að velta fyrir sér hvort maður muni raunverulega njóta starfsins til lengri tíma, takist manni á annað borð að halda heilsu.

Ég vil leggja mitt af mörkum til að breyta þessari þróun og tryggja að þetta verði áfram vinnustaður þar sem bæði ég og kollegar mínir sjáum okkur fært að starfa alla starfsævi.

Önnur ástæða er að síðan ég hóf minn flugferil fyrir 14 árum hafa öryggismál verið mér hugleikin. Mín skoðun er að flugöryggi er mikilvægasta hagsmunamál flugmanna enda held ég að við getum flest verið sammála því að ekkert ætti að skipta okkur meira máli en að við rötum öll til fjölskyldna okkar heil á húfi að loki dags. Starfsöryggi okkar allra til lengri tíma er jafnframt algjörlega háð því að við sem stétt tryggjum að sama hvað gengur á í rekstri viðsemjenda okkar verði því aldrei leyft að þrengja að flugöryggi eða faglegu sjálfstæði flugmanna.

Í stjórn myndi ég leggja áherslu á að kjarasamningurinn okkar er ekki síður verkfæri til að tryggja flugöryggi sem og lífskjör okkar. Það er með honum sem við komum okkur saman við vinnuveitendur um hvernig má aðlaga ystu mörk reglugerðar að þeim aðstæðum sem ríkja í okkar flugrekstri til að tryggja að skammtíma rekstrarhagsmunir þrengi ekki að sameiginlegum öryggishagsmunum bæði okkar og fyrirtækisins. Það erum við sem berum ábyrgð í fremstu víglínu rekstrarins sem vitum best hvar skórinn kreppir og ef við erum óánægð með stöðu mála þá ber okkur að knýja fram úrbætur og gefa engan afslátt í þeim efnun.

Ég held að með ábyrgri og faglegru nálgun getum við endurbyggt traust og gagnkvæma virðingu við viðsemjendur okkar og tryggt að hlustað sé á okkar raddir í þessu samhengi. Ég býð fram krafta mína í þá vinnu og vona að ég fái traust ykkar til þess verkefnis.

Kær kveðja,  
Alexander Ingi Olsen



## Eðvar Ólafur Traustason (ICE)

Kæru félagar,

Eðvar Ólafur Traustason heiti ég og býð mig fram til setu sem meðstjórnandi í stjórn Félags íslenskra atvinnuflugmanna.

Samhliða starfi mínu sem flugmaður hef ég lagt áherslu á að taka virkan þátt í félags- og samfélagsmálum. Frá árinu 2022 hef ég setið sem aðalmaður í meirihluta sveitarstjórnar Borgarbyggðar. Þar hef ég gegnt formennsku í fræðslunefnd sveitarfélagsins og var formaður bygginganefndar knattspyrnuhúss og íþróttahúss í Borgarnesi. Ég starfaði einnig áður í sex ár sem formaður og gjaldkeri hjá Körfuknattleiksdeild Skallagríms, þar sem ég öðlaðist dýrmæta reynslu af stjórnarstörfum, skipulagi og ábyrgð. Auk þess hef ég starfrækt sjálfstæðan rekstur um nokkura ára skeið.

FÍA gegnir mikilvægu hlutverki fyrir okkur flugmenn. Framundan eru gríðarlega mikilvægir samningar og ég hef áhuga á að taka þátt í því starfi og leggja mitt af mörkum til áframhaldandi styrkingar félagsins. Ég tel mig hafa mikið hafa mikið fram að færa til félagsins og brenn fyrir að þjóna hagsmunum félagsmanna.

Ég mun gefa mig allan í verkefnið fái ég til þess umboð.

Virðingarfyllt,  
Eðvar Ólafur Traustason



## Guðmundur Óskar Bjarnason (ICE)

Kæru félagar,

Fyrir tveimur árum óskaði ég eftir stuðningi ykkar til setu í stjórn FÍA með þá sannfæringu að sterkt félag byggist á trausti, samstöðu og ábyrgð. Á þeim tíma sem ég hef starfað sem meðstjórnandi hef ég fengið dýrmæta innsýn í starf félagsins og enn sterkari sannfæringu um mikilvægi þess að við höfum öfluga og ábyrga rödd fyrir hönd flugmanna.



Ég hef starfað sem flugmaður síðan 2007. Ég hóf feril minn hjá Mýflugi á King Air 200, starfaði síðar hjá Air Atlanta Icelandic á B747-400 og hef starfað hjá Icelandair frá árinu 2015, fyrst sem flugmaður á B757/767/737 og nú sem flugstjóri á B737. Þessi reynsla úr ólíkum hlutum flugrekstrarins hefur gefið mér víðtæka sýn á starf flugmanna og þau málefni sem skipta okkur máli.

Áður en ég kom í stjórn FÍA hafði ég einnig sinnt trúnaðarstörfum fyrir félagið, bæði í skráreftirliti og í trúnaðarráði. Í stjórninni hef ég lagt áherslu á að vera aðgengilegur, hlusta á félagsmenn og leggja mitt af mörkum til að tryggja að sjónarmið flugmanna fái þann sess sem þau eiga skilið.

Þótt gríðarlegur árangur hafi náðst hjá okkar frábæra félagi á undanförunum árum og áratugum megum við ekki sofna á verðinum. Starfsumhverfi okkar er sibreytilegt og mikilvægt að FÍA standi áfram sterkt og sameinað.

Ég tel mikilvægt að halda áfram að vinna að fjölskylduvænna starfsumhverfi, bæta vinnuskipulag þar sem hægt er og tryggja að félagið okkar sé áfram sterkur málsvari flugmanna. Einnig tel ég mikilvægt að FÍA sé öflugt félag fyrir alla flugmenn á Íslandi og að starf félagsins sé sýnilegt og aðgengilegt fyrir félagsmenn.

Ég býð mig fram til áframhaldandi setu í stjórn FÍA vegna þess að ég hef vilja, reynslu og metnað til að halda áfram að vinna fyrir félagið okkar.

Ég óska eftir að halda áfram að standa vaktina – fyrir hönd okkar allra.

Áfram FÍA.

Guðmundur Óskar Bjarnason

Meðstjórnandi FÍA

Flugstjóri Icelandair

## Jónas Þór Guðmundsson (ICE)

Kæru félagar

Það hefur ekki farið fram hjá neinum að það er ókyrrð í lofti. Við flugmenn vitum hins vegar að oft verða landingar furðu mjúkar í kjölfar aðflugs við slíkar aðstæður.

Síðustu misseri hefur blásið á móti og það er ekkert launungarmál að félagsmenn og stjórn hefðu viljað sjá ýmis mál þróast með öðrum hætti undanfarna mánuði þrátt fyrir þrotlausu vinnu. Það eru ekki bara kjaraviðræður FÍA og Icelandair sem taka sinn toll, flugmenn Air Atlanta felldu á dögnum nýgerðan kjarasamning og þegar þetta er skrifað þá eru kjarasamningar flugmanna Norlandair enn lausir. Þau verkefni sem bíða nýrrar stjórnar eru því mýmörg og krefjandi.



Það er einnig margt jákvætt í farvatninu og það mun rofa til á endanum. Ég get fullyrt að núverandi stjórn og allir þeir öflugum einstaklingar sem starfa innan stéttarfélagsins hafa unnið að því hörðum höndum að standa vörð um hagsmuni ykkar.

Hópur félagsmanna er fjölbreyttur og því er nauðsynlegt að allar raddir fái að enduróma innan stjórnar FÍA. Ég óska því eftir umboði ykkar til þess að starfa áfram fyrir kröftugan hóp félagsmanna.

Jónas Þór Guðmundsson

Ritari FÍA

# Örnólfur Jónsson (ICE)

Góðir félagsmenn

Ég heiti Örnólfur Jónsson og býð mig fram til stjórnar FÍA á aðalfundi þann 26. mars n.k. Ég starfa sem flugstjóri á Boeing-737Max hjá Icelandair og hef setið í stjórn FÍA síðustu tvö ár.

Störf mín fyrir FÍA byrjuðu reyndar mun fyrir eða árið 1996 u.þ.b. ári eftir ráðningu mína til Icelandair. Hef ég setið með hléum í stjórn félagsins í samtals 10 ár, þar af 4 ár sem formaður og eitt ár sem varaformaður. Sat í stjórn EFÍA í 4 ár og þar af sem formaður í 3 ár. Hef margsinnis setið í og oft leitt samninganefndir við Icelandair og fleiri viðsemjendur FÍA á síðstu 30 árum.

FÍA er mjög öflugt stéttarfélag og félagsmönnum hefur fjölgað umtalsvert síðustu ár og eru nú á níunda hundrað virkir félagar í FÍA. Viðsemjendur eru sex talsins. FÍA býr við góða aðstöðu í eigin húsnæði við Hlíðasmára og hefur á að skipa öflugu starfsfólki. Þátttaka félagsmanna og vilji til starfa fyrir FÍA hefur verið afar mikill og fjölmargir flugmenn frá öllum okkar viðsemjendum sitja í stjórnnum sjóða, nefnda og ráða innan félagsins og því ber að fagna. Vinna þarf að því að svo verði áfram að sem flestum viljugum höndum verði fundinn vettvangur til starfa fyrir félagið og að hæfileg endurnýjun eigi sér stað.

Á aðalfundi verður formaður sjálfkjörinn auk fulltrúa Icelandair innanlands en kosið á milli fimm einstaklinga í þrjú sæti í stjórn. Mótframbjóðendur mínir eru allt ungir og ferskir einstaklingar sem ég þekki af góðu einu. Það sem ég hef fram að færa er mikil reynsla og þekking á starfsemi félagsins, kjarasamningum þess og einlægur vilji til að nýta þá reynslu og þekkingu áfram í störfum fyrir FÍA. Ég tel það vænlegt fyrir félagið að innan stjórnar sé breið þekking og reynsla í bland við aðila sem koma til með að taka við keflinu þegar horft er til lengri tíma. Ég hef átt mjög gott samstarf við núverandi formann og varaformann og ber til þeirra mikið traust.

Kjarasamningar eru sá vettvangur þar sem okkur gefst tækifæri til að sækja fram og tryggja og bæta kjör hvort sem það er talið í greiddum launum eða öðrum lífsgæðum sem kjarasamningar innihalda svo sem orlofi, lífeyri, tryggingum eða flug-, vakt- og hvíldartímareglum. Samningar eru nú lausir við flesta okkar viðsemjendur og viðræður mislangt á veg komnar. Stærsta verkefni komandi missera er því að klára kjarasamninga og reyna eftir aðstæðum að sækja fram í bættum kjörum.

Samstaðan hefur ávallt verið okkar sterkasta vopn og ófáir sigrarnir unnist með hana að vopni. Mikilvægt er að tryggja að við stöndum áfram saman sem einn maður. Markmiðið er ávallt að gera kjarasamninga í góðri sátt við viðsemjendur okkar báðum aðilum til hagsbóta. Sagan kennir okkur engu að síður að kastast getur í kekki í viðræðum og við þurft að beita þeim vopnum sem okkur eru lögum samkvæmt veitt. Stéttarfélag sem ekki er tilbúið að beita vopnum sínum er einskis virði.

Ágætu félagsmenn. Ég óska eftir stuðningi ykkar við kjör í stjórn FÍA. Ég hvet ykkur til þátttöku í kosningunum og að fjölmenna á aðalfundinn. Það skiptir okkur miklu máli að stjórnin sé vel mönnuð og með góða breidd. Komum samhent og sterk af aðalfundi inn í verkefnið framundan. Áfram FÍA.

Örnólfur Jónsson

Gjaldkeri FÍA

