

Fréttabréf

Félags íslenskra atvinnuflugmanna
apríl 2021

FÍA NEWSLETTER - ENGLISH VERSION ON PAGE 16



Formannspistill

Breytingar á reglum um þjálfun flugmanna

LHG og starfsaldurslistar

EFÍA og sérhæfðar fjárfestingar

ITS á Íslandi

Öryggismál - pistill Ingvars Tryggvasonar

Tímamótasamningur við Norlandair

Peer Support Programme

Bólusetning flugáhafna

COVID fárið

Jón Þór Þorvaldsson
formaður FÍA skrifar:

2020 og líklega 2021 verða fyrirferðarmikil á spjöldum sögunnar. Þessara ára verður minnst fyrst og fremst fyrir ósýnilegt fyrirbæri. Veiru, Sars-cov-2, í daglegu tali kallað COVID ekki þarf að upplýsa hér um uppruna og útbreiðslu faraldursins, sem var ógnarhraður.

Óhætt er að fullyrða að engan óraði fyrir því að ástandið mundi dragast á langinn eins nú er orðin raunin. Enda voru markmiðin í upphafi allt önnur en nú. „Að fletja út kúrvuna og verja heilbrigðiskerfið“ var markmið sem allir skildu. Veirulaust land, lokuð landamæri, atvinnuleysi og fjöldagjaldþrot skilur enginn hugsandi maður.

Fjárhagstjónið er óbæt看legt og tugþúsundir hafa misst viðurværið. Fátækt eykst í heiminum og árangri undanfarinna áratuga er fórn að. Íslendingar sem eiga afar mikið undir flugrekstri og ferðaþjónustu sem hefur orðið illa úti, því er atvinnuleysi nú með mesta móti. En hverju er fórn að og fyrir hvað? Hvað má þetta kosta?

Atvinnurekstur

Fyrirtækin í landinu berjast mörg hver í bökkum. Tekjufallið er þungbært og mikið rekstrartap og eignabruni er orðin staðreynd. Tekjufallið er tilkomið vegna stjórnsáðsákvæðanna en lítið heyrir frá atvinnulífinu. Svo virðist sem fáir þori að segja hug sinn nema í lokuðum herbergjum. Hver er ástæðan fyrir því?

Getur verið að þöggunar og „slaufunarmenningin“ sem tröllríður samfélaginu sé ástæðan? Ef einhver vogar sér að halda því fram að aðrar leiðir en lokun landamæra og frelsissvipting einkennalausra séu færar er umsvifalaust farið í manninn og spurt hvort hann vilji drepa gamalt fólk.

Er ekki kominn tími til að nálgast málið á vísindalegum og raunsæum forsendum? Hver þarf staðan að vera í samfélaginu til að við getum farið að lífa eðlilegu lífi? Þegar búið er að bólusetja viðkvæmustu hópa samfélagsins og þá sem teljast til framlinustarfsfólks? Engir eða afar fáir veikjast, hvað er þá verið að verja og á kostnað hvers? Hver þarf staðan að vera til að atvinnulífið fái að blómstra á ný? Eru stjórnvöld raunverulega ekki að leyta leiða til að komast yfir meira magn af bóluefni?

Vísindin

Allt frá upphafi faraldursins hefur því verið haldið á lofti að stjórnmálin hafi í einu og öllu fylgt því sem vísindin boða. Í fljótu bragði hljómar það vel og í upphafi var fullur skilningur hjá flestum á þessari nálgun. En einhversstaðar á leiðinni fóru vísindamennirnir að þagga niður í gagnrýnisröddum. Neituðu að ræða önnur sjónarmið en sín eigin og fóru að lýsa sínum pólitískum sjónarmiðum sem eru klárlega ekki vísindi. Meira að segja hefur verið gengið svo langt að atyrða dómstóla sem skáru upp úrskurð um ólögsmæti frelsisskerðinga í þágu pólitískrar stefnu. Engin gögn eða vísindalegar rannsóknir lágu til grundvallar þeirra aðgerða sem hér er vitnað til.

Forgangsroðun bólusetninga er eins og annað sem gert hefur verið að hluta til klúður. Hvernig stendur á því að fólk á líknardeild er bólusett á undan fólki sem klárlega er í framlínu samkvæmt skilgreiningu WHO, ICAO, IFALPA, IMO og fleiri til að nefna dæmi? Hversvegna er heilbrigðismenntað fólk sem ekki starfar þó sem slíkt, sett framar í forgang en áhafnir skipa og flugvéla? Dæmin eru fleiri því miður en vísindaleg rök hafa ekki fundist. Þrátt fyrir tilraunir FÍA og flugrekenda til að fá fund með sóttvarnalækni og fulltrúum heilbrigðisráðuneytis vikum saman hefur ekkert gengið í þá átt.

Það er ótrúlegt að hlusta á stjórnlinda embættismenn lýsa í viðtalsþáttum drepsótt sem herji nú á þjóðina. Í sömu andránni er þjóðinni hótad, „ef þið látið þetta ekki yfir ykkur ganga möglunarlaust mun ríkið skerða réttindi ykkar enn frekar“. En þetta er ekki drepsótt í þeim skilningi. Lífslíkur þeirra sem smitast eru mjög góðar. Afar fá smit finnast og enn færri veikjast og heilbrigðiskerfið er ekki að sligast. Markviss hræðsluáróður er grímulaut rekinn af stjórnvöldum og fjölmiðlum.

Hvernig stendur á því að enginn fæst til að ræða þessi PCR próf? Við lestur á gögnum CDC í Bandaríkjunum koma fram takmarkanir á áreiðanleika PCR prófanna. Prófið finnur ekki veiruna heldur erfðaeftni sem getur líka verið úr skildum veirum. En ef prófin eru svona nákvæm af hverju þarf þá 3 próf, og frelsisskerðingu á milli prófa hjá ósýktum og einkennalausum einstaklingum? Hvernig verður brugðist við næsta veirufaraldri sem er álíka bráðdrepani og skæð influensa? Eigum við von á að framvegis verði öll þjóðfélög í herkví þegar upp kemur veirufaraldur, hversu alvarlegur eða léttvægur sem hann kanna að vera.



Jón Þór Þorvaldsson,
formaður FÍA.

COVID fárið (frh.)

Efnahagsmálin

Rekstrarhalli ríkissjóðs stefnir í þann mesta sem við þekkjum. Reikningurinn verður sendur skattgreiðendum, komandi kynslóðum og fyrirtækjum. Hagsæld verður minni, atvinnustig lægra og framleiðni minni. Þess er von í kjölfar dýpstu efnahagskreppu sem við höfum upplifað sl. 100 ár.

Framundan eru skattahækkanir, skerðing á þjónustu hins opinbera og hækkandi verðbólga sem er fylgifiskur opinberrar skuldasöfnunar. Kaupmáttur fólks rýrnar og skuldir einstaklinga munu hækka og eignamyndun verður minni en ella. Þetta mun líka koma niður á þeim sem ekki hafa misst vinnuna.

Getur verið að hagfræðin geti útskýrt fyrir okkur hver raunveruleg áhrif þess að sitja með hendur í skauti verða þegar okkur Íslendingum, sem erum fullvalda þjóð, er í löfa lagið að breyta um stefnu og lágmarka áhrif núverandi kreppu.

Flugrekstur

Okkur er öllum ljóst að engin atvinnugrein hefur orðið jafn illa úti og flugrekstur. Lífslíkur flugrekstraraðila sem hafa borið uppi stóran hluta þjóðarframleiðslunnar fjarar hægt og rólega út. Það verða að teljast vonbrigði að heyra ekki meira í opinberri umræðu frá flugrekstraraðilum sem eiga allt sitt undir skynsemi og meðalhófi stjórnvalda.

Jákvæðu fréttirnar eru þó í þessu öllu að endurráðningar eru komnar af stað þó fáar séu. Við vonum að þær verði sem flestar á næstu vikum og að líf okkar verði komið í samt lag sem fyrst.

Það er ánægjulegt að sjá þau flugfélög sem með áræðni, sveigjanleika og framsækni hafa náð að halda sjó. Þar ber fremst að nefna Flugfélagið Atlanta. Nýlega var gert samkomulag milli FÍA og Ícelandair group um að AIC hafi heimild til fljúga innanlandsflug og milli Íslands og Grænlands og Íslands og Færeyja á flugnúmerum Ícelandair. Markmiðið með því samkomulagi er að stækka leiðarkerfi Ícelandair og samþætta markaðsstarf. Vonir standa til að samkomulagið geti rennt strykari stoðum undir flugrekstur beggja félaga og nú þegar merkja stjórnendur árangur af því samkomulagi.

Það hefur verið í nógu að snúast hér í höfuðstöðvum FÍA. Kjarasamningar hafa nú verið endurnýjaðir við flesta okkar viðsemjenda. Enn á þó eftir að endursemjja fyrir flugmenn Landhelgisgæslunnar, Mýflugs, flugskólanna og Ernis.

Bláfugl er svo sér kaflí í þessu öllu og eru tvö dómsmál rekin vegna þeirra fordæmalausis aðferða sem stjórnendur þess félags beita. Þinghald í félagsdómi verður þann 27. apríl nk. Við erum afar bjartsýn á niðurstöðu úr því dómsmáli.

Gosið í Geldingadölum hefur blásið lífi í útsýnisflug sem er kærkomin viðbót á tímum sem þessum. Víst má telja að með markaðssetningu muni gosið laða að ferðamenn erlendis frá þegar höftum léttir. Mikill áhugi er erlendis á Íslandi sem áfangastað í sumar samkvæmt því sem aðilar í ferðaþjónustu merkja. Einkum frá Bandaríkjunum og Bretlandi þar sem bólusetningar eru hvað lengst komnar.

Ég hef verið bjartsýnn á hraðann viðsnúning og ætla að leyfa mér að vera það áfram. Sagan segir okkur að þegar áföll hafa riðið yfir flugheiminn hafa þau komið harkalega niður á okkur hér á Íslandi en við höfum líka verið fljótari en aðrir að snúa seglum þegar vindar breytast og nýta byrinn til hraðrar sóknar.

Jón Þór Þorvaldsson
formaður FÍA

LHG og starfsaldurslistinn

Ingvar Tryggvason,
formaður öryggisnefndar skrifar:

Undarleg staða er skyndilega komin upp varðandi endurnýjun kjarasamnings flugmanna Landhelgisgæslunnar. Samninganefnd ríkisins hefur bitið í sig að **starfsaldurslisti flugmanna** standist ekki lög nr. 70/1996 um réttindi og skyldur starfsmanna ríkisins og því verði hann að vikja hjá flugmönnum LHG.

Þessi framgangi ríkisins veldur miklum vonbrigðum. Það er sjónarmið útaf fyrir sig að rekstur flugdeildar Landhelgisgæslunnar þurfi að falla að lögum um réttindi og skyldur starfsmanna ríkisins. **En við störfum eftir lögum um loftferðir** og í þeim er ekkert sem bannar þetta þrautreynda og rótgróna fyrirkomulag.

Heilbrigð öryggismenning er háð mörgum þáttum og er starfsaldurslistinn einn af burðarsúlunum. Hann skapar fyrirsjáanleika og sanngirni, en fyrirbyggir frændhygli (e. *nepotisma*) og spillingu. Ekki er vitað til þess að starfsaldurslistinn hafi verið LHG til trafala.

Það er sláandi að samninganefnd ríkisins ætli sér að skaða öryggismenningu LHG með þessari einstrengislegu afstöðu. Að ætla sér að heimfæra venjur sem varða starfsmannamál hjá opinberum stofnunum uppá starfrækslu fjölstjórnarloftfara er einu orði sagt fjarstæðukennt.

„Það er sláandi að samninganefnd ríkisins ætli sér að skaða öryggismenningu LHG með þessari einstrengislegu afstöðu.“

BREYTINGAR Á REGLUM UM ÞJÁLFUN FLUGMANNA

Kæru félagar

ICAO undirbýr breytingar á reglum um þjálfun flugmanna. Það regluverk sem við flugmenn fylgjum í störfum okkar er flókin samsuða alþjóðasamninga, alþjóðareglna, milliríkjasamninga og landsréttar einstakra ríkja. Frumuppsprettan ef svo má að orði komast er sáttmáli Alþjóðflugmálastofnunarinnar (ICAO) frá 1944 og viðbætur við hann. Þá var orðið ljóst að ríki heimsins yrðu að sameinast um helstu flugreglur. ICAO er hluti af stofnunum Sameinuðu Þjóðanna en hlutverk hennar er að stuðla að skipulagningu og þróun alþjóðflugmála með því að setja samræmdar reglur.

Helsta regluverk ICAO kemur fram í 19 viðaukum, svokölluðum Annexum við Chicago samninginn, sem geyma staðla og tilmæli stofnunarinnar (e. *Standards and recommended practices*).

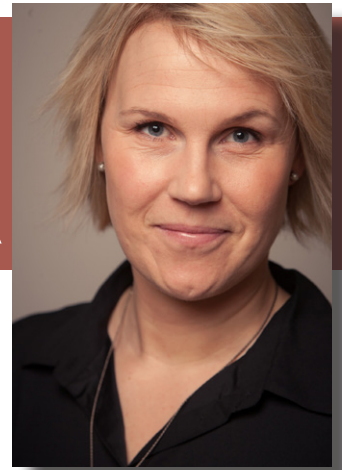
Viðaukarnir eru í sífelldri endurskoðun en breytingaferlið er heillangt og viðamiklað. Núna er að fara af stað vinna sem varðar breytingar á reglum um þjálfun flugmanna í samræmi við

nýja tæki og þróun í þjálfunarmálum. Í þessu augnamiði var stofnaður sérstakur vinnuhópur sem kallast *Personnel Training and Licensing Panel* (PTLP).

Vinnuhópurinn er stór og skipaður fulltrúum ýmissa hagsmunaaðila en undirritaðri var boðið sæti í hópnum í gegnum Alþjóðasamtök flugmanna, IFALPA og þá sem rödd okkar hóps.

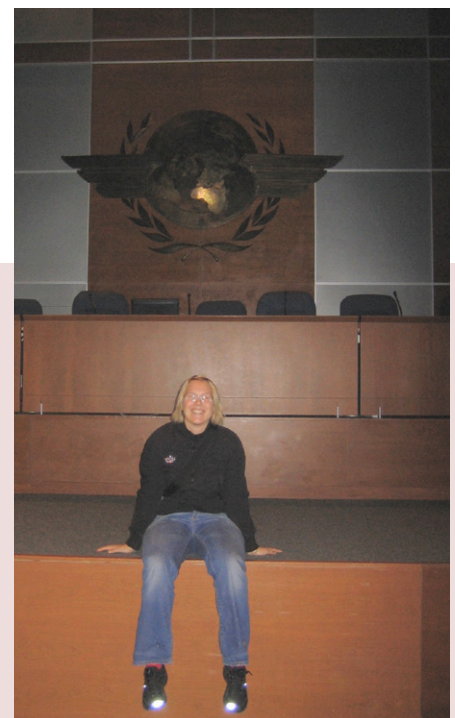
Það er vel passað upp á að allar skoðanir og uppástungur sem fulltrúar IFALPA leggja til séu í raun rödd flugmanna og því er ég með 10 manna vinnuhóp á bak við mig sem í sitja flugmenn víðs vegar að úr heiminum.

Þrátt fyrir mikla vinnu og vikulega fundi er virkilega spennandi að fá að skyggjast inn í heim ICAO. Frá því að við flugmenn mætum í fyrstu Air Law kennslustundina erum við meðvituð um hvað þessi stóra stofnun hefur mikil áhrif á vinnuumhverfi okkar.



Sara Hlín Sigurðardóttir, stjórnarmeðlimur í FÍA og formaður alþjóðanefndar FÍA

Það er því gaman að fá að fylgjast með ferlinu í tengslum við breytingar sem þessar og sjá hvað það er þungt í vöfum og hve mörgum formsatriðum þarf að huga að. Áætlað er að þessi vinna muni taka ár að lágmarki og mun FÍA að sjálfsögðu halda flugmönnum upplýstum um afraksturinn.



Undirrituð nýtti tækifærið til að skoða höfuðstöðvar ICAO í sinni fyrstu heimsókn til Montreal haustið 2005, þá á leið í verkefni til Kúbu. Í Montreal má einnig finna höfuðstöðvar IFALPA.

TÍMAMÓTASAMNINGUR FÍA VIÐ NORLANDAIR

Undirritun samnings í Flugsafninu. Frá vinstri: Jón Karl Ólafsson, Arnar Friðriksson, Þorvaldur Lúðvík Sigurjónsson, Davíð Smári Jóhannsson, Halla Kristjánsdóttir og Högni Bj. Ómarsson. Á myndina vantar Örnólf Jónsson.

Nýr samningur samþykktur einróma

Skrifað var undir nýjan kjarasamning Norlandair við FÍA í Flugsafninu á Akureyri, þriðjudaginn 16. mars. Í kjölfarið fór fram leynileg, rafræn atkvæðagreiðsla, sem lauk mánudaginn 22.mars, þar sem allir flugmenn Norlandair samþykktu nýja samninginn.

„Fyrir hönd samninganefndar FÍA óska ég flugmönnum Norlandair til hamingju með nýjan kjarasamning og fulltrúum félagsins þakka ég fyrir árangursríkt samstarf. Nýr kjarasamningur markar nýtt upphaf og ég vona að á grunni hans megi efla uppbyggingu Norlandair og markaðssókn félagsins,” sagði Högni Björn Ómarsson, formaður samninganefndar FÍA við Norlandair.

Ákvæði um styrk vegna fæðingarorlofs

Högni segir jafnframt að samningurinn endurspegli breytta tíma en í honum eru meðal annars ákvæði um styrk til að koma til móts við tekjutap í fæðingarorlofi, en meðalaldur flugmanna er slíkur að telja má líklegt að það komi vel að gagni. „Það verður þó aldrei til að bæta tekjutapið að fullu en við teljum það mjög jákvætt að ákvæðið sé núna þannig orðað í kjarasamningi að réttindin fylgi lögum - og gott betur.”

„Vonandi fáum við brátt fréttir af endurráðningum þeirra flugmanna sem þurftu að láta af störfum vegna samdráttar á síðasta ári. Litum björtum augum fram á veginn og dveljum ekki um of við allt það erfiði sem nú er að baki. Niðurstöðunni ber að fagna.”

FÍA óskar flugmönnum Norlandair til hamingju með nýja kjarasamninginn.

MYNDBAND UM DEILU VIÐ BLÁFUGL VEKUR ATHYGLI



Í vikunni var mál FÍA gegn Bluebird Nordic og SA flutt fyrir félagsdómi en óhætt er að segja að deilan hafi verið hörð.

Málið er nokkuð flókið en til að útskýra hlið sína á málinu og hvernig það tengist inn í sveiflur innan alþjóðlega flugheimsins ákvað FÍA að setja deiluna upp myndrænt, á íslensku og ensku, til deilingar á samfélagsmiðlum. Óhætt er að segja að myndbandið náði miklu flugi, bæði hérlandis og erlendis, og var því m.a. dreift af bæði ECA og IFALPA á samfélagsmiðlum þeirra, auk landssamtaka flugmanna um heim allan. Hægt er að horfa á myndbandið á [Youtube hér](#).

UM BÓLUSETNINGU FLUGÁHAFNA

Viðá um heim leggja yfirvöld áherslu á að bólusetja flugáhafnir sínar til að liðka fyrir bæði nauðsynlegum vöruflutningum og endurreisn ferðaþjónustunnar. Þegar bólusetningarferli flugáhafna víðsvegar um heiminn eru skoðuð bendir flest til þess að íslenskar áhafnir séu mjög aftarlega í ferlinu.

Tilmæli alþjóðaheilbrigðisstofnunarinnar (WHO) eru að flugfólk sé í 3. forgangshópi (e. 3. phase) þegar kemur að bólusetningum og hefur Flugöryggisstofnun Evrópu (EASA) tekið undir það frá upphafi faraldursins. Þann 25. mars ítrekaði EASA svo tilmæli sín um að áhafnir yrðu bólusettar eins fljótt og hægt væri í samræmi við afhendingarferli bóluefnis. Á Íslandi eru flugáhafnir hins vegar í 10. forgangshópi – það er að segja í alls engum forgangi.*

Í sjálfu sér er það ekkert vandamál að við flugfólk séum ekki sett frammar í forgangshóp bólusetninga að því gefnu að við séum bara heima, dveljumst innanlands eins og flestir aðrir landsmenn. Sú er þó ekki raunin og við erum á ferð og flugi. Að sama skapi gæti tregðan við bólusetningu íslenskra áhafna haft verulega neikvæð áhrif á komandi ferðamannatíð.

** Áth hér hefur orðið breyting á frá því grein var skrifuð, sbr. pistil sem fylgir hér á eftir þessari grein!*

Erlend yfirvöld setja flugsamgöngur í forgang

Erlendis hafa stór flugfélög á borð við Emirates, Qatar Airways, Etihad og flugfélög undir SIA samsteypunni í Singapore bólusett flest allt sitt flugfólk og hafið markaðsókn með þá staðreynd að vopni. Þetta gera flugfélögin í náinni samvinnu við sín stjórnvöld og eru þessar aðgerðir dæmi um það sem er að gerast í flugheiminum.

Auðvitað munu farþegar í náinni framtíð skoða þessi atriði eins og önnur þegar velja á flugfélag til að ferðast með. Þessi flugfélög eru, og hafa verið, bæði beint og óbeint í samkeppni við Ícelandair um farþega yfir Atlantshafið. Önnur stór félög, evrópsk og bandarísk, munu keppast við að gera slíkt hið sama til að laða til sín farþega.

Í Bandaríkjunum er forgangsroðun flugáhafna misjöfn eftir ríkjum en samkvæmt fyrirbyggjandi lista eru flugfreyjur og -þjónar yfirleitt í hóp 1a, 1b eða 1c. Örfá ríki innan USA setja flugfólk í annan hóp og enn færri í þann þriðja. Þá hafa bandarísk flugmálayfirvöld (FAA) sett aukinn þrýsting á yfirvöld um að flyta bólusetningum flugmanna, og virðast þær, eftir forsetaskiptin hafa tekið talsvert stökk.

Minna má á að bandarískt flugfélag hefur lagt fram allþetta flugáætlun til Íslands í sumar. Bresk flugfélög hugsa sér örugglega líka gott til glóðarinnar í Geldingadöllum um leið og tækifæri gefst.

Við megum ekki láta það gerast að íslensk flugfélög verði ekki samkeppnishæf, þegar síst skyldi í þessum málum.

Hætta á smiti áhafna erlendis

Ícelandair og ýmsir aðrir aðilar hafa ítrekað óskað eftir að áhafnir færist frammar í forgangsroðun fyrir bólusetningar, en án árangurs. Því miður virðast fjölmiðlar túlka óskina sem dæmi um n.k. forréttindafrekju flugfólks og flugfélags þrátt fyrir að hagur heildarinnar, ferðaþjónustunnar og

flugfélagsins liggja augljóslega undir.

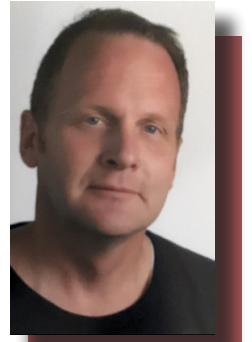
Þess má geta til samanburðar að starfsfólk Leifsstöðvar, sem er í sýnilegri nánd við ferðafólk, var sett í forgangshóp 4 sem er vel. Það eru t.d. tollafgreiðslufólk, landamæra starfsmenn og ræstingarmenn sem fara ekki úr landi en sjá ferðamenn í seilingarfjarlægð, oft jafnvel í gegnum gler. Sá hópur hefur að mestu verið bólusettur.

Til að liðka um fyrir flugþjónustu var sniðin sér undan-tekningarregla fyrir flugfólk sem er þannig að sé farið í vinnuna erlendis og heim aftur, þurfi ekki neinar ráðstafanir eftir heimkomu, ef fjarvera frá Íslandi er innan við 72 klst. Svo merkilegt sem það er, þá er þetta túlkað sem vinnusóttkví. Sé fjarvera lengri þarf áhafnarmeðlimur að fara í hefðbundið sóttkvíarferli eins og aðrir. Út af fyrir sig er þetta gott framlag til ferðaþjónustunnar sem ber að þakka, það væri mjög kostnaðarsamt og snúið fyrir flugfélagið ef áhafnir enduðu alltaf í sóttkví eftir hverja vinnuferð.

Frá upphafi faraldurs hefur Ícelandair lagt ríka áherslu á faglega fræðslu til starfsfólks, að gætt sé að sóttvörnum og að farið sé að yftruð reglum til að forðast smit. Það breytir þó ekki þeirri staðreynd að hætta á smiti er talsverð erlendis þrátt fyrir að farið sé eftir yftruð reglum til að forðast smit. Innviðir erlendra hótela, áhafnarútur, flugvellir, veitingastaðir sem senda á hótél o.s.frv. og starfsfólk allra þessara staða geta verið smitberar. Snertifletir eru margir og vonlaust er að tryggja tilskylda fjarlægð milli einstaklinga.

Erlend flugfélög með framsýn yfirvöld fá verulegt forskot

Samkvæmt upplýsingavef stjórnvalda er spáð að hópur 10, sem inniheldur í raun alla sem ekki eru í forgangshópum, verði bólusettur frá ca. 7. júní til loka júlí. Spár hafa ekki staðist vel hingað til og áætlanir enn síður. Virkni síðustu bólusetninga íslenskra flugáhafna mun því líklega ekki verða



Baldur Vilhjálmsson,
flugstjóri.

„Við megum ekki láta það gerast að íslensk flugfélög verði ekki samkeppnishæf, þegar síst skyldi í þessum málum.“

UM BÓLUSETNINGU FLUGÁHAFNA (FRH.)

að fullu náð fyrr en í fyrsta lagi seint í haust eða næsta vetur. Ekki er ólíklegt að sú staða komi upp að þegar erlend yfirvöld áætla að meirihluti flugfólks flugfélaga í hverju landi fyrir sig hafi verið bólusettur, verði starfandi áhafnarmeðlimum erlendra ríkja, sem ekki hafa verið bólusettir að fullu, meinað að koma til viðkomandi landa. Sú staða gæti því skyndilega leitt til þess að Íslendair yrði sem málbundið við staur vegna áhafnaskorts. Meginþorri Íslendair áhafna væri enn óbólusettur og það flug sem þó er flogið héðan til London, Boston og annarra áfangastaða Íslendair myndi tímabundið raskast verulega.

Á meðan myndu erlend flugfélög í samvinnu við með framsýn yfirvöld fljúga héðan og þaðan, þ.m.t. á okkar helstu markaði milli Evrópu og USA. Það væri líka vart á vandræðin bætandi hér hjá okkar litla flugfélagi, með spriklandi ferðamannagöng í bakgarðinum, að erlend flugfélög hirtu í þokkabót rjómann af upphafi nýrrar ferðamannatíðar á Íslandi vegna skammsýni í bólusetningum á íslensku flugfólki.

Lottó spilað með flugáhafnir

Að minnsta kosti þrisvar á undanförunum mánuðum hefur hurð skolið nærri hælum þegar mér hefur verið tilkynnt að smit hafi fundist hjá farþegum í flugi hjá mér. Þó hef ég

aðeins flogið brot af farþegaflugi Íslendair undanfarna 10-12 mánuði, þannig að tilfellið eru vafalaust fleiri. Að mati sóttvarnarlæknis hefur sóttkví fyrir áhöfn í mínum tilfellum ekki talist nauðsynleg, en þó hefur verið mælt til þess að hegðun okkar eftir flugið væri sem næst í líkingu við sóttkví og að við fylgdumst vel með heilsunni.

Hvað þýða þessi tilmæli? Í mínum huga þýða þau bara að verið er að spila lottó með flugáhafnir og landamærasmit sem flugfólk gæti auðveldlega borið til landsins.

Það væri svo miklu einfaldara að bólusetja áhafnir, losna að mestu leyti við líkur á að áhafnir beri smit inn í landið, gera Íslendair samkeppnishæfara, og losna við að lenda í því sjónarspili sem ég reifaði hér ofar um hugsanleg bönn vinnuferða óbólusetttra áhafnarmeðlima. Það gæti allt eins ræst eins og margt annað skrítið sem tengist Covid, sem hefur ræst undanfarna mánuði.

Eftir stendur svo líka spurningin af hverju ekki er farið að tilmælum WHO og EASA héraðs um bólusetningu flugfólks gegn Covid.

UPPFÆRT

MEIRA AF BÓLUSETNINGUM!

Gaman er að segja frá því að frá því að ég ritaði þessa grein, sem birtist fyrst á Visir.is þann 14. apríl sl., liðu innan við tvær vikur þar til breyting varð á forgangi á bólusetningum áhafna úr 10. hópi í hóp 8.

Má reikna með að ýmsir þættir hafi ráðið þar för, svo sem að þörf umræða og aukinn þrýstingur frá fleiri aðilum sem þegar unnu ötullega að þessu, hafi haft þar mikil áhrif.

Sjálfur fylgdi ég birtri grein eftir og sendi stutta, hnitmiðaða greinargerð til nokkura aðila innan stjórnkerfisins sem sýndu málefni áhuga og lögðu sitt af mörkum til þess að leggja okkur lið. Vona ég að þannig náist að fullbólusettja áhafnir fyrr en ella.

Því ber að fagna, enda um stórt hagsmunamál að ræða auk þess sem yfirvöldum ber að fylgja tilmælum alþjóðlegra stofnana eins og WHO, ICAO og EASA.

Að því sögðu minni ég á hve mikilvægt það er að við hikum ekki við að láta heyra í okkur, að við nýtum okkur þann stuðning sem FÍÁ getur veitt okkur og sýnum líka FÍÁ þann stuðning sem við getum veitt að sama skapi.

„Að því sögðu minni ég á hve mikilvægt það er að við hikum ekki við að láta heyra í okkur, að við nýtum okkur þann stuðning sem FÍÁ getur veitt okkur og sýnum líka FÍÁ þann stuðning sem við getum veitt að sama skapi.“

Stjórn FÍÁ þakkar Baldri kærlega fyrir vasklega framgöngu í þessu máli!

Baldur Vilhjálmsson, flugstjóri

Baldur Vilhjálmsson, flugstjóri.

ÖRYGGISMÁL

Ingvar Tryggvason,
formaður öryggisnefndar skrifar:



Bluebird og Sanngirnismenningin

ÖFÍA viðheldur allajafnan ströngum hliðaraðskilnaði gagnvart kjaramálum. Þó skapaðist tilefni til afskifta í febrúar er sá sem þetta skrifar fékk að sjá verktakasamning sem flugmenn Bláfugls starfa eftir.

Óhætt er að segja að liðsmönnum ÖFÍA hafi verið ofboðið er fjallað var um samninginn á nefndarfundi.

Í verktakasamningnum er [sektarákvæði](#) verði verði starfsmaðurinn uppvís að því að brjóta gegn ákvæðum ráðningarsamnings í mjög

viðtækum skilningi. Flugmanni er meðal annars óheimilt að veita þriðja aðila nokkrar einustu upplýsingar, án þess að það sé afmarkað nánar, beint eða óbeint, um starfsmannaleiguna, flugfélagið eða aðra samstarfsaðila, með hvaða hætti sem er.

Sanngirnismenning (e. Just Culture) hefur verið innleidd í lög um loftferðir og fáum við ekki með nokkru móti séð að ákvæði um fésekt í ráðningarsamningi falli að þeirri hugmyndafræði.

Þar sem Samgöngustofa vísaði frá fyrirspurn ÖFÍA á þeim forsendum að ráðningar-samningar væru stofnuninni óviðkomandi, var fyrirspurn send EASA í Köln og ECA sömuleiðis sett inni málið. Niðurstöðu er beðið.

Single Pilot Operation

Það vakti athygli í janúarmánuði þegar Patrick Ky forstjóri EASA steig fram með yfirlýsingar um að stofnunin væri viljug til að slaka á regluverki um starfrækslu í einstjórnarumhverfi (e. single pilot) í atvinnuflugi. Hann tók sérstaklega fram að þetta gæti mögulega gerst fljótt á þeim skeiðum flugferðar þegar ekki væri þörf á tveimur flugmönnum í stjórnklefanum. Ekki fylgdi sögunni á hvaða skeiðum flugferðar væri ekki þörf á tveimur flugmönnum.

Við höfum séð árangur AIRBUS í tilraunum sínum með sjálfvirk flugtök. Sjálfvirkni og gagnaflytningar verða sífellt áræðanlegri og fullkomnari en tilhugsunin um flugvélar sem eru

að einhverju eða öllu leiti fjarstýrðar er eitthvað sem nálgast þarf með mikilli varúð.

Við höfum á síðustu árum séð nokkur atvik þar sem alvarlegar hreyfibilanir ýttu tveggja manna áhöfnum út að ystu þölmörkum ýmist rétt eftir flugtak eða í farflugi. Geimför eru send til plánetunnar Mars með alsjálfvirkum hætti, en þau bera ekki 350 farþega af holdi og blóði.

Hér er auðvitað um vegferð að ræða þar sem markmiðið er að lækka rekstrarkostnað. Hvaða flugfélag myndi ekki vilja komast af með helmingi færri flugmenn í vinnu?

Ástæða er að vekja athygli á [grein sem franska flugmannafélagið SEPLA](#) birti nýverið.

„We believe that this could be implemented quite soon, typically for phases of the flight when you don't necessarily need two pilots in the cockpit“
- Patrick Ky

737-MAX

Nú hefur flugbanni á Boeing 737-MAX vélar verið aflétt. Liðsmenn ÖFÍA hafa fylgst með framvindu mála og kynnt sér þau gögn sem fram hafa komið.

Ljóst er að fjölmargir þættir spiluðu saman í þeim tveimur hörmulegu slysum sem urðu. Þar afjöpuðust brestir í öryggismenningu Boeing og kvilli í vélinni sjálfri, afmarkaður og einfaldur sem var einfalt úrlausnarefni.

Ástæða er til að mæla með [greinum Björns Fehrm](#) hjá Leeham News um málið.

Fá ef nokkur loftför hafa farið í gegnum viðlíka vottunarferli og engin ástæða er til að efast um öryggi þeirra. Að sama skapi mega þeir sem koma að smíði eða starfrækslu loftfara ekki gleyma því eitt andartak að þessi dásamlega tækni sem færir okkur slíkt frelsi og tækifæri er dauðans alvara.

ÖRYGGISMÁL (frh.)

Hvassahraun

Undanfarin ár hefur borgarstjórn Reykjavíkur tekist að stýra umræðu um nýjan innanlandsflugvöll út í hraun, nánar tiltekið Hvassahraun. Jarðvísindamaðurinn Ármann Höskuldsson komst þannig að orði um Reykjanesið að það væri eldbrunnið frá fjöru til fjalla.

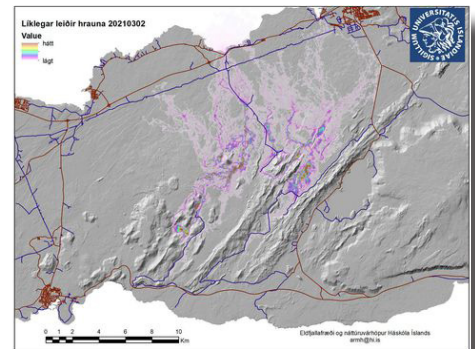
Við þekkjum atburðarás síðustu missera, svokölluð „Rögnunefnd“ skilaði niðurstöðu um að vert væri að kanna möguleika þess að byggja nýjan innanlandsflugvöll í Hvassahrauni. Á blaðsíðu 54 í skýrslu nefndarinnar gefur að líta þennan texta þar sem stöðum var rennt undir framvinduna:

„Í skýrslu ÍSOR kemur fram að hraun sem myndu ógna flugvallarstæði í Hvassahraunslandi myndu koma upp í Krýsuvíkurkerfinu. Miklar líkur eru á að aldir líði áður en Krýsuvíkurkerfið rumskar næst. Búast má við að næsta gosskeið á Reykjanesskaga hefjist í Brennisteinsfjöllum. Það gæti orðið eftir um eina öld. Hraun þaðan er ekki líklegt til að ógna flugvallarstæðinu í Hvassahrauni.“

Okkur má vera ljóst að eldsumbrot við Fagradalsfjall (Krýsuvíkurkerfinu) hafa kollvarpað þessu mati. Jarðvísindamenn eru á einu máli um að nýtt eldgosatímabil á Reykjanesi sé hafið, en eldvirkni á Reykjanesi er lotubundin og getur staðið yfir í allt að 400 ár í senn.

Þorvaldur Þórðarson eldfjallasérfræðingur hefur fjallað um spá um eldgos við Keili sem myndi valda því að hraun flæddi norður, niður Hrútagjagengjuna í átt að Hafnarfirði og í áttina að fyrirhuguðu flugvallarstæði.

Ábyrg stjórnvöld sem reka raunsæja stefnu í flugmálum hljóta að endurskoða hugmyndir um að byggja nýjan flugvöll á þessu svæði.



Mynd: Toby Elliot / Unsplash

BIEG / Airsight

Þýska ráðgjafarfyrtækið Airsight skilaði skýrslu um Egilsstaðaflugvöll í febrúar og þær endurbætur sem ráðast þarf í. Ásgeir Rúnar Harðarson flugvallarstjóri á Egilsstöðum fór fyrir innlendum starfshópi sem aflaði upplýsinga og var Airsight innan handar.

Niðurstaðan felur í sér að leysa þarf þrjá flöskuhálsa, bæta flugumverðarþjónustu, stækka flughlaðið og hefja byggingu samsíða akbrautar.

Með því að ráðst í þessar nauðsynlegu framkvæmdir við flugvöllinn munu stjórnvöld fjárfesta í flugöryggi. ÖFÍA lítur á það sem ákjósanlegt og

raunhæft markmið að ná fram u.þ.b. 5 mínútna lengdaraðskilnaði á milli véla sem undirbúa aðflug að völlum.

Vinna við þær breytingar ætti að geta hafist strax þar sem öll þekking er fyrir hendi innan Ísavia og Samgöngustofu til þess að ljúka henni.

Núverandi verklag sem felur í sér 10 mínútna lengdaraðskilnað getur reynst mjög hamlandi sé skyggni á völlum takmarkað.

Í niðurstöðu Airsight er áréttað að akbraut samsíða allri flugbrautinni ásamt stærra flughlaði skuli vera markmið til framtíðar lítið.

Í tímariti sem Eurocontrol gaf út veturinn 2016 er mikilvægi akbrauta samsíða flugbrautum áréttað með orðunum: “[Avoid designs that lead to backtrack operations for aircraft prior to take-off or after landing. Taxiways that are parallel to the runway minimize the time aircraft \(and also vehicles\) stay on the runway, so are a key element for safety and efficiency](#)”

EFÍA ÁRANGUR SÉRHÆFÐRA FJÁRFESTINGA

Árlega er fjárfestingarstefna Eftirlaunastjóðs FÍA (EFÍA) endurskoðuð en við mótun hennar hefur verið lögð áhersla á áhættudreifingu. Almennt má halda því fram að blönduð og vel dreifð eignasöfn séu ókjósanlegur kostur fyrir lífeyrissparnað, slíkt veiti viðeigandi áhættudreifingu og skili góðri langtímaávöxtun.

Áhættudreifing felur meðal annars í sér að fjárfest er í ólíkum eignum og eignaflokkum, innanlands sem og erlendis með það að markmiði að draga úr sveiflum í ávöxtun safna í heild sinni. Í fjárfestingarstefnu þessa árs hjá sjóðnum er haldið áfram á sömu vegferð og hefur verið vörðuð undanfarin ár, hlutfall og fjölbreytni erlendra eigna hefur verið aukið en einnig er vægi innlendra óskráðra hlutabréfa aukið.

Hvað er átt við með sérhæfðari fjárfestingum?

Eftirlaunastjóður FÍA hefur um árábil fjárfest í sérhæfðum fjárfestingum. Hér er átt við fjárfestingar sem falla ekki undir hefðbundna fjárfestingarflokka til dæmis skuldabréf og hlutabréf. Sérhæfðar fjárfestingar fela gjarnan í sér lengri bindingu, eru óskráðar eða að jafnaði illseljanlegri en hefðbundnari fjárfestingar. Oft eru þær áhættusamar en fela oft á móti í sér væntingar um hærri lengri tíma ávöxtun. Dæmi um sérhæfðar fjárfestingar eru framtaks- og vísifjárfestingar*, fasteignafjárfestingar, fjárfestingar í innviðum og sérhæfðar skuldabréfafjárfestingar. Árangur þeirra er best metinn yfir lengra tímabil en ekki frá ári til árs líkt og með margar hefðbundnari fjárfestingar.

Gera má ráð fyrir, líkt og með aðra fjárfestingarkosti, að ekki gangi allar slíkar fjárfestingar vel en þegar upp er staðið er heildarávöxtun flokksins hinn endanlegi mælikvarði á það hvernig til tekst. Þegar skoðaðar eru þær innlendu sérhæfðu fjárfestingar sem EFÍA hefur tekið þátt í á sl. 12 árum er heildarfjárhæð sem lögð hefur í slík verkefni um 3 milljarðar króna og samtals ávinningur af þeirri fjárfestingu nam um sl. áramót um 615 milljónum króna.

*Framtaks- og vísifjárfestingar: Framtaksfjárfestingar eru yfirleitt fjárfestingar í hlutabréfum fyrirtækja sem ekki eru skráð á markað en eru þegar í rekstri. Vísifjárfestingar eru almennt fjárfestingar þar sem fjárfest er í fyrirtækjum á fyrri stigum í líftíma þeirra en fyrir liggur þörf á frekari þróun á vöru og vexti.

Erlendar sérhæfðar fjárfestingar

EFÍA hefur markvisst aukið vægi erlendra eigna eftir að gjaldeyrishöft voru afnumin árið 2017. Hluti erlendra fjárfestinga eru erlendar sérhæfðar fjárfestingar en sett hefur verið markmið um að auka vægi þeirra í varfærunum skrefum á komandi árum. Á síðasta ári var fjárfest í þremur erlendum sérhæfðum fjárfestingum:

- **DNB Private Equity VII:** Sjóðurinn fjárfestir í öðrum framtakssjóðum sem aftur fjárfesta í óskráðum hlutabréfum og gefur því góða áhættudreifingu. Áherslur sjóðsins eru á framhaldssjóði 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.
- **Obligo Global Infrastruktur II:** Obligo Global Infrastruktur II er innviðasjóðasjóður, þ.e. sjóður sem fjárfestir í öðrum sjóðum sem aftur fjárfesta beint í innviðafjárfestingum. Áhættudreifing er mikil og í fjárfestingarstefnunni er lögð áhersla á samval sjóða með ólíka áhættuþætti, raunverulega innviði og fjárfestingar í sjálfbærum verkefnum. Að minnsta kosti 85% af fjárfestingunum eru innan OECD ríkjanna og áhersla er lögð á sjálfbærni og ábyrgar fjárfestingar.
- **Wellington Global Property:** Wellington Global Property er fasteignasjóður og eru fjárfestingar hans dreifðar í undirgeirum fasteignamarkaðarins á heimsvísu. Sjóðurinn fjárfestir aðallega í hlutabréfum fyrirtækja sem þróa, reka eða leigja út fasteignir á þróuðum mörkuðum heimsins.

Innlendar sérhæfðar fjárfestingar

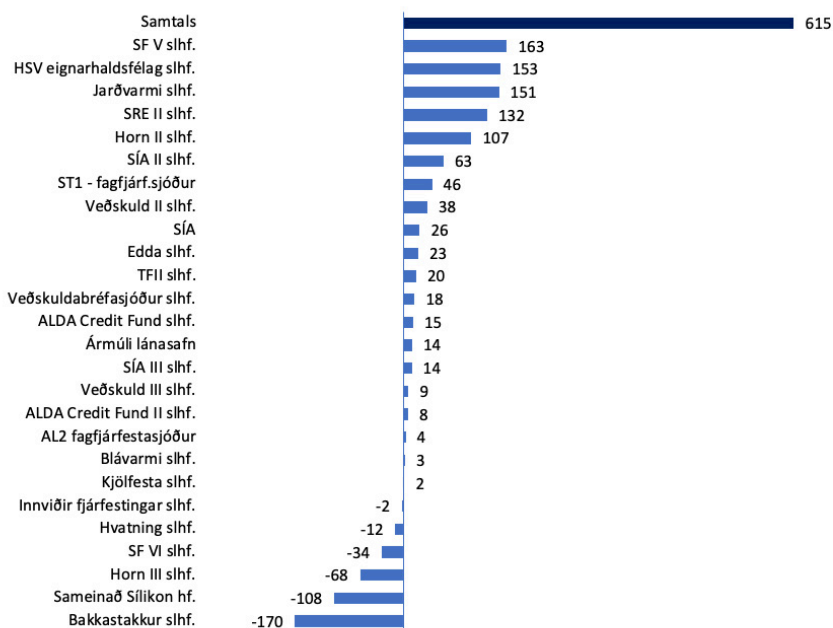
Gjaldeyrishöft sem voru sett á í kjölfar efnahagshrunsins 2008 höfðu veigamikil áhrif á fjárfestingarumhverfi og mögulegar fjárfestingar. Vegna þessa ákvað EFÍA að leggja aukna áherslu á sérhæfðar innlendar fjárfestingar og hefur árangur frá þeim tíma til dagsins í dag á heildina litið verið góður þó dæmi séu um að einhverjar fjárfestingar hafi farið verr en upphaflegar forsendur gerðu ráð fyrir.

Nokkuð hefur verið fjallað um fjárfestingu lífeyrissjóða í kísilverinu PCC á Bakka við Húsavík en EFÍA hefur gert varúðarniðurfærslu í nokkrum skrefum um alls 79% frá upphaflegri fjárfestingu. Framleiðsluferlið hefur því miður ekki komist í nægilega gott horf en að auki spila inn í erfiðar aðstæður á hrávörumörkuðum og mikil óvissa til skemmri tíma sem hefur litað starfsemina.

Við mótun fjárfestingarstefnu fyrir árið 2021 var meðal annars horft til áhrifa sem efnahagslegur samdráttur í kjölfar kórónuveiru-faraldursins hefði að öllum líkindum í för með sér en líklegt þótti að vænleg fjárfestingartækifæri myndu lita dagsins ljós við endurreisn íslensks efnahagslífs. Vegna þessa var ákveðið að leggja m.a. áherslu á fjárfestingu í framtakssjóðum eða sjóðum sem fjárfesta á innlenda óskráða markaðnum og að auki er einnig horft til fjárfestingu í nýsköpun.

Mikil reynsla og þekking hefur byggst upp innan nýsköpunar og er mikill meðbyr hjá hinu opinbera og fjárfestum með slíkri starfsemi. EFÍA hefur horft til slíkra fjárfestinga í gegnum vísisjóði sem fjárfesta í fyrirtækjum í nýsköpun en nú þegar er fyrirhuguð skuldbinding til þátttöku í nokkrum slíkum sjóðum auk frekari skrefa á þeirri vegferð.

HAGNAÐUR/TAP Í MILLJÓNUM KRÓNA AF SÉRHÆFÐUM FJÁRFESTINGUM EFÍA



* Byggt á nýjustu upplýsingum frá forsvarsmönnum viðkomandi fjárfestinga og með fyrirvara um skekkjur í útreikningum.

* Heildarfjárhæð sem fjárfest var fyrir í ofangreindum fjárfestingum nam um 3 milljörðum króna.

Hér má sjá árangur einstakra innlendra sérhæfðra fjárfestinga Eftirlaunastofns FÍA sem er lokið eða langt á veg komnar og fjárfest hefur verið í frá 2008. Þegar fjárfest er í sérhæfðum fjárfestingum er mikilvægt að hafa í huga að fjárfestingarnar fela oftast í sér lengri tíma bindingu og það tekur hverja fjárfestingu um 7-10 ár að ljúka sínu ferli.

• **Jarðvarmi:** Árið 2011 fjárfesti EFÍA í HS Orku, sem er innviðafjárfesting í tengslum við sölu endurnýjanlegra orkugjafa. Árleg ávöxtun er um 6%.

• **SF V:** Árið 2014 fjárfesti EFÍA í félagi sem var stofnað utan um fjárfestingu í Festi, sem á sínum tíma voru meðal annars verslanirnar Krónan og Elko. Árleg ávöxtun var um 27%.

• **HSV Eignarhaldsfélag:** Árið 2015 fjárfesti EFÍA í HS Veitum, sem er innviðafjárfesting í tengslum við vatnsdreifikerfi. Árleg ávöxtun er um 25%.

• **Fasteignasjóðurinn SRE II:** Árið 2011 tók EFÍA þátt í fasteignasjóðnum SRE II á vegum sjóðastýringarfyrtækis Stefnis þar sem meðal annars var fjárfest í Ícelandair hótlinu á Akureyri, húsnæði Nýherja, Hótel Borg og Advania. Árleg ávöxtun var um 25%.

• **Framtaksfjárfestingarsjóðurinn HORN II:** Árið 2013 ákvað EFÍA að fjárfesta í framtaksfjárfestingasjóðnum Horn II á vegum sjóðastýringarfyrtækis Landsbréfa sem meðal annars fjárfesti í félögnum Hvatningu, stærsta eiganda Bláa Lónsins, Fáfní Off-shore og Kea hótélum. Árleg ávöxtun er um 25%.

• **Íslenski athafnasjóðurinn II:** Árið 2013 fjárfesti EFÍA í framhaldssjóð Íslenska athafnasjóðsins á vegum Stefnis, Íslenska athafnasjóðsins II. Hann fjárfesti meðal annars í Festi og Skeljungu. Árleg ávöxtun er um 13%.

• **Veðskuldabréfasjóðir:** Á árunum 2014-2017 hefur EFÍA fjárfest í veðskuldabréfasjóðnum Alda Credit Fund (I, II), Veðskuld (II, III) og Landsbréf Veðskuldabréfasjóð en um er að ræða fjárfestingu í innlendum veðskuldabréfum þar sem undirliggjandi eru meðal annars skuldabréf með veðum í fasteignum. Árleg ávöxtun veðskuldabréfasjóðanna er um 6%.

• **ST1 fagfjárfestisjóður:** Árið 2016 fjárfesti EFÍA í ST1 á vegum Stefnis. Árleg ávöxtun um 7%.

• **TFII:** Árið 2017 fjárfesti EFÍA í TFII, á vegum Íslenskra verðbréfa, sem hefur fjárfest í Hreinsitækni, Coripharma og Genis. Árleg ávöxtun um 15%.

• **Íslenski athafnasjóðurinn:** Árið 2011 ákvað EFÍA að taka þátt í Íslenska athafnasjóðnum á vegum Stefnis sem meðal annars fjárfesti í Högum og Sjóvá. Árleg ávöxtun um 18%.

• **Edda slhf:** Árið 2013 fjárfesti EFÍA í innlenda framtakssjóðnum Eddu hjá sjóðastýringarfyrtækinu Virðingu. Sjóðurinn fjárfesti meðal annars í Dominos, Securitas, Marorku og Íslandshótélum. Árleg ávöxtun er um 8%.

• **Ármúli lánasafn:** Árið 2015 fjárfesti EFÍA í fagfjárfestisjóði í rekstri Stefnis. Um var að ræða eignatryggt skuldabréf til fjármögnunar á skilgreindu lánasafni MP banka. Árleg ávöxtun um 7%.

• **Íslenski athafnasjóðurinn III:** Árið 2016 fjárfesti EFÍA í framhaldssjóði Íslenska athafnasjóðsins á vegum Stefnis sem meðal annars fjárfesti í Reykjavík EDITION, Terra, Hamri, Lyfju og Men&Mice. Árleg ávöxtun er um 5%.

• **AL 2 fagfjárfestisjóður:** Árið 2018 fjárfesti EFÍA í AL 2 á vegum Stefnis sem var fjárfesting í óskráðum skuldaviðurkenningum fyrirtækja í gegnum Kviku banka hf. Árleg ávöxtun var um 5%.

• **Blávarmi:** Árið 2019 fjárfesti EFÍA í Blávarma sem fjárfestir í Bláa lóninu. Árleg ávöxtun er um 2%.

• **Kjölfesta:** Árið 2012 fjárfesti EFÍA í framtakssjóðnum Kjölfestu sem var samstarf Virðingar og ALM ráðgjafar. Sjóðurinn fjárfesti meðal annars í Meniga, Odda, Senu, Íslands hótél. Árleg ávöxtun er um 1%.

• **Innviðir fjárfestingar:** Árið 2015 fjárfesti EFÍA í innviðasjóði sem fer með eignarhlut í HS Veitum. Árleg ávöxtun er um -3%.

• **Hvatning:** Árið 2019 fjárfesti EFÍA í sjóði á vegum Landsbréfa sem fer með eignarhlut í Bláa lóninu. Árleg ávöxtun var um -6%.

• **SF VI slhf:** Árið 2014 fjárfesti EFÍA í SF VI á vegum Stefnis sem var fjárfesting í Gagnaverinu Verne Global á Reykjanesi. Árleg ávöxtun er um -6%.

• **Framtaksfjárfestingarsjóðurinn HORN**

III: Árið 2016 fjárfesti EFÍA í framtaksfjárfestingarsjóðnum Horn III á vegum sjóðastýringarfyrtækisins Landsbréfa sem meðal annars fjárfestir í Ölgerðinni, Hópbílum og Bilaleigu Flugleiða. Árleg ávöxtun er um -11%.

• **PCC Bakki:** Árið 2015 fjárfesti EFÍA í kísilverksmiðju við Húsavík. Þrátt fyrir að líftíma verkefnisins sé ekki lokið og ekki komið að endapunkti hafa erfiðleikar í rekstri og aukin fjárþörf orðið til þess að sjóðurinn hefur gert um 79% varúðarniðurfærslu frá upphaflegri fjárfestingu.

• **United Silicon:** Árið 2015 fjárfesti EFÍA í kísilverinu United Silicon í Helgukví á Reykjanesi. Síðaxandi rekstrarfærðleikar og rökstuddur grunur um sviksemi varð þess valdandi að fjárfestingin tapaðist að endingu að fullu en hún nam rúmlega hálfu prósentu af eignum sjóðsins.

PSP

STUÐNINGSKERFI JAFNINGJA

Merkum áfanga var náð þegar FÍA skrifaði undir samstarfssamninga við Icelandair, Air Iceland Connect og Air Atlanta um að halda úti stuðningskerfi (e. Peer Support Programme eða PSP) fyrir flugmenn.

Nú þegar hefur hópur flugmanna verið valinn sem kemur að málinu ásamt stöðnefnd FÍA og tvö námskeið hafa verið haldin af þar til bærum sérfræðingum og hafa Rúðolf Rafn Adolfsson, geðhjúkrunarfræðingur, og Jóhann Wíium, flugsálfræðingur verið fengnir til liðs við PSP prógrammið. Þá er unnið að nýrri heimasíðu fyrir verkefnið. Vart þarf að taka fram að þetta merka samstarf stendur öðrum viðsemjendum FÍA einnig til boða.

Við bendum félagsmönnum okkar einnig á að þeim býðst fjölbreytt sérfræðipjónusta í gegnum [Sjúkrasjóð FÍA](#).



Frá vinstri: Þ. Haukur Reynisson (ICE), Jón Þór Þorvaldsson, formaður FÍA, og Einar Dagbjartsson, formaður stöðnefndar.



Frá vinstri: Bergur G. Jónasson og Guðmundur Helgason frá Air Atlanta, Jón Þór Þorvaldsson, formaður FÍA, og Einar Dagbjartsson, formaður stöðnefndar.



Frá vinstri: Magnús Sigurjónsson (AIC), Jón Þór Þorvaldsson, formaður FÍA, og Einar Dagbjartsson, formaður stöðnefndar.

NORLANDAIR

NÝ BEECHCRAFT KING AIR 200

Norlandair bætti við sig blómum nýverið þegar níu farþega Beechcraft King Air B200 bættist í flota félagsins. Vélin er fimmta flugvél Norlandair en fyrir á flugfélagið sams konar vél auk þriggja 19 farþega véla af gerðinni DHC6 Twin Otter.

Nýja vélin verður mikið notuð í ferðir milli Íslands og Grænlands en fyrir stuttu gerði Norlandair tíu ára samning við grænlandsku heimastjórnina um flugþjónustu milli Nerlerit Inaat (*Constable Point*) í Scoresbysundi og Íslands. Um 80% af starfsemi félagsins er á Grænlandi en nýja vélin hentar einmitt vel fyrir stuttar flugbrautir eins og á Nerlerit Inaat, á Bildudal og Vopnafjarði.

Auk mikillar starfsemi á Grænlandi heldur Norlandair uppi áætlanarflugi milli Reykjavíkur og annars vegar Bildudals og hins vegar Gjögurs, auk áætlanarflugs frá Akureyri til Grímseyjar, Þórshafnar og Vopnafjarðar.



INTELLIGENT TRANSPORTATION SYSTEMS ITS ÍSLAND

Mynd: Marc Oliver Jodoin / Unsplash

ITS Ísland var stofnað í september 2019 með aðstoð frá ITS Noregi. ITS stendur fyrir *Intelligent Transportation System* sem þýða má sem samtengdar/snjallar samgöngur. ITS Ísland er aðildafélag á landsvísi fyrir bæði opinbera og einkaaðila með það að markmiði að leggja saman krafta til að þróa og styðja við notkun nýrrar tækni þegar kemur að fjölferðamáta og sjálfbærum samgöngulausnum. Aðilar að ITS Íslandi eru Reykjavíkurborg, Vegagerðin, Strætó, samgönguráðuneytið og ráðgjafavirtækin Efla, Mannvit, Verkís, VSÓ og VSB. Þá er ITS Ísland hluti af sam-norrænu samtökunum ITS Nordics plus, ásamt ITS Noregi, ITS Danmörku, ITS Svíþjóð, ITS Finnlandi og ITS Eistlandi.

ITS Ísland eru ung samtök, sérstaklega þegar horft er til þess að það eru næstum fimm áratugir síðan fyrstu ITS lausnirnar komu fram erlendis. Kórónavírusinn hefur haft stór áhrif á virkni samtakanna síðastliðið ár, og breyta þurfti málþingum sem ætluð voru til kynningar starfseminnar í rafræna viðburði. Hins vegar hafa viðburðir á netinu opnað nýjar dyr og meðal annars auðveldað okkur að fá erlenda gesti til að halda erindi. ITS Ísland hefur nú haldið þrjú vefþing um dróna, gjaldheimtu og flýtgjöld og samgöngur sem þjónustu (e. *Mobility as a Service*) og fengið fjölmarga erlenda sérfræðinga til að halda áhugaverð erindi.

Samstarf þvert á landamæri er kjarninn í starfsemi okkar. Landamæri milli ríkja, milli stofnana, einkaaðila og menntastofnana og jafnvel milli sviða og deilda í stórum fyrirtækjum. Með breiðan meðlimahóp og og góð tengsl við nágretta okkur á Norðurlöndunum, þá vonumst við til að þróa samtökin í að verða ákveðin þungamiðja þegar kemur að rannsóknum á snjöllum samgöngum á Íslandi ásamt því að liðka fyrir

innleiðingu á nýjustu ITS lausnunum. Markmið okkar er einnig að skapa vettvang fyrir samstarf og nýsköpun, hvort sem er á vegum hins opinbera, á einkamarkaði eða þegar kemur að rannsóknum.

Nú þegar hefur samstarfið milli aðildarfélaga ITS Nordics borið árangur með tilkomu rannsóknarverkefnanna NOMAD mobility og ODIN, sem njóta stuðnings frá Norræna nýsköpunarsjóðinum (e. Nordic Innovation Fund) og Horizon 2020 (nú Horizon Europe), rammaáætlun Evrópusambandsins.

En hvað er ITS og hvers konar verkefni falla undir það hugtak?

ITS er vítt hugtak en í grunninn snýst það um stafrænar samgöngur og nýjustu tækni, þjónustu og flutningslausnir til að fullnýta skilvirki þeirra samgöngukerfa sem fyrir liggja. Vegna eðlis snjallausna og flækjustigs, þá eru þær oft dreifðar hér og þar í ólíkum atvinnu- og starfsgreinum. Þetta skapar þörf fyrir sameiginlegan og traustan vettvang eins og ITS samtök til að tengja fólk, deila upplýsingum og ýta á reglugerðir sem styðja við notkun ITS lausna.

Hugtakið ITS eða snjöll samgöngukerfi (e. *Intelligent Transportation System*) á rætur sínar að rekja til upphafs áttunda áratugarins með tilkomu *National Highway Traffic Safety Administration* í Bandaríkjunum en þá vöknudust fyrst hugmyndir um að nýta nýjustu tækni fyrir samgöngukerfi. Það mætti jafnvel sega að hugtakið ITS náði allt aftur til ársins 1935 þegar fyrstu stöðumælunum var komið fyrir eða jafnvel aftur til ársins 1914 þegar þriggja lita umferðarljós voru tekin í notkun.



Lilja G. Karlsdóttir (til vinstri) er formaður ITS Ísland, og Berglind Hallgrímsdóttir er ritari samtakanna.

ITS ÍSLAND:
[Heimasíða](#)
[Facebook síða](#)

Nokkur dæmi um ITS lausnir úr sögunni*

1970+

Á áttunda áratugnum voru fyrstu algörðsmarnir þróaðir fyrir samtengd vegakort, forrennari nútíma leiðsögukerfa þar sem vegakerfi voru kóðuð inn í stafrænan gagnagrunn þannig að ákveðnar leiðir gætu verið forritaðar. Þetta var kallað sjálfvirk leiðsögukerfi (e. *Automatic Route Control System* eða ARCS) og var fyrst þróað til að ákveða leiðir fyrir blaðadreifingu.

Almenningssamgöngufyrirtæki fylgdu í kjölfarið og nýttu sér kerfið til að staðsetja strætisvagnana á korti. Tengd þessu var farið að vinna með tækni þar sem grafnar voru niður segulmagnaðar málmræmur eða skynjarar í malbikið. Þegar strætó keyrði yfir skynjararnam hann mynstrið sem var síðan notað til að greina staðsetningu farartækjanna. Þetta kerfi er undanfari segulspólna sem eru í dag algengustu skynjarar til að meta staðsetningu og hraða farartækja. Segulspóluskynjarar eru samsettur úr einni eða fleiri lykklum úr vírum sem eru lagðir í malbikið og síðan tengdir við stýrikassa. Slíkir skynjarar eru oftast notaðir við ljósastryði gatnamót til að greina hvort farartæki eru að bíða við ljósin, skynjararnir tala þannig við stjórnkassa sem getur breytt ljósastillingunni og þannig t.d. stýtt grænt ljós á götum sem eru auðar og aukið grænt ljós á móti þar sem umferð er til staðar.

Önnur dæmi um frumskref ITS eru breytileg skilti eða (e. *Dynamic Message signs*) og aðreinastjórnun (e. *ramp management*) sem veita annars vegar vegfarendum upplýsingar og viðvaranir og stjórna hins vegar umferð á aðreinum eða römpum, fyrst notað á sjöunda áratugnum. Aðreinastjórnun er þegar ljósastryngar eru notuð til að stjórna fjölda farartækja sem keyra inn eða út af hraðbrautum og er í almennri notkun víða um heim í dag. Stjórnstöðvum fyrir samgöngur var einnig hleypt af stokkunum undir lok sjöunda áratugarins í Norður Ameríku og síðar í Evrópu.

1980+

Á níunda áratugnum urðu öryggis- og umhverfismál æ fyrirferðameiri við mótnun samgöngustefna og á sama tíma varð tæknin ódýrari og snjallari með tilkomu örgjörva, tölva, skynjara og GPS tækni. Á þessum áratug varð til hugtakið um snjalla stjórnun þjóðvegakerfa (IVHS eða *intelligent vehicle highway system* á ensku) sem náði yfir tækni sem tengdi farartæki við innviði til að bæta öryggi og skilvirkni flutningskerfanna.

Í Bandaríkjunum, Evrópu og í Japan lagði iðnaðurinn áherslu á að finna leiðir til að nýta þessa nýju samgöngutækni, IVHS, og háskólar komu á fótí rannsóknaverkefnum sem einblíndu á háþróaða tækni í yfirborðsflutningum. Hugtakið ITS kom síðar í stað hugtaksins IVHS.

Árið 1983 hófst í Kaliforníu áætlun sem bar heitið *Fuel-Efficient Traffic Signal Management* eða FETSIM og snérist sú áætlun um að endurstilla ljósastryngarkerfi

til að bæta umferðarflæði og minnka eldsneytisnotkun og útblástur. Þetta var fyrsta verkefnið af þessari stærðargráðu, fyrir allt Kaliforníuríki, þar sem fjárveiting var fyrir þjálfun og tæknilega aðstoð til framkvæmda eilda sveitarfélaga. Á þeim 11 árum sem áætlunin var starfrækt, breyttu 160 sveitarfélög tímasetningu á 12.245 umferðaljósum, sem dró úr stoppum um 13%, minnkaði ferðatíma um 7% og eldsneytisnotkun um 8%.

Í borginni Los Angeles var árið 1984 í fyrsta sinn sett upp kerfi (e. *Automated Traffic Surveillance and Control System*) til að tengja saman skynjara og umferðarljós á stóru svæði og búa til fyrstu samræmdu stýringu umferðarljósa.

Rannsóknir á vélfræðarfræði hafa átt stóran þátt í þróun ITS tækni. Kerfi fyrir leiðsögn, skynjun og könnun hafa öll verið þróuð og síðar hagnýtt í aðra tæknigeira, svo sem samtengd og sjálfvirk ölutæki.

Hagsmunahópurinn *Mobility 2000* var stofnaður árið 1989 af sjálfboðaliðum. Hópurinn hafi ekkert formlegt umboð en átti engu að síður mikilvægan þátt í að tengja saman talsmenn úr ólíkum áttum svo sem úr opinbera geiranum, iðnaðarfyrirtækjum, ráðgjafafyrirtækjum og háskólasamfélaginu til að tala máli nýrrar tækni við stefnumótun. Hópurinn átti lykilorð til að yta undir stofnun *ITS America* og *Ertico-ITS Europe*. *ITS America* var stofnað árið 1991, 2 árum eftir að *Mobility 2000* varð til.

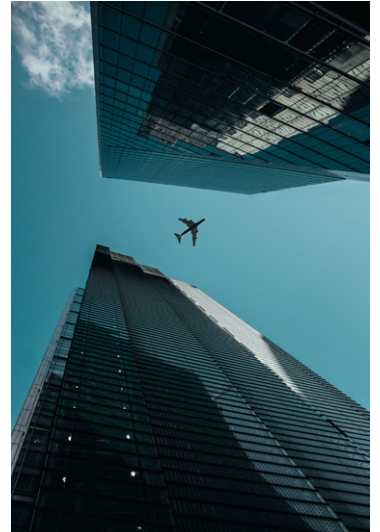
1990+

Mobility 2000 ýtti þeirri hugmynd að samgönguráðuneyti Bandaríkjanna að þörf væri á að að virkja lykilaðila í hinu dreifða samfélagi samgangna. Samhliða stofnun *ITS America*, var skrifað undir lög sem báru nafnið *Intermodal Surface Transportation Efficiency Act* eða ISTEA í Bandaríkjunum.

Litið hefur verið á ISTEA sem fyrstu samgöngulögin á nýju tímabili sem kalla mætti eftir-hraðbrautaárin en með þeim fór áherslan frá því að byggja nýjar hraðbrautir yfir á rekstrarstjórnun og viðhald kerfanna, ásamt því að áhersla var lögð á að hvetja til þróunar og hagnýtingar á háþróaðum ITS lausnum.

Sama árið, eða 1991, var *Ertico-ITS* stofnað í Evrópu, að frumkvæði 15 leiðtoga innan samgönguiðnaðarinnar og framkvæmdastjórnar ESB, til að brúa bilið milli rannsókna og raunútfærslu á samgöngubjónustu.

Á tíunda áratugnum kom GPS tæknin fram, eins og við þekkjum hana í dag, sem og GIS (e. *Geographical Information Systems*). Almenningsamgöngur fjölmargra landa tóku upp þessi kerfi til að fylgjast með staðsetningu farartækja, halda áætlun og upplýsa farþega um komutíma. Þessi tækni tryggir einnig skilvirk neyðarviðbrögð. Í dag treysta milljónir notenda á GPS tæknina, í lofti, á láði og legi.



Mynd: Domagoj Cosic / Unsplash

„Tækninýsköpunin sem átti sér stað á fyrsta áratug aldarinnar hefur skotið ITS áfram, með aukinni sjálfvirkni og samtenginu, og auknum tækifærum fyrir ferðalanga til að safna samgönguupplýsingum í gegnum samfélagsmiðla og símaöpp.“

* Heimild: [History of Intelligent Transportation Systems: USDOT, and Ertico – ITS Europe](#)



ITS ÍSLAND (frh.)

Mynd: NASA / Unsplash

Skynjarar gegndu mikilvægu hlutverki í rafrænum tollheimtakerfum (ETC kerfi), sem gátu skuldfært reikninga bifreiðaeigenda rafrænt án þess að þeir þyrftu að stöðva. Handvirkar gjaldheimtuaðferðir geta annað um 350 farartækjum á klukkutíma, en rafræn gjaldheimtakerfi geta afgreitt allt að 1800 farartæki á sama tíma. Notkun slíks búnaðar hófst í Evrópu árið 1986 og í Bandaríkjunum árið 1991.

2000+

Í byrjun aldarinnar varð mikill vöxtur í samskiptatækni með betri farsímum og hraðari WiFi kerfi. Skýjavistun varð almennari og ódýrari, svo hægt var að safna umtalsvert stærri gagnasettum til greiningar. Tækninýsköpunin sem átti sér stað á fyrsta áratug aldarinnar hefur skotið ITS áfram, með aukinni sjálfvirkni og samtenginu, og auknum tækifærum fyrir ferðalanga til að safna samgönguupplýsingum í gegnum samfélagsmiðla og símaöpp.

Árið 2005 skrifaði samgönguráðuneyti Bandaríkjanna undir samstarfssamning um rannsóknir við einkasamsteypu sem leidd var af Rannsóknarstofnun Michigan háskóla í samgöngumálum, til að þróa og prófa samþætt öryggiskerfi fyrir ökutæki (e. *Integrated vehicle-based safety system* eða IVGSS). Þetta frumkvæði leiddi til árekstrarviðvörðunarkerfa og aðstoðarkerfa ökumanna sem eru í fjölmörgum farartækjum í dag. Þessi kerfi eru t.d. akreinarvarar, speglaskynjarar fyrir blinda blettinn og árekstrarviðaranir. Þegar þessi tækni kom fyrst fram um 2007 var einungis boðið upp á hana í lúxusbílum en nú er tæknin almenn í flestum farartækjum.

2010+

Eftir hrúnið árið 2009 hefur aðaláhersla verið lögð á að nýta betur þau samgöngukerfi og bílaflota sem til eru. Á sama tíma hafa upplýsingatæknikerfi og öpp þróast á ofurhraða yfir í áherslu á sjálfkeyrandi og samtengd farartæki.

Hugmyndin um samgöngur sem þjónusta (e. *Mobility as a Service – MaaS*) hefur tröllriðið samgönguheiminum síðasta áratuginn, en þá er áherslan farin af farartækinu sjálfu og yfir á ferðalagið sjálft, frá upphafi til enda, í samnýttum farartækjum. Við höfum séð sprengingu í nýjum samgönguöppum fyrir alla fararmáta, allt frá bílum, almenningssamgöngum og hjólum yfir í rafskutlur og önnur örflæðis farartæki.

Þessi grein nær einungis yfir brot af þeim verkefnum sem hægt er að kalla ITS verkefni, en veitir þó lesandanum örlitla innsýn inn í þennan víðfeðma og áhugaverða heim.

ITS samtökin á Norðurlöndum voru stofnuð fyrir 20 árum síðan, og það má því öllum vera ljóst að Ísland er því miður afar aftarlega á merinn þegar kemur bæði að því að nýta ITS lausnir og þegar kemur að þátttöku í rannsóknarverkefnum sem snúa að ITS.



Picture: Jonathan Pie / Unsplash

FÍA NEWSLETTER APRIL 2021

ENGLISH VERSION

COVID epidemic

Jón Þór Þorvaldsson
FÍA president writes:

2020 and probably 2021 will cast a large shadow on the panels of history. These years will be remembered primarily for an invisible phenomenon: a virus, Sars-cov-2, habitually referred to as COVID. We don't need to inform you about the origin and spread of the epidemic, which was alarmingly fast

It is safe to say that no one predicted that the situation would drag on for as long as it now has. After all, the goals in the beginning were completely different than now. "Flattening the curve and protecting the health care system" was a goal that everyone understood. A virus-free country, closed borders, unemployment and mass bankruptcies are not understood by any thinking person.

The financial loss is irreparable, and tens of thousands of people have lost their livelihoods. Poverty is rising in the world and the progress of recent decades are being sacrificed. Icelanders, who have close ties with aviation and tourism, which has been badly affected, so unemployment is now at its highest. But what is sacrificed and for what? How much can this cost?

Business

Many of the companies in the country are hanging on by a thread. The fall in income is massive, with large operating losses, and asset burns have become a fact. The fall in income is due to government decisions, but little is heard from the business community. It seems that few dare to express their thoughts, except behind closed doors. Why is that? Could it be that the silence and the "cancel culture" that dominates society is the reason? If anyone dares to claim that there are other ways than closing borders and the deprivation of liberty for symptomless people, they are immediately accused of wanting to kill old people. Isn't it time to approach the issue on scientific and realistic grounds? What does the situation in society need to be in order for us to start living a normal life?

When the most vulnerable groups in society and those who are considered frontline workers have been vaccinated? No or very few people get sick, what is being defended and at whose expense? What does the situation need to be in order for the economy to flourish again? Is the government really not looking for ways to get access to more vaccine?

Scientific advice

Ever since the beginning of the epidemic, it has been claimed that the politics have, in one way or another, followed the scientific advice. At first glance this sounds

good, and, in the beginning, most people understood this approach. But somewhere along the way, scientists began to silence critical voices. Refused to discuss views other than their own and began to describe their political views that are clearly not science. In fact, this has gone so far as to have reached the courts, where they have been reprimanded for the illegal deprivation of liberty in the interests of political policy. No data or scientific research formed the basis of the actions cited here.

Vaccination priorities are like anything else that has been partially messed up. How is it that people receiving palliative care are vaccinated before people who are clearly in the front line as defined by WHO, ICAO, IFALPA, IMO, to name a few? Why are people educated as health workers but do not work as such, given priority over the crews of ships and aircraft? Unfortunately, there are more examples, but no scientific arguments have been found. Despite attempts by FÍA and airlines to meet with the Chief Epidemiologist and representatives of the Ministry of Health for weeks, we've gotten nowhere.

Það er ótrúlegt að hlusta á stjórnlanda embættismenn lýsa í viðtalsþáttum drepsótt sem herji nú á þjóðina. Í sömu andránni er þjóðinni hótad, "ef þið látið þetta ekki yfir ykkur ganga möglunnarlaus munum ríkið skerða réttindi ykkar enn frekar". En þetta er ekki drepsótt í þeim skilningi. Lífslíkur þeirra sem smitast eru mjög góðar. Afar fá smit finnast og enn færri veikjast og heilbrigðiskerfið er ekki að sligast. Markviss hræðsluáróður er grímulaust rekinn af stjórnvöldum og fjölmiðlum.

Hvernig stendur á því að enginn fæst til að ræða þessi PCR próf? Við lestur á gögnum CDC í Bandaríkjunum koma fram takmarkanir á áræðanleika PCR prófanna. Prófið finnur ekki veiruna heldur erfðaeftni sem getur líka verið úr skildum veirum. En ef prófin eru svona nákvæm af hverju þarf þá 3 próf, og frelsisskerðingu á milli prófa hjá ósýktum og einkennalausum einstaklingum? Hvernig verður brugðist við næsta veirufaraldri sem er álíka bráðdrepani og skæð influenza? Eigum við von á að framvegis verði öll þjóðfélög í herkví þegar upp kemur veirufaraldur hversu alvarlegur eða léttvægur sem hann kanna að vera.

It's amazing to hear obedient government officials describing the deadly plague attacking the people in interviews. In the same breath, the people are threatened, "if you don't abide by the rules without complaint, the state will further infringe on your rights". But this is not a plague in that sense. The life expectancy of those infected is very good. Very few infections are found and even fewer get sick, and the health system is not



Jón Þór Þorvaldsson
FÍA president.

deteriorating. Targeted terror propaganda is blatantly run by the government and the media.

How come no one dares discuss these PCR tests? Reading the CDC data from the United States reveals limitations on the reliability of the PCR tests. The test does not detect the virus but a genetic material that may also be from different viruses. But if the tests are so accurate, why do you need 3 tests, and a restriction on freedom between tests in uninfected and asymptomatic individuals?

How will the next viral epidemic, which is as deadly as a bad case of the flu, be dealt with? Do we expect that in the future, when a viral epidemic breaks out, that societies across the globe will be under blockade, no matter how serious or trivial it may be?

The economy

The operating deficit of the Treasury is heading to be the largest we've seen. The invoice will be sent to taxpayers, future generations and companies. Decreased economic growth, lower employment levels, and diminished productivity. This is what we can expect to see in the wake of the deepest economic crisis we have experienced in the last 100 years.

Ahead are tax increases, cuts in public services, and rising inflation, which is a by-product of public debt accumulation. Purchasing power will decline, individual debts will rise, and asset formation will be lower than otherwise. This will also affect those who have not lost their jobs. It may be that economics can explain to us what the real impact of sitting idly by will be when we Icelanders, a sovereign nation, are in a position to change policy and minimize the impact of the current crisis.

Aviation

We are all aware that no industry has been hit as hard as aviation. Air carriers, which have supported a large part of the country's GDP, are slowly losing their grip. It must be said that it is disappointing to not hear more from them in the public debate, representing an industry that relies entirely on the common sense and proportionality of the government.

The positive news, however, are that in all this, re-employment has slowly begun. We hope to see more hiring in the coming weeks and that our lives will resume to normal as soon as possible.

It is gratifying to see the airlines that have managed to stay afloat with boldness, flexibility, and progress. Air Atlanta (AIC) should be mentioned first. An agreement was recently reached between FIA and Icelandair group that AIC would be authorized to fly domestic flights and between Iceland and Greenland and Iceland and the Faroe Islands on Icelandair flight numbers. The aim of this agreement is to expand Icelandair's route network and integrate marketing activities. It is hoped that the agreement will strengthen the operations of both companies, and the management is already marking the results of that agreement.

There has been a lot going on here at the FIA headquarters. Collective labour agreements have now been renewed with most of our counterparts. Negotiations are still to be made for the pilots of the Coast Guard, Mýflug, the flight schools and Ennir.

Bluebird Nordic is a separate chapter in all this and two court cases are being pursued due to the unprecedented methods used by the association's management. A hearing in the Labour Court (is. Félagsdómur) will be held on 27 April next. We are very optimistic about the outcome of that court case.

The eruption in Geldingadalur has breathed life into sightseeing flights, which is a welcome addition in times like these. It is certain that with the marketing, the eruption will attract tourists from abroad when the restrictions are lifted. People within the tourist industry have perceived a lot of interest in Iceland as a destination this summer, in particular from the United States and the United Kingdom, where vaccinations have come a long way. I have been optimistic about the rapid turnaround and will allow myself to remain so. History tells us that when shocks have hit the aviation world, they have hit us hard here in Iceland, but we have also been faster than others to turn sails when the winds change and use the wind for rapid attack.

LHG & the Seniority list

A strange situation has suddenly emerged in terms of renewing the CLA of the Icelandic Coast Guard's pilots (LHG). The state's negotiation committee has decided that the seniority list of pilots is not in accordance with legislation nr. 70/1996 on the rights and duties of government employees, and it must therefore not apply to the Coast Guard's pilots.

This position of the state is a great disappointment. Of course we respect the point of view that the aviation department of the Coast

Guard (LHG) must be operated in accordance with the rights and duties of government employees. *But we operate according to aviation legislation, and in it there is nothing forbidding this tried and trusted arrangement.*

A healthy safety culture is dependent upon various factors, and the seniority list is one of its foundations. It creates predictability and fairness, but prevents nepotism and corruption.

We have never known the seniority list to be a problem for the LHG. It is striking that the state's negotiation's committee is intending to harm the LHG's Safety Culture with this short-sighted attitude.

To insist on applying HR procedures for public institutions on to operating multi-pilot aircraft is simply put ludicrous.

Ingvar Tryggvason,
Chair of FIA's Safety Committee

CHANGES TO RULES ON PILOT TRAINING AND LICENCING



Sara Hlín Sigurðardóttir,
Member of the Board of FIA
and Chair of FIA's interna-
tional committee.

Dear colleagues,

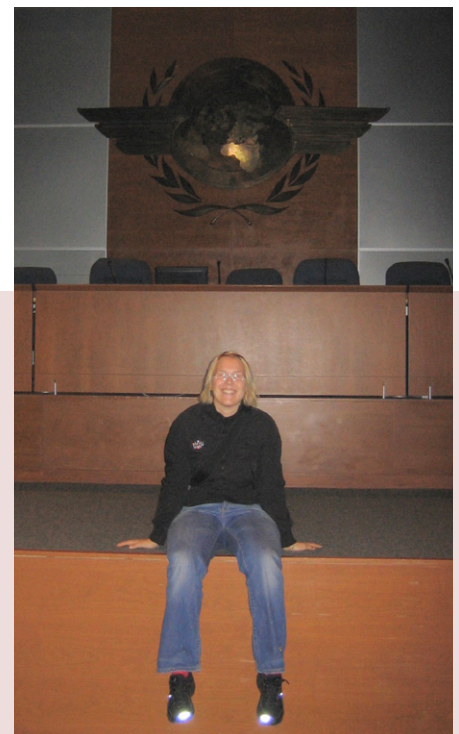
The regulatory framework we follow in our work as pilots is a complicated amalgam of international treaties, international regulations, agreements between states, and legislations of individual countries. The original source is the Convention on International Civil Aviation (The Chicago Convention), drafted in 1944, and its later provisions. When it was written, it had become clear that the countries of the world would have to agree upon main regulations in aviation. ICAO is a UN Specialized Agency, and its core mandate is to help achieve the highest possible degree of uniformity in civil aviation regulations, standards, procedures, and organization.

The main framework of ICAO is presented in 19 Annexes to the Chicago Convention. The Annexes contain the standards and recommended practices of the institution. They are under constant review, but the procedure for amendments is long and extensive. At present, work has begun regarding changes to the regulation on pilot training, in coordination with new technologies and developments in training. A special working group was created to work on this matter: the Personnel Training and Licencing Panel (PTLP).

The PTLP is quite large, with representatives of various stakeholders. I was honoured to be offered a seat on the Panel through IFALPA, as the voice of our group. We want to ensure that the points of view and suggestions that IFALPA representatives put forth are in fact representing pilots, and therefore I have a 10 person working group supporting me, with ten pilots from across the globe.

Although the work ahead is extensive and includes weekly meetings, it is very exciting to catch such a glimpse into the world of ICAO. From our first lesson in Air Law, we pilots are conscious of the enormous effect this large institution has on our work environment. It is therefore very interesting to be able to observe the process in relation to changes such as these, and to see the level of complexity it entails and the amount of formal details that must be observed. We estimate that this work will take no less than a year, and FIA will of course make sure that pilots are informed on the results.

"We want to ensure that the points of view and suggestions that IFALPA representatives put forth are in fact representing pilots, and therefore I have a 10 person working group supporting me, with ten pilots from across the globe."



Sara Hlín used the opportunity to visit ICAO's headquarters during her first visit to Montréal in the fall of 2005, on her way on assignment in Cuba. Montréal is also home to the IFALPA headquarters.



NEW CLA WITH NORLANDAIR CELEBRATED

Picture: Signing at the Aviation museum. From the left: Jón Karl Ólafsson, Arnar Friðriksson, Þorvaldur Lúðvik Sigurjónsson, Davíð Smári Jóhannsson, Halla Kristjánsdóttir and Högni B. Ómarsson. The picture is missing Örnólfur Jónsson.

New CLA with Norlandair unanimously approved

A new Collective Labour Agreement was signed by FÍA and Norlandair at the Icelandic Aviation Museum in Akureyri on 16. March, 2021. The agreement was then approved by all pilots through e-voting that concluded on Monday, 22. March. „On behalf of FÍA's negotiating committee I congratulate all Norlandair pilots on the new CLA, and to the representatives of the company I send thanks for the efficient collaboration. A new CLA marks a new beginning, and I hope that it will prove the basis to empower the development of Norlandair and its market position,” said Högni B. Ómarsson, head of FÍA's negotiation committee with Norlandair.

Clause on support during Parental Leave

Högni further explains that the new CLA is a reflection of changing times, having for example a clause to mitigate income loss during parental leave, as the medium age of the pilots is such that this should be very beneficial. "It will never fully cover the loss of income, but this is a very good step, one that not only follows the letter of the law but goes even further." In Iceland, both parents have equal rights to a paid parental leave at the birth or adoption of a child (12 months total - 6 months each), where a public fund supplies up to 80% of your income during the leave, but no higher than 600.000 ISK per month.

"I hope we will soon receive news that the pilots who lost their jobs last year due to the recession will be rehired. Let's look with bright eyes ahead, and not dwell on the difficult times that have passed. We should celebrate these results."

ANIMATED VIDEO ABOUT BLUEBIRD NORDIC



This week, FÍA's case against Bluebird Nordic and SA was tried in the labour court but it is safe to say that the dispute has been harsh.

The matter is somewhat complex, so FÍA decided to create an animated video to explain their point, and also how the matter connects into the international aviation industry. The video is available in both Icelandic and English.

It is safe to say that the video has travelled the globe, and has been shared by e.g. ECA and IFALPA on social media, as well as various national associations.

You can watch the video on [Youtube here](#).

FLIGHT CREW VACCINATIONS

In many parts of the world, authorities are focusing on vaccinating their flight crews to facilitate both the necessary freight transport and the restoration of tourism. In comparison it is striking to see how far behind the Icelandic crews are in the process.

The World Health Organization (WHO) recommends that flight crews should be in the 3rd phase when it comes to vaccinations, and the European Aviation Safety Agency (EASA) has supported this recommendation from the beginning of the epidemic. On 25 March, EASA reiterated its recommendation that flight crews should be vaccinated as soon as possible in accordance with the vaccine delivery process. In Iceland, on the other hand, flight crews are in the 10th priority group - that is to say, not a priority at all.

In itself, it is not a problem that we pilots are not placed in the priority group of vaccinations, provided that we are just at home, staying domestically like most other Icelanders. That is not the case, however, and we are on the move. In the same way, the reluctance to vaccinate Icelandic crews could have a significant negative effect on the upcoming tourist season.

**This has since changed to priority group 8 following the original release of this article, see more in the following article!*



Captain Baldur
Vilhjálmsson

Governments give priority to air transport

Major airlines such as Emirates, Qatar Airways, Etihad and airlines under the SIA Group in Singapore have vaccinated most of their flight crews and started marketing with this fact at the forefront. The airlines do this in close cooperation with their respective governments, and these actions are just an example of what is happening in the aviation world.

Of course, in the near future, passengers will look at vaccinations like any other factors when choosing an airline to travel with. These airlines are, and have been, both directly and indirectly in competition with Icelandair for transatlantic passengers. Other large companies, European and American, will compete to do the same to attract passengers.

In the United States, cabin crew priorities vary by state, but according to the available list, flight attendants are usually in groups 1a, 1b or 1c. Very few states place cabin crew in the second group and even fewer in the third. The US Federal Aviation Administration has put increasing pressure on authorities to speed up the vaccination of pilots, and it seems that they have made significant advancements since the president change.

It is worth mentioning that an American airline has submitted a very comprehensive flight plan to Iceland this summer. British airlines are certainly also thinking hard about the Geldingadalur eruption as soon as the opportunity arises. We may not allow Icelandair to become uncompetitive in these matters.

Infection risks abroad

Icelandair, FIA and others have repeatedly requested that flight crews be given higher priority for vaccinations, but without success. Unfortunately, the interpretation of the request has mainly been that the wish is an example of an elitist attitude of pilots and airlines, despite the fact that the benefits of the whole, the tourism industry and the airline are

clearly undermined.

It should be noted for comparison that the staff at the international airport in Keflavík, who are in visible proximity to tourists, was placed in priority group 4, which is good. These are e.g. customs officers, border guards and the cleaning staff, who do not leave the country but are in proximity with tourists, albeit often through glass. This group has mostly been vaccinated.

In order to facilitate flight services, an exception was formulated for flight crew members that if they go on flights and return home within 72 hours, no measures need to be taken. As remarkable as it may seem, it is interpreted as an occupational quarantine. If the absence is longer, the crew member must go through the traditional quarantine process like others. In itself, this is a good contribution to the tourism industry, which we should be grateful for. It would be very costly and logistically complicated for the airline if the crews always ended up in quarantine after each business trip.

Since the beginning of the epidemic, Icelandair has placed a great emphasis on providing its employees with expert knowledge and information on the pandemic, and the strictest measures are followed to prevent infections.

This, however, does not change the fact that the risk of infection is considerable abroad, despite the strictest rules for avoiding infection. The infrastructure of foreign hotels, crew buses, airports, restaurants that ship to hotels, etc., and the staff of all these places can be contagious. There are many interfaces and the required distance between people is impossible to ensure.

Foreign airlines gain advantage

According to the Covid information website in Iceland, pilots fall under group 10 for precedence, which in fact includes everyone who is not in priority groups. We can expect to receive vaccinations from approx. June 7 to the end of July. Forecasts

FLIGHT CREW VACCINATIONS (CONT.)

have not been successful so far and plans have been even worse. The full effectiveness of the last vaccinations of Icelandic flight crews will therefore probably not be achieved until at least late autumn or next winter.

It is not unlikely that when foreign authorities estimate that the majority of airline pilots in each country are vaccinated, not vaccinated crew members of foreign countries will be barred from arriving in those countries. This situation could suddenly lead to Icelandair being partly grounded due to a lack of available crew, and the scheduled flights flown from here to London, Boston and other Icelandair destinations would be significantly disrupted.

Meanwhile, foreign airlines with forward-looking authorities would be free to fly, including in our main markets between Europe and the USA. It would be sad for our small airline to be grounded with a crackling tourist eruption in the backyard, with foreign airlines graciously taking over the profit of a new tourist season in Iceland – all due to the lack of vaccinations of Icelandic pilots.

Playing roulette with flight crew's lives

For me, it's been a close call, at least three times in recent months I have been informed that an infection was found in passengers on my flight. However, I have only flown a fraction of Icelandair's passenger flights in the last 10-12 months, so there are certainly more cases.

Per the opinion of the Chief Epidemiologist, quarantine for the crew in my case was not considered necessary, but at the same time it was recommended that our behavior after the flight to be as close as possible to quarantine and that we monitor our health closely.

What do these recommendations mean? In my mind, it means playing roulette with flight crews and cross-border contaminations that flight crews could easily bring into the country.

It would be so much simpler to vaccinate crews and thereby both eliminating most of the chances of crews bringing an infection in to the country, as well as the scenario I described earlier about possible travel bans for unvaccinated crew members. It is just as likely a scenario as many of the strange events and situations that have taken place due to Covid.

The question also remains as to why the Icelandic authorities have chosen to ignore the clear recommendations of WHO and EASA regarding the vaccination of pilots against Covid.

Baldur Vilhjálmsson, captain.

UPDATE! NEW VACCINE DEVELOPMENTS!

I am happy to share that in the two weeks since I originally published this article on the news website www.visir.is, we have seen changes to flight crew vaccination from priority group 10 to group 8.

Many things will have contributed to this change, such as the necessary debate and increased pressure from others who were already working on this.

Myself, I followed through with the article by sending a short and pointed excerpt to selected people within the administration, who showed interest in the matter and contributed to the cause. I hope that this will result in flight crews being fully vaccinated sooner than originally planned.

We should celebrate this, it is of vital interest but also the government should follow the recommendations of international bodies like WHO, ICAO, and EASA.

Having said this, I would like to remind us all how important it is that we do not hesitate to make ourselves heard, and to use the support FÍA can give in various matters. We may also keep in mind to repay FÍA support at times needed.

Baldur Vilhjálmsson

"I would like to remind us all how important it is that we do not hesitate to make ourselves heard, and to use the support FÍA can give in various matters. We may also keep in mind to repay FÍA support at times needed."

- Captain Baldur Vilhjálmsson

The Board of FÍA sends special thanks to Baldur for his work on this important matter.

SAFETY IN AVIATION



Ingvar Tryggvason, chair of FIA's Safety Committee writes:

Bluebird JC

The Safety Committee usually keeps a strict lateral separation with regards to collective bargaining and safety matters. However the Safety Committee was prompted to become involved after we had a chance to look at Bluebird pilots' contract, it is safe to say that members of the Safety Committee were appalled by the contract and saw reason to discuss it formally in a meeting.

The contract entails a monetary fine provision, to be activated if an employee is found to break the agreements of the contract, in an extremely wide sense. A pilot is for example not authorised to give any bit of information to a third party, without this being defined in any way, directly or indirectly, about the crew rental agency, the airline, or other collaborative parties, in any manner whatsoever.

It should be noted that Just Culture has been incorporated into aviation legislation and a provision of imposing monetary fines is quite clearly contrary to the ideology of Just Culture. As the Icelandic Transport Authority has rejected the Safety Committee's query into this matter, saying that collective bargaining has nothing to do with the Authority, the query was sent to EASA in Cologne and ECA was furthermore involved.

We are now waiting for the reply.

Single Pilot Operation

„We believe that this could be implemented quite soon, typically for phases of the flight when you don't necessarily need two pilots in the cockpit“
- Patrick Ky

Many took note when Patrick Ky executive director of EASA, came forth with an announcement last January that the institution would be willing to relax single-pilot rules for commercial aviation. He specifically noted that this could be implemented quite soon, typically for phases of the flight when you don't necessarily need two pilots in the cockpit. He didn't explain what phases of flight would not require two pilots.

We've seen the results of Airbus in its experiments with autonomous flight. Automation and data transfer are ever more reliable and more sophisticated, but the idea that commercial aircraft should in some or all ways be remote

controlled is something we need to approach with great caution.

In the last few years we've seen several instances of serious engine failure pushing two-pilot crews to the furthest edge, either just after take-off or in cruise. Spacecrafts have been sent to planet Mars in a completely autonomous way, but they don't carry 350 people of flesh and blood. This is of course a journey whose goal it is to lower operational cost. What airline wouldn't love the idea of reducing it's number of pilots by half? We find reason to point out an excellent article published by the [French Pilots' Association SEPLA](#):

737-MAX

The grounding of the Boeing 737-MAX airplanes has been lifted. The Safety Committee has monitored the case closely, and familiarised itself with all data that has been presented. It is clear that a number of elements were at play in the two tragic accidents that took place. It revealed cracks in Boeing's Safety Culture as well as a fault in the airplane itself, which was clearly defined and easy to solve.

We recommend the articles by columnist Björn Fehrm at Leeham News. Few if any aircraft have undergone such an extensive certification process, and there is no reason to doubt their safety. At the same time, those who are involved with either building or operating aircraft cannot for one moment forget that this wonderful technology, that gives us such freedom and opportunity, is deadly serious.

SAFETY IN AVIATION (cont.)

Hvassahraun

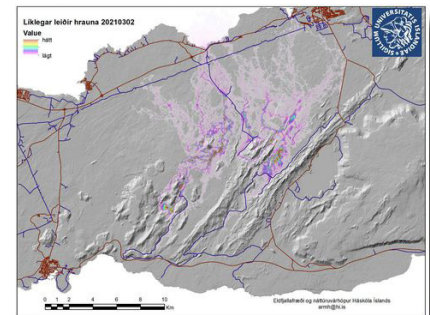
The City Council of Reykjavik has managed to steer the discussion about a new domestic airport into a lava field, to be specific, The Hvassahraun lava field. Geologist Ármann Höskuldsson recently described the Reykjanes peninsula as being burned in fire from mountains to shore. We all know what's been going on lately, a so-called „Ragna“ Committee published its report, claiming that it would be worth it to explore the possibility of building a new domestic airport in Hvassahraun.

On page 54 of the Committee's report you'll find the following text, establishing arguments for the exploration:

„In ÍSOR's reports it is stated that lava flow that would be a threat to the location in Hvassahraun will come up in the Krýsuvík system. The odds are that there will be centuries before the Krýsuvík system awakens next. And we can expect that the next volcanic eruption phase of the Reykjanes peninsula will commence in the Brennisteins mountains. This could be in a century. Lava from there is not likely to pose as a threat to the airport location in Hvassahraun.“

It is obvious that volcanic eruptions at Fagradalsfjall (Krýsuvík system) have overturned this assessment. Geologists agree that a new eruption phase of Reykjanes has commenced, we do know that the volcanic activities in Reyk-

janes come in cycles, and active periods can last for up to 400 years. Volcanologist Þorvaldur Þórðarson has discussed a scenario where a volcanic eruption by mount Keilir would cause lava to flow North, down the Hrótagjá canyon towards the town of Hafnarfjörður, and towards the planned location for the domestic airport. Accountable authorities must surely reconsider the idea of constructing a new airport in this area.



„Geologists agree that a new eruption phase of Reykjanes has commenced, we do know that the volcanic activities in Reykjanes come in cycles, and active periods can last for up to 400 years.“

Picture: Toby Elliot / Unsplash



The ongoing eruption in Fagradalsfjall has been dubbed a "tourist" eruption", as it is quite small and picturesque, visible from the capital area.

BIEG / Airsight

German consultancy Airsight published a report on Egilsstaðir Airport this February, describing the improvements needed. Ásgeir Rúnar Harðarson, airport manager of Egilsstaðir, led a domestic working group that provided the information for Airsight and assisted them. The results are to focus on solving three bottle necks. To improve air traffic services, to enlarge the apron, and to commence the construction of a parallel taxiway. By investing in these necessary improvements to the airport, the government will be investing in flight safety. The Safety Committee feels it is a preferred and realistic goal to reach approximately 5-minutes longitudinal

separation between inbound airplanes. Work on these changes should be able to start right away, as all the knowledge to complete the task is already to be found within Isavia and the Icelandic Transport Authority. Current procedures that involve a 10 minute separation between aircraft can be very restrictive if visibility on the airport is limited. In the conclusions of Airsight, it is emphasized that a taxiway parallel to the runway and a larger apron should be the future goal. In a magazine published by Eurocontrol in 2016, the importance of parallel taxiways is stressed in these words: "Avoid designs that lead to backtrack operations for aircraft prior

to take-off or after landing. Taxiways that are parallel to the runway minimize the time aircraft (and also vehicles) stay on the runway, so are a key element for safety and efficiency"

EFÍA SUCCESS OF ALTERNATIVE INVESTMENTS

The investment policy of the FÍA Pension Fund (EFÍA) is revised annually, with an emphasis on risk diversification. In general, it can be argued that mixed and well-diversified portfolios are an optimal option for pension savings, as this provides appropriate risk diversification and yields a good long-term return.

Risk diversification involves investing in different assets and asset classes, both domestically and abroad, with the aim of reducing fluctuations in portfolio returns as a whole. For this year's investment policy, the fund continues on the same path as has been safeguarded in recent years, the proportion and diversity of foreign assets has been increased, but the weight of domestic unlisted shares has also been increased.

What does more alternative investments mean?

The FÍA Retirement Fund (EFÍA) has for years invested in alternative investments. This refers to investments that do not fall under traditional investment categories, such as bonds and equities. Alternative investments often involve tying up capital for a long period of time, are unlisted or generally more illiquid than more traditional investments. They are often risky but often include expectations of higher long-term returns.

Examples of alternative investments are private equity and venture capital*, real estate investments, infrastructure investments and private debt. Their success is best assessed over a longer period of time,

but not from year to year, as with many more traditional investments. It can be assumed, as with other investment options, that not all such investments will be successful, but when it comes down to it, the category's total return is the final measure of success. When looking at the domestic specialized investments in which EFÍA has participated in the past 12 years, the total amount invested in such projects is about 3 billion ISK and the total benefit from that investment was around ISK 615 million at the end of last year.

* Private equity and venture capital: Private equity investments are usually investments in shares of companies that are not listed on the market but are already in operation. Venture capital investments are generally investments where investments are made in companies at earlier stages in their life, but there is a need for further product development and growth.

Foreign specialized investments

EFÍA has systematically increased the weight of foreign assets since the lifting of capital controls in 2017. Part of foreign investments are foreign specialized investments, but the goal has been set to increase their weight in prudent steps in the coming years.

Last year, three foreign specialized investments were made:

DNB Private Equity VII

DNB Private Equity VII is a private equity fund. The fund invests in other private equity funds which in turn invest in unlisted shares and therefore provides a good risk diversification. The fund's focus is on advanced funds that have previously shown good performance and stability. Investments are being made in developed markets in Western Europe and the United States, with a strong emphasis on the environment, social issues, and good governance.

Obligo Global Infrastructure II

Obligo Global Infrastructure II is an infrastructure fund, ie. a fund that invests in other funds that in turn invest directly in infrastructure investments. Risk diversification is extensive and the investment policy emphasizes a combination of funds with different risk factors, actual infrastructure, and investments in sustainable projects. At least 85% of investments are within OECD countries and the emphasis is on sustainability and responsible investments.

Wellington Global Property

Wellington Global Property is a real estate fund whose investments are made across the global real estate sub-sectors. The fund invests mainly in shares of companies that develop, operate or lease real estate in developed world markets.

Domestic specialized investments

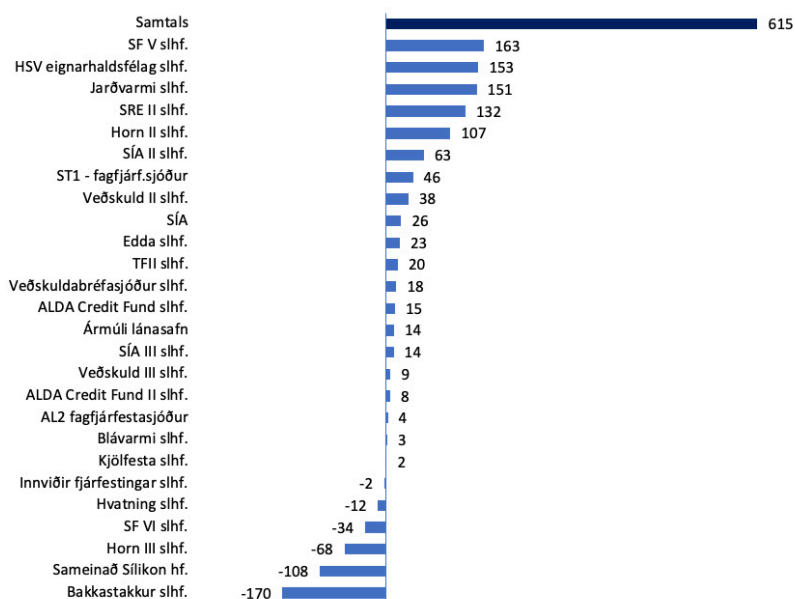
Capital controls imposed in the wake of the 2008 economic collapse had a significant impact on the investment environment and potential investments. For this reason, EFÍA decided to place increased emphasis on specialized domestic investments, and the results from that time until today have generally been good, although there are examples of some investments having performed worse than originally assumed.

There has been some discussion about the investment of pension funds in the silicon plant PCC in Bakki near Húsavík, but EFÍA has made a precautionary write-down in several steps of a total of 79% from the initial investment. Unfortunately, the production process has not turned out well enough, but in addition, difficult conditions play a role and a great deal of uncertainty in the short term has affected the business.

The formulation of investment policy for 2021 took into account, among other things, the effects that the economic downturn in the wake of the Corona virus epidemic would probably have, but it was thought likely that promising investment opportunities would emerge with the recovery of the Icelandic economy. For this reason, it was decided to focus, among other things, on investment in private equity funds or funds that invest in the domestic unlisted market, and in addition, investment in innovation.

Extensive experience and knowledge has been built up within the innovation sector, which receives a great deal of support from both the public sector and investors. EFÍA has looked into such investments through venture capital funds that invest in companies in innovation, but there is already a planned commitment to participate in several such funds and further steps will be taken in that direction.

Profit/Loss in millions of ISK from specialized investments of EFÍA



* Based on the latest information from the representatives of the relevant investments and without prejudice to errors in calculations.
 * The total amount invested in the above investments amounted to approximately ISK 3 billion.

Here you can see the results of individual domestic specialized investments of EFÍA which have been completed or have come a long way, and have been invested in since 2008. When investing in specialized investments, it is important to keep in mind that the investments usually involve a longer term commitment and it takes each investment about 7-10 years to complete its process.

- **Geothermal investment:** In 2011, EFÍA invested in HS Orka, which is an infrastructure investment in connection with the sale of renewable energy sources. The annual return is about 6%.
- **SF V:** In 2014, EFÍA invested in a company that was established to manage an investment in Festi, which at one time included the Krónan and Elko stores. The annual return was about 27%.
- **HSV Eignarhaldsfélag:** In 2015, EFÍA invested in HS Veitur, which is an infrastructure investment in connection with the water distribution system. The annual return is about 25%.
- **SRE II:** In 2011, EFÍA participated in the real estate funds SRE II under the auspices of the fund management company Stefni, where, among other things, investments were made in the Icelandic hotel in Akureyri, Nýherji's premises, Hótel Borg and Advania. The annual return was about 25%.
- **HORN II:** In 2013, EFÍA decided to invest in the venture investment fund Horn II on behalf of the fund management company Landsbréf, which, among other things, invested in the companies Hvatning, the largest owner of the Blue Lagoon, Fálnir Offshore and Kea Hotels. The annual return is about 25%.
- **Íslenski athafnasjóðurinn II:** In 2013, EFÍA invested in the continuation fund of Íslenski athafnasjóðurinn (E. the Icelandic Business Fund) under the auspices of Stefni: Íslenski athafnasjóðurinn

II. It invested in Festir and Skeljungur, among other companies. The annual return is around 13%.

- **Private debt funds:** From 2014-2017, EFÍA has invested in the private debt funds ALDA Credit Fund (I, II), Veðskuld (II, III) and Landsbréf Veðskuldabréfasjóður. These are investments in domestic mortgage bonds where the underlying are bonds with real estate mortgages. The annual return of the mortgage bond funds is about 6%.
- **STI fagfjárfestisjóður:** In 2016, EFÍA invested in STI on behalf of Stefni. Annual return of 7%.
- **TFII:** In 2017, EFÍA invested in TFII, under the auspices of Íslenski verðbréf which has in turn invested in Hreinsitækni, Coripharma, and Genis. The annual return is around 15%.
- **Íslenski athafnasjóðurinn:** In 2011, EFÍA decided to participate in Íslenski athafnasjóðurinn under the auspices of Stefni, which, among other things, invested in Hagar and Sjóvá. Annual return of 18%.
- **Edda slhf:** In 2013, EFÍA invested in the domestic private equity fund Edda with the fund management company Virðing. The fund invested in Dominos, Securitas, Morocco and Íslandshótel, among others. The annual return is about 8%.
- **Ármúli lánasafn:** In 2015, EFÍA invested in an institutional fund operated by Stefni. This was an asset-backed bond to finance MP Bank's defined loan portfolio. Annual return of 7%.
- **Íslenski athafnasjóðurinn III:** In 2016, EFÍA invested in the continuation fund of Íslenski athafnasjóðurinn III under the auspices of Stefni, which invested in Reykjavík EDITION, Terra, Hamar, Lyfja and Men & Mice, among others. The annual return is about 5%.
- **AL 2 fagfjárfestisjóður:** In 2018, EFÍA invested in AL 2 under the auspices of Stefni, which was an investment in unregistered debt recognitions of companies through Kvika banki hf. The annual return

was about 5%.

- **Blávarmi:** In 2019, EFÍA invested in Blávarmi, which invests in the Blue Lagoon. Annual return of 2%.
- **Kjölfesta:** In 2012, EFÍA invested in the enterprise fund Kjölfesta, which was a collaboration between Virðing and ALM consultancy. The fund invested in Meniga, Oddi, Sena, Íslandshótel, among others. The annual return is about 1%.
- **Infrastructure investment:** In 2015, EFÍA invested in an infrastructure fund that has a holding in HS Veitur. The annual return is around -3%.
- **Hvatning:** In 2019, EFÍA invested in a fund under the auspices of Landsbréf, which holds a holding in the Blue Lagoon. The annual return was around -6%.
- **SF VI slhf:** In 2014, EFÍA invested in SF VI under the auspices of Stefni, which was an investment in the Verne Global data center in Reykjavík. The annual return is around -6%.
- **HORN III:** In 2016, EFÍA invested in the venture investment fund Horn III under the auspices of the fund management company Landsbréf, which invests in Ölgerðin, Höpbílar and Bílaleiga Flugleiðir, among others. The annual return is around -11%.
- **PCC Bakki:** In 2015, EFÍA invested in a silicon plant near Húsavík. Despite the fact that the life-time of the project is not over and has not come to an end, the plant's operational difficulties and increased financial needs have led the fund to make a precautionary write-down of 79% from the initial investment.
- **United Silicon:** In 2015, EFÍA invested in the now defunct United Silicon plant in Helgubakki, Reykjavík. Increasing operational difficulties and a suspicion of fraud led to the investment being completely lost in the end, amounting to just over half a percent of the fund's assets.

PSP | PEER SUPPORT PROGRAMME

FÍA signed milestone collaboration agreements with Icelandair, Air Iceland Connect, and Air Atlanta to operate a Peer Support Programme for pilots.

A group of pilots has already been selected for involvement along with the FÍA Support Committee, and well-known specialists, Rúðolf Rafn Adolfsson, psychiatric nurse, and Jóhann Wíium are also on board the team. Two courses have already been held, by relevant specialists, and we are now working on building a web-site for the Programme.

The collaboration is also available to other companies that negotiate with FÍA.

We would also like to mention that FÍA members have access to a variety of specialised care through the [Sickness Fund](#).



From the left: P. Haukur Reynisson (ICE), Jón Þór Þorvaldsson, formaður FÍA, og Einar Dagbjartsson, formaður stoðnefndar.



From left: Bergur G. Jónasson og Guðmundur Helgason frá Air Atlanta, Jón Þór Þorvaldsson, formaður FÍA, og Einar Dagbjartsson, formaður stoðnefndar.



From the left: Magnús Sigurjónsson (AIC), Jón Þór Þorvaldsson, formaður FÍA, og Einar Dagbjartsson, formaður stoðnefndar.

NORLANDAIR NEW BEECHCRAFT KING AIR B200

Recently, Norlandair added a new nine passenger Beechcraft King Air B200 to its fleet. The fifth of Norlandair's aircraft, it is the second of its type owned by the airline which is also in possession of three 19 passenger DHC6 Twin Otters.

The new aircraft will mostly be used for flights between Iceland and Greenland, as Norlandair recently signed a 10 year agreement with Naalakkersuisut, the Government in Greenland, to service the route between Nerlerit Inaat (Constable Point) in the Scoresby Sund and Iceland. Around 80% of Norlandair's operation is centered in Greenland, and the new airplane is well suited



for shorter airstrips like those in Constable Point, Bíldudalur and Vopnafjörður.

Aside from its operations in Greenland, Norlandair also operates routes from Reykjavík to Gjógur on one hand and Bíldudalur the other, and its Akureyri hub flies to Grimsey, Thorshöfn, and Vopnafjörður as well as to Greenland.



Mynd: Marc Oliver Jodoin / Unsplash

INTELLIGENT TRANSPORTATION SYSTEMS ITS ICELAND

ITS Iceland was founded in September 2019 in cooperation and with the assistance of ITS Norway. ITS Iceland is a member based national association for public and private companies with the aim of joining forces to promote the use of new technology in a multi modal and sustainable way for the transport sector.

The members of ITS Iceland are Reykjavik City, the Road Administration, Strætó – The Public Transport Authority, The Ministry of Transport and the consulting companies Efla, Mannvit, Verkis, VSO and VSB. ITS Iceland is a part of ITS Nordics plus, along with ITS Norway, ITS Denmark, ITS Sweden, ITS Finland and ITS Estonia.

ITS Iceland is a very young association especially in the light of it almost being five decades since the first ITS solutions started emerging in the world. The Corona virus has had a big impact on the association's activities in the past 13 months where planned seminars to introduce the association had to be changed to online seminars. On the other hand, online seminars have opened up the possibilities to get foreign speakers to present. As of today ITS Iceland has held seminars on Drones, Congestion charging and Electronic toll collection (ETC) systems as well as a seminar about Mobility as a Service and had a number of foreign experts present their studies.

Cooperation across all kinds of borders is at the core of our operation, borders between countries, borders between public and private companies as well as academia and even borders between silos in big organizations. With our broad member base and good connection to our neighbors in the Nordic countries we hope to evolve into the main access point for research

in smart mobility in Iceland as well as facilitating implementation of state of the art ITS solutions in Iceland. The aim is also to provide a platform for collaboration and innovation for the public, private and research sector in the field of intelligent transportation and logistics. The cooperation between the ITS Nordics+ associations is already being implemented in the research projects NOMAD mobility and ODIN funded by the Nordic Innovation Fund and Horizon 2020 (now Horizon Europe).

What is ITS and what kind of projects can be classified as ITS projects?

ITS is a diverse concept but the core of it is the digitalization of transport with cutting edge technologies, services and mobility solutions to make the most efficient use of the existing transportation system. Due to the nature and complexity of these intelligent solutions, they are usually fragmented across different professions and sectors. This creates the need for a common trusted platform like the ITS organizations to connect and share information and push for legislation for ITS solutions.

The concept ITS or Intelligent Transportation System dates back as early as 1970 when the National Highway Traffic Safety Administration was established in the United States where concepts for the use of advanced technologies on transportation systems emerged. In an extreme case one can say that ITS dates as far back as 1935 when the first parking meter was installed or even 1914 when the first three-colored traffic signal was deployed.



Lilja G. Karlsdóttir (left) is the president of ITS Iceland and Berglind Hallgrímsdóttir is the secretary.

ITS ICELAND:
[Website](#)
[Facebook page.](#)

A few examples of ITS solutions and history*

1970s

In the 1970s the first map-matching algorithms were developed for early navigation systems where networks of roads were modeled in a digital map database, in which a route could be programmed mathematically. This was called the automatic route control system (ARCS) and was first developed for a newspaper delivery route. Transit agencies then followed with bus automatic vehicle location mapping technology.

One of the early techniques involved burying magnetized strips of metal in the roadbed and as the bus passed over the strip, a pickup coil on the vehicle detected a coded pattern, which was used to identify the vehicle location. This system was the predecessor to the loop detectors which have become the most widely used sensors to estimate vehicle speed and occupancy. Inductive loop detectors consist of one or more loops of wire embedded in the pavement and connected to a control box. Vehicle detection loops are often used at traffic lights to detect the presence of traffic waiting at the light and are used to activate a traffic control device, thus reducing the green-signal phase time for empty roads.

Another early examples of ITS are Dynamic Message signs which provide information and warnings to travelers (first deployed in 1960's) and Ramp Management which started in the seventies. Ramp management is when the application of control devices is used to regulate the number of vehicles entering or leaving highways and is commonly used all over the world today. Traffic management centers were also deployed in the late 1960s in North America and later in Europe as well.

1980s

In the 1980s safety and environmental concerns became the increasing focus of transportation policy at the same time as technology became cheaper and smarter with microprocessors, computers, sensors and GPS. This decade coined the term intelligent vehicle highway system (IVHS) which described a group of technologies that connect vehicles to infrastructure to improve the safety and efficiency of transportation systems. In the United States, Europe and Japan, industry research focused on potential ways to apply new technology to transportation in the form of IVHS concepts and universities started formal research programs focused on advanced technology in surface transportation.

The term ITS later replaced the term IVHS. California's Fuel-Efficient Traffic Signal Management (FETSIM) program started in 1983 and was the first statewide program to provide funding, training and technical assistance to local agencies to retime their signal systems to improve traffic operations, reduce fuel consumption and emissions. During the 11 years that this program was active, over 160 cities retimed 12,245 signals which decreased stops by 13 percent, decreased overall travel

times by 7 % and cut fuel consumption by 8 %.

The Los Angeles Automated Traffic Surveillance and Control system installed in 1984, was the first to integrate vehicle detectors, closed-circuit television and coordinated signal timing.

Robotics research has been instrumental in the development of many ITS technologies. Navigation, sensory, and exploration functions have all been developed and transferred into technologies such as connected and automated vehicles.

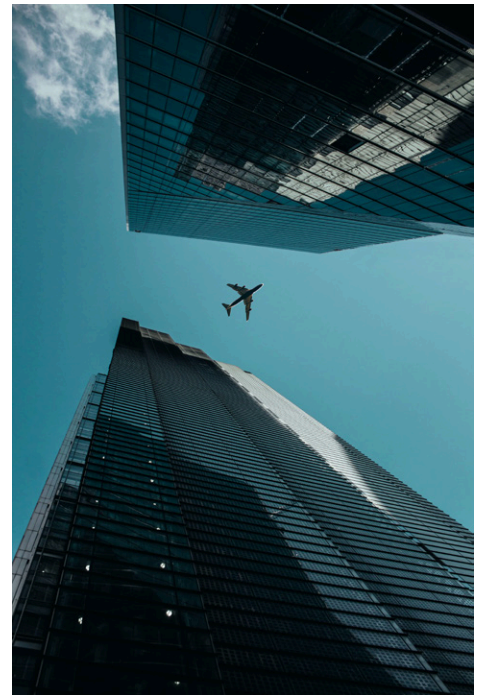
In 1989 the Advocacy group Mobility 2000 was formed as a volunteer activity with no formal authority. However, it played an important role in bringing together advocates from various institutions, including state and federal governments, industry, consulting and academia to represent the new technology perspective in policy formation. The organization was essential in promoting the formation of ITS America and Ertico-ITS Europe.

1990s

In 1991 ITS America was founded, 2 years after the advocacy group Mobility 2000 was formed. Mobility 2000 had pushed forward the idea that the US Department of Transportation needed to engage key players in the broader transportation community. Parallel to the founding of ITS America in 1991, the intermodal Surface Transportation Efficiency Act (ISTEA) was signed into law. ISTEA was regarded as the first transportation bill of the post-highway era and recognized the shift in focus from the building of transportation systems to the operational management and maintenance of that system and the importance of encouraging the development and application of ITS advanced technologies. The same year,

1991, Ertico-ITS Europe was founded at the initiative of 15 industry leaders and the European Commission to fill the gap between research and deployment of mobility services.

In the 1990s GPS technology as we know them today started emerging as well as GIS (Geographical Information Systems). Those systems were adopted by many public transport authorities to monitor vehicle location to keep schedule and inform passengers of arrival times. This technology also enables efficient response to emergency scenarios. Today millions of users rely on GPS to navigate on land, air and sea.



Mynd: Domagoj Cosic / Unsplash

* Sources: [History of Intelligent Transportation Systems: USDOT, and Ertico – ITS Europe](#)



ITS ICELAND (cont.)

Sensors played a pivotal role in electronic toll collection (ETC) systems which electronically could debit registered car owner's accounts without requiring them to stop. Manual toll collection lanes can handle about 350 vehicles per hour, electronic Toll collection systems can handle up to 1800 vehicles per hour. ETC was introduced in Europe in 1986 and in the United States in 1991.

2000s

In the 2000s there was a significant growth in communication technology with better cell phones and faster Wi-Fi networks. Cloud computing became more widespread and affordable, allowing for significantly larger data sets to be collected and analyses to be performed. Technological innovations that occurred during this decade have propelled ITS forward, by automating and connecting technologies and increasing opportunities for travelers to gather transportation information through social networking and smartphone applications.

In 2005 the United States Department of Transportation entered into a cooperative research agreement with a private consortium led by the University of the Michigan Transportation Research Institute to build and test integrated vehicle-Based safety system (IVBSS). This initiative directly led to the collision warning and driver assistance systems that appear today on a wide range of vehicles. These features include lane departure warning, blind spot monitoring and collision avoidance systems. Beginning around 2007, these features were introduced on luxury cars and have now expanded to mainstream cars.

2010s

The economic downturn in 2009 focused increased attention on making the most efficient use of the existing transportation system and the existing vehicle fleet. At the same time, communications and information technology systems and applications evolved at a rapid rate with the focus in the past decade being on autonomous and connected vehicles. Furthermore, this last decade has belonged to the concept of Mobility as a Service (MaaS) where the focus has moved away from the vehicle itself and over to the journey from origin to destination in shared vehicles. We have seen an explosion of new transportation apps for all transport modes, cars, public transport, bicycles, scooters and other low-speed modes of transportation sharing.

This text is by no means exhaustive for all the projects that can be classified as ITS projects but gives the reader some insight into this vast and interesting world.

The ITS network in the Nordic countries was founded almost 20 years ago and it is fair to say that Iceland is painfully far behind when it comes to both utilizing ITS solutions and participating in ITS research projects.