

---

# Fréttabréf

Félags íslenskra atvinnuflugmanna  
desember 2020

---



**GLEÐILEG JÓL!**  
**HAPPY HOLIDAYS!**

(English version begins on page 15)





# Það er að birta til

Jón Þór Þorvaldsson  
formaður FÍA skrifar:

Það er að birta til. Jákvæðar fréttir hafa verið að berast okkur undanfarna daga. Í Bretlandi, Bandaríkjunum og Kanada er bólusetning almennings hafin. Mexíkó hefur samþykkt notkun bóluefnis frá Pfizer og skammt er þar til fleiri lönd munu fylgja í kjölfarið. Erlend flugfélög eru að birta upp færðar flugáætlanir fyrir árið 2021. Framundan er að skipuleggja endurkomu flugmanna og endurbjálfun þeirra. Löng fjarvera frá vinnu kallar á aukna þjálfun til að viðhalda færni. Mörg flugfélög stefna að slíkri nálgun enda er flugöryggi sett framar öllu. Við hljótum að gera ráð fyrir að íslenskir flugrekendur bregðist eins við og auki við endurkomuþjálfun. Enda hafa uppsagnir flugmanna á Íslandi verið hlutfallslega umfangsmeiri en í öðrum löndum á árinu sem hefur stórlaskað flugrekstur um allan heim.

Ég hef þá trú að stíflan sé að breyta. Af fréttum má ráða að ferðahugur sé í fólki bæði innanlands og um heim allan. Bókunum ferðamanna hjá stærsta viðsejenda okkar, Icelandair, fjólgar á vormánuðum og næsta sumar sem gefur góð fyrirheit um bjartari tíma framundan. Bókunarmynstur hefur breyst að sögn og bókanir berast með skemmi fyrirvara en áður. Það er skiljanlegt einkum ef flugfélög eru á báðum áttum um hvort þau hyggist fljúga þær ferðir sem boðnar hafa verið.

Í upphafi þess árs sem senn liður var allt með kyrrum kjörum í FÍA. Ný stjórn var kosin á aðalfundi í febrúar og hafist var handa við stefnumótun og að skipa í nefndir og ráð. Við sem þar sitjum nú tókum við góðu búi sem hefur komið sér vel í þessari ágjöf. Fjárhagur og innviðir stéttarfélagans eru afar traustir, það sést vel þegar á reynir. Sú vinna, skipulag og reynsla sem safnast hefur upp á tæpum 75 árum er að skila sér. Flugmenn í FÍA eru afar samrýmdur hópur úrvals fagmanna, sem hefur með órofa samstöðu byggt undir afar verðmæt störf sem eru eftirsótt og svo mun verða lengi enn. Samstaða er lykill okkar að áframhaldandi velgengni og góðu starfsumhverfi. Þeir starfsfélagar okkar sem ekki tilheyra stéttarfélögum og þurfa að vinna fyrir flugfélög sem virða ekki evrópskan vinnurétt og leikreglur á vinnumarkaði eru ekki öfundsverðir. Hitt er jafn ljóst, að þeim flugfélögum vegnar ekki betur en öðrum þrátt fyrir að fara á svig við leikreglurnar.

## Samningur við Atlanta samþykktur

Það var ánægjulegt að fá þær fréttir frá formanni samninganefndar FÍA að skrifað hefði verið undir nýjan kjarasamning við Atlanta föstudaginn 4. desember. Samningurinn var kynntur flugmönnum félagsins og settur í kosningu í kjölfarið þar sem hann var samþykktur með tæpum 96% atkvæða. Við óskum

Atlantamönnum innilega til hamingju með nýjan kjarasamning.

## Hagræðing á kostnað grunngilda?

Samningaviðræður við Bluebird, Norlandair, Mýflug, og LHG standa enn yfir. Þær viðræður hafa gengið misvel og samkomutakmarkanir hafa sett mark sitt á þær. Annað sem er sammerkt með kjaraviðræðum nú eru kröfur sem flugrekendur hafa sett fram. Þær eiga það sameiginlegt að vera á köflum mjög brattar þar sem sótt er að grunngildum stéttarfélagsins undir merkjum hagræðingar. Auðvitað er eðlilegt að gera kröfu um hagræðingu í rekstri og oftast hefur FÍA komið til móts við sanggjarnar kröfur. Nú má hinsvegar merkja að markmiðið sé að kreista allt sem hægt er úr Covid-túpunni. Starfsfólki fyrirtækjanna er með öðrum orðum ætlað að bera sem stærstan hlut af þeim skaða sem ákvarðanir stjórnvalda hafa valdið flugrekstri og fyrirtækjunum sem starfa í geiranum. Dæmi eru um að óhefðbundnum aðferðum sé beitt til að ná fram þessum markmiðum. FÍA er vissulega í varnarbaráttu núna, en við höfum verið í þeim sporum áður og ávallt komið standandi niður. Við höfum sýnt fordæmalausu ástandi skilning og einsett okkur að vinna með heildarhagsmunum að leiðarljósi. En svo má hamra deigt járn að bita.

## Ráðleggingar til ráðamanna

FÍA hefur lagt nokkra vinnu í að reyna að hafa áhrif á lagasetningar sem varða hagsmuni stéttarfélagsins og flugmanna. Erindi og umsagnir um kjarasamninga og vinnumarkaðsmál hafa verið send til velferðarnefndar, viðskipta- og efnahagsnefndar, umhverfis- og samgöngunefndar og grænbókarnefndar, auk funda með nefndunum eftir atvikum í kjölfarið. Enn er von á fundum með þessum nefndum til að fylgja málum eftir. Fréttir af sameiginlegri yfirlýsingu 8 samgönguráðherra Evrópuríkja, þar sem varað er við undirboðum og verktöku í fluginu hefur vakið athygli. FÍA kom yfirlýsingunni á framfæri við yfirvöld og fjölmiðla en yfirlýsinguna má lesa í heild hér í fréttabréfinu á bls.4.

## EFÍA, flugmenn og hlutir í Icelandair

Flugmenn og Eftirlaunasjóður flugmanna eru nú eftir hlutafjárútböð Icelandair með umtalsverðan hlut í Icelandair Group h/f. Af þeirri ástæðu óskaði FÍA eftir að fulltrúar FÍA og EFÍA fengju fund með uppstillingarnefnd Icelandair Group. Við því var orðið og úr varð góður fundur. Formaður nefndarinnar fór yfir störf og verklag hennar. Ennfremur var núverandi stjórn og bakgrunnur þeirra sem í henni sitja reifaður. Þá gafst fulltrúum FÍA og EFÍA tækifæri til að bera upp og svara

# Pistill formanns

spurningum og að kynna sýn flugmanna og áherslur sem við mundum vilja sjá til framtíðar í rekstri og stjórnun samstæðunar.

## Endurkoma B737-MAX

Í síðustu viku var FÍA boðað til fundar með EASA og ECA vegna endurkomu B737-MAX. Fundurinn var afar áhugaverður en þar var farið yfir ferlið við endurinnleiðingu flugvélna, breytingar á kerfum, verkferlum, gátlistum, þjálfunarkröfum ofl. Þar gafst tækifæri til að spyrja spurninga og fá svör frá fyrstu hendi. Nú þegar þetta er ritið er lokið fyrsta farþegafluginu á B737 MAX eftir kyrrsetningu, sem hljóta að teljast ánægjuleg tíðindi.

## Ómetanleg störf nefnda FÍA

Fulltrúar FÍA hafa unnið að samningi við flugrekendur um „Peer Support“ eða svokallaðan félagsstuðning. Sú vinna er á loka-metrunum og verður kynnt félagsmönnum fljótlega.

Alþjóðanefndin hefur haft í nógu að snúast. Fjölmargir fjárfundir hafa verið haldnir með erlendum fulltrúum Alþjóða- og Evrópusamtaka flugmanna. Það hefur sýnt sig að þátttaka okkar í alþjóðastarfinu er mjög mikilvæg og samstaða okkar flugmanna í því er ekki síður mikilvæg en innan okkar eigin stéttarfélags.

Ótalin eru verkefni fjölmargra nefnda og sjóða sem sinna frábæru og öflugum starfi. Stjórn stéttarfélagsins tók ákvörðun um að auka þjónustu og stuðning við félagsmenn á þessum fordæmalausu tímum þar sem stéttarfélagið er vel í stakk búið til þess. Auðvitað hefur það þýtt aukið álag á starfsfólki og flesta sem starfa fyrir hönd FÍA í þágu félagsmanna, en við getum verið ánægð og stolt af því að geta brugðist við á þann hátt.

## Vonbrigði með stefnu Icelandair

Nú hefur vinnuskrá Icelandair fyrir janúarmánuð verið gefin út. Þar birtist sú stefna fyrirtækisins að vera ekki tilbúið í viðspyrnu á vormánuðum eins og vonir okkar stóðu til.

## 68 flugmenn til viðbótar munu missa vinnuna 1. janúar 2021.

Þar kristallast svokallaður pilsaldakapitalismi því það virðist sem ætlunin sé að nýta móttframlag ríkisins vegna orlofsskuld-bindinga félagsins gagnvart þeim flugmönnum sem sagt er upp.

Það er ósmekklegt að hafa sumarorlof af starfsfólki sem hefur starfað á þriðja áratug af trúmennsku fyrir félagið og enn ósmekklegra er að gera það á kostnað ríkissjóðs.

Einungis um 70 flugmenn verða starfandi hjá Icelandair eftir áramót af þeim 558 sem eru á starfsaldurslista Icelandair. Það gefur augaleið að ekkert svigrúm er til að bregðast við aukinni eftirspurn eða til að undirbúa sumarið með þeim fjölda flugmanna þrátt fyrir yfirlýsingar forsvarsmanna Icelandair þar um. Fyrirtækið hefur sagst stefna að því að fljúga allt að 75% af flugáætlun sumarsins 2019 á komandi sumri. Þarna fara ekki saman hljóð og mynd en auðvitað bera stjórnendur ábyrgð á þessari ráðstöfun.

Við hjá FÍA og reyndar fleiri teljum yfirgnæfandi líkur á að Covid stíflan sé að breyta. Það væri glapræði að veðja á ólíkindi fremur en líkur og vera óundirbúin að veita viðspyrnu sem gæti þurft að gera hratt, jafnvel á allra næstu vikum. Satt má vera að janúar og febrúar séu þunnir mánuðir í bókunum en þá ætti að nýta til þjálfana og frekari undirbúnings fyrir komandi sumar. Sú starfsmannastefna sem í raun er rekin hjá Icelandair samræmist ekki þeirri sem félagið skreytir sig með á tillidögum. Von okkar stendur þó til að það geti breyst. Við ætlum að vinna áfram að því að sannfæra stjórnendur félagsins um mikilvægi þess að fara ekki of þunnskipaðir til móts við nýtt ár.

Við sem erum ekki aðeins hluthafar heldur einnig starfsmenn Icelandair til áratuga getum ekki setið aðgerðarlaus hjá og horft á stjórnendur réttlæta rangar ákvarðanir sem leiða til en frekari samdráttar í stað þess að einhenda sér í að undirbúa öflugri markaðssókn en fordæmi eru fyrir.

## Bjartari tímar framundan

Ég óska ykkur öllum gleðilegra jóla og farsældar á komandi ári. Ég er þess fullviss að árið 2021 verði ár uppsveiflu í flugheiminum og að við getum gengið bjartsýn til móts við nýja tíma.

Ég þakka ykkur öllum samstöðuna og traustið sem þið hafið sýnt á árinu, það er ekki sjálfgefið. Þeim sem hafa starfað fyrir stéttarfélagið, í nefndum og ráðum sem og starfsfólki FÍA færi ég sérstakar þakkir fyrir ósérhlífni trúmennsku og vinnusemi sem er ómetanleg.

Jón Þór Þorvaldsson

Sameiginleg yfirlýsing samgönguráðherra Austurríkis, Belgíu, Danmerkur, Frakklands, Ítalíu, Lúxemborgar, Hollands og Portúgal.

# COVID-19 enduruppbygging: Í átt að samfélagslega ábyrgum flugsamgöngum

COVID-19 krísan hefur haft gríðarlega alvarleg áhrif á flugrekstur og um leið alla þá er starfa við flug. Hún hefur beint kastljósinu að þeim djúpstæðu breytingum sem orðið hafa á fluggeiranum undanfarin ár: Fjölgun ódæmigerðra ráðninga áhafna, t.d. í gegnum starfsmannaleigur, fjölgun sjálfstæðra verktaka og fyrirkomulags þar sem flugmenn greiða fyrir alla sína þjálfun sjálfir (e. pay-to-fly schemes) auk mikillar fjölgunar starfsstöðva flugfélaga í ólíkum lögsögum. Þessi þróun getur falið í sér gríðarlega áskoranir fyrir yfirvöld einstakra ríkja, flugfélaga og flugáhafna. Þessar áskoranir eru m.a. lagaleg óvissa vegna skatta- og vinnulöggjafar, óvissa um félagsleg réttindi starfsfólks, brengluð samkeppni milli flugfélaga og ójöfn réttindastaða starfsfólks auk þess sem löggjöf ríkja sem og framkvæmd og eftirfylgni reglna er víða ábótavant. Þetta ástand kallar á sérstaka athygli – einkum á erfiðum tímum líkt og nú.

Þess vegna fögnum við þeim aðgerðum sem framkvæmdastjórn ESB, aðildarríki og hagaðilar í fluggeiranum hafa nú þegar ráðist í<sup>1</sup>. Við köllum eftir því að framkvæmdastjórnir Adiana-Ioana Vălean og Nicolas Schmit, sem og aðildarríki ESB, hrindi í framkvæmd þeim tillögum sem sérfræðingahópur framkvæmdastjórnarinnar um félagsleg réttindi flugáhafna hefur lagt til.

Við leggjum áherslu á það sameiginlega markmið okkar að styðja við samfélagslega ábyrgar flugsamgöngur í Evrópu, þar sem félagsleg réttindi eru varin, öryggi er eftir og samkeppni byggist á sanngjörnum grundvelli frekar en félagslegum undirboðum. Slíkar aðstæður eru jafnframt grundvöllur þess að hægt sé að laða að, þjálfa og halda sérþjálfuðu og færnu fagfólki í starfi. Til að svo megi verða er áriðandi að tryggja betri samhæfingu yfirvalda samgöngu- og félagsmála, bæði í einstaka löndum og á vettvangi Evrópusamstarfs. Lagaleg víska og skilvirk eftirfylgni evrópskra- og landsreglna er lykillinn að samfélaglegri og sjálfbærri tengingu, þar á meðal er krafan um að vita hvaða vinnulöggjöf gildir um áhafnir hverju sinni. Einnig þarf að taka til skoðunar félagslegu hliðina þegar reglugerð ESB nr. 1008/2008 um framkvæmd flugþjónustu innan ESB verður endurskoðuð.

Til að komast sterkari og þrautseigari út úr þessum fordæmalausanda þarf að tryggja heilbrigða og sanngjarna samkeppni og samfélagslega ábyrga tengingu fyrir ferðalög almennings í Evrópu. Til að ná þessu markmiði köllum við eftir því að framkvæmdastjórn ESB taki forystu í málinu, og skuldbindum við okkur til að gera slíkt hið sama innan okkar ríkja og á Evrópugrundvelli, í nánú samstarfi við framkvæmdastjórnina, aðildarríkin, Vinnumálastofnun Evrópu og innan sérfræðingahóps um félagsleg réttindi flugáhafna.

Fyrir hönd Austurríkis:  
Leonore Gewessler  
Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie

Magnus Brunner  
Staatssekretär im Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie

Fyrir hönd Belgíu:  
Georges Gilkinet  
Ministre de la Mobilité

Fyrir hönd Danmerkur:  
Benny Engelbrecht  
Minister for Transport

Fyrir hönd Frakklands:  
Jean-Baptiste Djebbari  
Ministre délégué chargé des Transports

Fyrir hönd Ítalíu:  
Paola De Micheli  
Minister for Infrastructure and Transport

Fyrir hönd Lúxemborgar:  
François Bausch  
Ministre de la Mobilité et des Travaux Publics

Fyrir hönd Hollands:  
Cora van Nieuwenhuizen Wijbenga  
Minister for Infrastructure and Water Management,  
also on behalf of the Minister of Social Affairs and Employment

Fyrir hönd Portúgal:  
Pedro Nuno Santos  
Minister of Infrastructures and Housing

Hugo Mendes  
Deputy Minister and Secretary of State for Communications

1. Sem dæmi: Yfirlýsing ráðherra „The Social Agenda in Aviation – Towards Socially Responsible Connectivity“ (10/2018, og þátttaka Austurríkis frá 2019); Skýrsla framkvæmdastjórnar ESB „Maintaining and promoting high social standards“ í evrópskum flugsamgöngum (03/2019); Ítarleg rannsókn á óhefðbundnu vinnufyrirkomulagi flugáhafna (01/2019) og Vinnustofa um „socially responsible air transport“ (04-2019); Sérfræðingahópur aðildarríkja um félagsleg réttindi flugáhafna, „Social matters related to aircrews“ (2019-).



## Nýr Kjarasamningur við Atlanta



Heimir Arnar Birgisson, gjaldkeri FÍA og formaður samninganefndar við Atlanta, skrifar:

Laugardaginn 5. desember var skrifað undir nýjan kjarasamning FÍA við Flugfélagið Atlanta. Í kjölfarið var samningurinn samþykktur í atkvæðagreiðslu með yfirgnæfandi meirihluta, eða 96% atkvæða. Segja má að um tímamótasamning sé að ræða þar sem samningurinn er framlengdur með nokkrum breytingum til loka árs 2025. Það sem gerði þessar samningaviðræður öðruvísi og flóknari en þær fyrri er sú staðreynd að með nýju flugrekstrarleyfi félagsins á Möltu myndaðist ákveðin lagaleg óvissa um stöðu fastráðinna flugmanna félagsins. Markmið samninganefndar FÍA í viðræðum við félagið var að tryggja þau störf sem hjá félaginu eru eins og best verður á kosið, verja kaup og kjör ásamt því að leggja grunn að endurnýjðri framtíð félagsins.

Það er ekkert launungamál að Covid-faraldurinn setti stórt strik í rekstrarreikning félagsins þegar helmingi flugflotans var lagt fyrir á árinu. Síðan þær hörmungar dundu yfir hefur félagið þó náð að vinna sig að miklu leiti í gegnum skafinn á frakthliðinni og við viljum trúa því að framtíðin sé björt.

Fyrir hönd stjórnar FÍA óska ég flugmönnum Atlanta til hamingju með samninginn.

## Starfsmenntasjóður á tímum kófsins

Jóhann Ingi Sigtryggsson, stjórnarmeðlimur í starfsmenntasjóði, skrifar:



Árið hófst með nokkuð hefðbundnum hætti hjá Starfsmenntasjóðnum. Á veturna höfum við haldið 1-2 fræðsluerindi á mánuði fyrir félagsfólk okkar.

Skömmu eftir að ný stjórn FÍA var kosin stóð til að fara í stefnumótunarvinnu með starfsmenntasjóðinn en því var slegið á frest vegna Covid-19.

Félagar í FÍA voru fljótir að taka við sér þegar mestu uppsagnir í sögu stéttarfélagins riðu yfir. Stjórn Starfsmenntasjóðs hafði vart undan að svara fyrirspurnum og afgreiða styrki til félagsfólks sem dreif sig af stað og settist á skólabekk.

Í haust buðum við félagsfólki styrk til viðhalds/endurnýjunar á tegundaráritunum og hafa þó nokkrir nýtt sér úrræðið.

Ég óska félagsfólki okkar velfarnaðar og vona að viðspyrnan verði kraftmikil árið 2021.

## Hefur þú kynnt þér möguleikana?

Fylgstu með starfsmenntasjóði á Facebook síðu sjóðsins: Starfsmenntasjóður FÍA.

Styrkir til félagsmanna úr starfsmenntasjóði skiptast í tvennt, annars vegar styrkir til starfsmennta og hins vegar styrkir til tómsunda.

- Styrkir til starfsmennta eru að hámarki 500.000 krónur eða allt að 85% af heildarnámsskostnaði.

- Styrkir til tómsunda eru að hámarki 50.000 krónur eða allt að 85% af kostnaði.

Hámarksstyrkveitingar taka til síðustu 36 mánaða og eru greiddar í hlutfalli við vinnuhlutfall umsækjanda.

Fyrirlestrar á vegum SFÍA geta tekið til faglegra mála, tómsunda eða eingöngu til skemmtunar fyrir félagsmenn. Félagsmenn eru hvattir til að senda inn ábendingar um fyrirlestra og verða allar ábendingar teknar fyrir af stjórn SFÍA.

Lestu nánar um styrkina á [fia.is](http://fia.is)!



# JÓLAHUGVEKJA

## Skýjaborga

Kæru félagar,

Það líður varla sú vika að við fáum ekki tölvupóst frá félögum okkar þar sem kvartað er yfir umgengni og þrifum á orlofshúsum félagsins.

Auðvitað er óþolandi að mæta í húsin ef þau standast ekki þær kröfur sem við gerum en við verðum að muna og skilja að þetta eru orlofshús. Hvað er átt við með því? Jú, þetta eru hús sem eru ekki endilega þrífins eins og skurðstofur á milli leigjenda þar sem skíta-standardinn er misjafn. Við getum að sjálfsgöðu farið þá leið að láta þrifa húsin „professional“ eftir hverja leigu en það kostar peninga sem auðvitað myndi sjálfkrafa hækka leiguna.

Dvölin er ekki ónýtt eða húsin ömurleg þó eitthvað mætti eflaust betur fara. Það að skipta um batteríslausa hluti, skipta um perur eða ryksuga ló undan rúmi kallar ekki á Fálkaorðu. Þetta eru orlofshús þar sem allir þurfa að taka þátt, því þetta eru húsin okkar, í eigu okkar sem félagsmanna FÍA.

Eitt af umkvörtunarefnum eru hundahár og það vekur okkur furðu að einhverjir félagsmanna hika greinilega ekki við að taka með sér hunda í húsin, jafnvel þó það sé bannað. Það er með öllu ólíðandi.

Það er ótrúlegt að þurfa aftur og aftur að skrifa pistla í fréttabréf FÍA til að benda fullorðnu fólki að ganga sómasamlega um eftir sig en því miður þá er það hinn dapri veruleiki.

Gleðileg jól.







# Alþjóðastarf í blóma 2020

Sara Hlín Sigurðardóttir, formaður alþjóðanefndar og stjórnarmeðlimur FÍA.

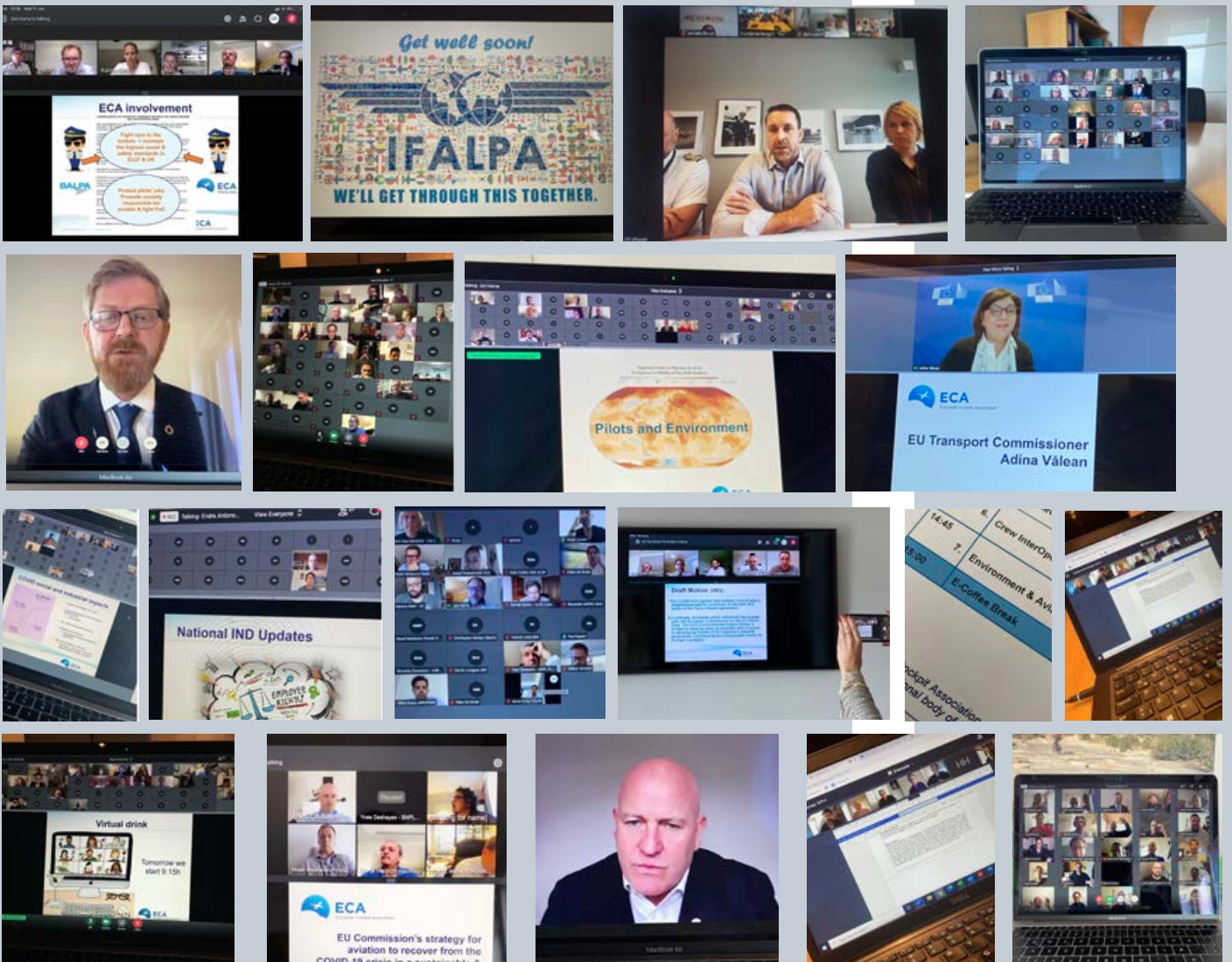
Þrátt fyrir samkomutakmarkanir og lokuð landamæri vegna Covid-19 faraldursins hefur alþjóðasamstarfið sjaldan verið meira. Áður fyrr voru fjarfundir aðeins haldnir ef mikið lá við og tókust misvel enda fólk óvant. Nú eru breyttir tímar. Mun auðveldara er að ná fólki saman þar sem flestir eru meira heima við og aðgengi að sérfræðingum innan alþjóðasamtaka á borð við IFALPA hefur aldrei verið betra.

í óformlegra spjall. Með þessum hætti hefur FÍA, ásamt öðrum fulltrúum flugmanna, meðal annars fundað með Adiana-Ioana Vălean, framkvæmdastjóra samgöngumála hjá Evrópusambandinu, Stephen Cotton, forseta Alþjóðlegu flutningamannasamtakanna (ITF) og með fulltrúum Flugöryggissamtaka Evrópu (EASA) um endurkomu B737-MAX. Eðlilega hefur megináherslan verið á áhrif faraldursins og á möguleika í enduruppbyggingu.

Mun auðveldara er að ná fólki saman þar sem flestir eru meira heima við og aðgengi að sérfræðingum innan alþjóðasamtaka á borð við IFALPA hefur aldrei verið betra.

Margir vinnuhópar funda jafnvel vikulega og inn á milli eru miðlar eins og Whatsapp og Teams nýttir

Hér að neðan má sjá brot af þeim fjölmörgu fundum sem við höfum sótt.





## Mikilvægt dómafordæmi varðandi verktakasamninga flugmanna

# Primera dómurinn

Sonja Bjarnadóttir,  
lögfræðingur FÍA skrifar:

Nýlega féll dómur félagsdóms í Danmörku þar sem staðfest var að flugfélagið Primera braut gegn lögum með því að ráða flugmenn með heimahöfn (e. home base) í Danmörku sem verktaka. Dómstóllinn komst að þeirri niðurstöðu að flugmaður sem ráðinn var inn sem verktaki með heimahöfn í Danmörku ætti rétt á sömu launum og réttindum og samstarfsfélagar hans sem störfuðu eftir kjarasamningi hjá sama fyrirtæki.

Flugfélagið Primera hafði þá ráðið inn flugmenn sem verktaka frá dótturfélagi staðsettu á Guernsey. Þeir höfðu heimahöfn í Danmörku en nutu ekki lífeyrisgreiðslna, orlofs og fengu eingöngu greidda 10 veikindadaga á ári.

Með dóminum er sett mikilvægt fordæmi um að ekki er heimilt að undirbjóða kjarasamninga með þessum hætti, þ.e. með því að fara framhjá kjarasamningsbundnum launum og réttindum með verktakaforminu.

Það hefur verið ofarlega í hugum félagsmanna FÍA að tryggja þurfi betur ráðningarfyrirkomulag flugmanna enda hefur það bein tengsl við flugöryggi. FÍA hefur undanfarið haldið sínum sjónarmiðum á lofti í umsögnum, álitum og á fundum um málið með ráðuneytum og þingnefndum. Þar hefur FÍA lagt þunga áherslu á mikilvægi þess að í íslenskrí löggjöf verði lagst með skýrum hætti gegn því að ráðningar flugmanna fari fram með óhefðbundnum hætti, þ.e. í gegnum starfsmannaleigur og með verktakasamningum. Dómurinn í máli Primera styður þá niðurstöðu FÍA og gefur mikilvægt fordæmi varðandi málefnið.

Undanfarið áratug hefur víða orðið breyting á ráðningarfyrirkomulagi flugmanna og þá sérstaklega innan Evrópu. Tilvikum þar sem flugmenn eru ráðnir með óhefðbundnum hætti (e. atypical employment), s.s. í gegnum starfsmannaleigur og með verktakasamningum hefur fjölgað. Flugmenn

sem ráðnir eru þannig til starfa njóta lakari kjara, starfsöryggi er minna og réttindi sem áunnist hafa með gerð kjarasamninga eru ekki til staðar líkt og veikinda- og orlofsréttur, þ.m.t. réttur til fæðingarorlofs. Hagnaðurinn af verktöku er allur hjá flugrekanda sem sleppur við að greiða launatengd gjöld og ýmsan annan kostnað við starfsmannahald. Nú í kjölfar Covid heimsfaraldursins og vegna áhrifa hans á flugrekstur hafa vaknað áhyggjur í alþjóðasamfélagi flugmanna um frekari þróun í átt að óhefðbundnum ráðningum flugmanna.

Til stuðnings framangreindu bendir FÍA á niðurstöður tveggja rannsókna sem sýna fram á tengsl milli ráðningarforms og öryggismenningar fyrirtækja sem flugmenn störfuðu hjá. Með því er átt við að sýnt hefur verið fram á að munur er á afstöðu flugmanna til öryggisstefnu vinnuveitanda eftir því með hvaða hætti starfsmaðurinn er ráðinn og að slíkt getur haft áhrif á flugöryggi. Þá gaf framkvæmdarstjórn Evrópusambandsins út skýrslu árið 2019 sem ber heitið „Aviation Strategy for Europe: Maintaining and promoting high social standards“ þar sem lögð er fram heildaráætlun er miðar að því að viðhalda og efla félagsleg réttindi innan flugiðnaðarins.

Flugmaður getur í eðli sínu ekki starfað sem verktaki þar sem starfsumhverfi og skyldur hans uppfylla ekki skilyrði verktöku sem sett hafa verið fram í lögum og dómaframkvæmd. Flugmaður starfar ekki sjálfstætt eins og á við um verktaka. Hann mætir ekki með eigin tæki og töl til vinnu, hann ræður hvorki vinnutíma sínum né verkefnum og getur ekki ráðið aðra sér til aðstoðar.

Starfsöryggi er flugmönnum hugleikið. Þeir flugmenn sem starfa sem verktakar búa sjaldnast við rétt til endurráðningar missi þeir vinnuna af einhverjum orsökum. Samtök flugmanna um allan heim hafa lagt áherslu á að starfsöryggi sé beintengt við flugöryggi. Flugmaður sem óttast um starf sitt er

.....

Flugmaður getur í eðli sínu ekki starfað sem verktaki þar sem starfsumhverfi og skyldur hans uppfylla ekki skilyrði verktöku sem sett hafa verið fram í lögum og dómaframkvæmd.





# Primera dómurinn...



líklegri til að byggja ákvarðanatöku á röngum forsendum en hinn sem starfar samkvæmt leikreglum kjarasamnings. Þegar starfsöryggi er ótryggt er flugmaður ólíklegri til að stoppa vél vegna hugsanlegra öryggisþátta með tilheyrandi kostnaði fyrir flugrekandann. Hann er einnig líklegri til að mæta illa fyrir kallaður til vinnu vegna veikinda eða þreytu af ótta við að það verði notað gegn honum komi til fækkunar flugmanna auk þess sem veikindaréttur er að öllum líkindum lítill sem enginn.

Skýrslugerð er einnig ríkur þáttur í öryggis-  
menningu í flugi og eru flugmenn hvattir til að skila inn skýrslum um öll hugsanleg atvik og þ.m.t. eigin mistök sem hefðu getað leitt til slyss eða tilkynningaskylds atviks. Flugmenn sem eru í beinu ráðningarsambandi og starfa samkvæmt kjarasamningi eru líklegri til að skila inn slíkum skýrslum og þar með efla flugöryggi líkt og kemur fram í rannsókn London School of Economics and Political Science „European pilots“ perceptions of safety culture in European Aviation“ frá 2016 og hins vegar í rannsókn Háskólans í Gautaborg „High-flying risks.

Variations in working conditions, health and safety behaviours among commercial airline pilots in relation to safety climate.“

Af framansögðu teljum við mikilvægt að beint ráðningarsamband sem byggt er á kjarasamningi sé meginregla sem flugrekendum er starfa samkvæmt íslensku flugrekstrarleyfi verði gert að hlíta. Þessu hafa Danir náð fram, sbr. nýlegan félagsdóm Danmerkur sem nefndur var hér að framan.

Af dóminum í máli Primera flugfélagsins má einnig leiða að regluverk Evrópusambandsins nær ekki að fyrirbyggja félagsleg undirboð með fullnægjandi hætti.

Sterk vinnulöggjöf í Danmörku setur skýr mörk hvað þetta varðar og hefur leitt til þess að flugrekendum sem stunda félagsleg undirboð hefur gengið afar illa að festa sig í sessi þar í landi og hefur ítrekað verið bolað burtu þaðan. Þetta segir okkur að við getum spyrnt á móti á sama tíma og við virðum fjórfrelsi EES samningsins.

.....  
Flugmaður sem óttast um starf sitt er líklegri til að byggja ákvarðanatöku á röngum forsendum en hinn sem starfar samkvæmt leikreglum kjarasamnings.

# ÖRYGGISMÁL

Mynd: Nikolay of Unsplash

Verkefni Öryggisnefndar FÍA hafa verið nokkuð fjölbreytt á árinu en hér er stiklað á stóru á verkefnum ársins.

Á árinu hafa nefndinni borist beiðnir um að skila inn umsögnum um nokkurn fjölda þingmála og nú síðast um deiliskipulag Reykjavíkurborgar vegna nýrrar byggðar í litla Skerjafirði. Byggðin er það háreist að hún mun fyrirsjáanlega valda ókyrrð og slyshættu í miklum vindi, sérstaklega í aðflugi að flugbrautum 31 og 01.

Athygli var vakin á því að Isavia kallaði eftir rannsókn Hollensku geimferðastofnunarinnar (e. Royal Netherlands Aerospace Centre, NLR) á áhrifum byggðarinnar á vindafar og ókyrrð á flugvelli-num. Í skýrslu NLR kemur fram að þótt nýbyggingar rísi ekki upp í hindranafliot flugbrauta er ekki þar með sagt að öllum öryggiskröfum sé fullnægt. Byggingarnar valda ókyrrð, geta haft mjög truflandi áhrif og geta jafnvel skapað hættu. Niðurstaða rannsókna NLR er sú að hættan sé ekki óásættanleg en kalli á mildunarráðstafanir.

Í haust var lögð fram á Alþingi tillaga til þingsályktunar um þjóðaratkvæðagreiðslu um framtíð Reykjavíkflugvallar. ÖFÍA sendi umsögn um málið, þar sem afstaða nefndarinnar er útskýrð og ljósi varpað á þá fjölbreyttu starfssemi sem fram fer á vellinum.

Það skapaðist tilefni til að senda viðauka við umsögnina eftir að borgarstjóri Reykjavíkur hélt því fram í útvarpsviðtali nýverið að vatnaskil hefðu orðið þegar Þorgeir Pálsson, fyrrverandi flugmálastjóri, komst að þeirri niðurstöðu að umfangið í fluginu og nýjar gerðir og stærri vélar kölluðu á nýjan varaflugvöll fyrir Ísland.

Þarna dró borgarstjórinn kolranga ályktun af skýrslu Þorgeirs sem kom út í ágúst 2017. Þó svo að aukið umfang flugrekstrar reyni á þolmörk Reykjavíkflugvallar sem varaflugvallar er ekki þar með sagt að það sé tilefni til að leggja hann niður.

Þetta er ekki í fyrsta sinn sem borgarstjóri afvegaleiðir umræðu um Reykjavíkflugvöll með útúrslunum eða rökvillum, hvort sem það er meðvitað eða ómeðvitað er þetta er hvítleiður ávani sem þarf að svara.

Öskjuhlíðarskógur vex og grær. ÖFÍA hefur lagt ríka áherslu á að gróðri undir aðflugi að braut 31 sé haldið í skefjum. Í sumar var svo komið að nýtt og svo gott sem ónothæft RNAV aðflug var gefið út að brautinni, mjög bratt og með háu aðflugslágmarki í óraunhæfri fjarlægð frá þröskuldinum. ÖFÍA hefur átt í góðu samstarfi við Isavia um úrbætur, en að fella tré í Öskjuhlíð er gríðarlega viðkvæmt pólitískt mál. Það síðasta sem við fréttum af þessu var að nýtt og nothæft RNAV aðflug að braut 31 ætti að geta komist í gagnid í desember.



Mynd: Egill Ibsen

Ingvar Tryggvason,  
formaður ÖFÍA

# ÖRYGGISMÁL

Bygging Háskólans í Reykjavík er mikið og fagurt kennileiti, gríðarstórt bílastæðið er gróðursælt en einhverra hluta vegna urðu aspir fyrir valinu, sem hafa óheppilega eiginleika nærri flugvelli. Sú hugmynd hefur verið rædd í Hlíðasmáranum að færa HR að gjöf eins og 250 sitkælni, en það er harðgerð og vindþolin planta.

## IFALPA Annex 29

Liðsmenn ÖFÍA vinna að uppfærslu á "íslenska listanum" í IFALPA ANNEX 29, en það er skrá yfir sérkenni og vankanta á flugvöllum um heim allan. Sem dæmi um sérkenni er óiumölin á flugbrautum sem veldur óvenjulegu dekkjahljóði og getur valdið skemmdum á t.d. loftskrúfum.

## Egilsstaðaflugvöllur

Íslensk stjórnvöld fengu Þýska ráðgjafafyrirtækið Airsight til að gera tillögur að breytingum á Egilsstaðaflugvelli, annarsvegar uppbyggingu innviða og svo breytingar á flugumferðarþjónustu. Formaður ÖFÍA hefur tekið þátt í starfshópi hér innanlands sem hefur séð Airsight fyrir gögnum og upplýsingum. Reiknað er með að Airsight skili sinni skýrslu í janúar.

## EGNOS

Mikið hefur verið þrýst á útbreiðslu EGNOS merkisins á landinu. Ítarlegur texti er í nefndaráli Umhverfis- og samgöngunefndar Alþingis frá 10. júní 2020 þar sem mikil áhersla er lögð á frekari innleiðingu EGNOS. Nú síðast sendum við Rannís minnisblað okkar um EGNOS en Rannís vinnur að aðkomu Íslands að geimætlun ESB.

## Breytingar á skiptihæð

Breytingar á skiptihæð (e. transition altitude) eru líklega í farvatninu. Innlendir flugrekstraráðilar komu erindi á framfæri við Samgöngustofu fyrir nokkru síðan. Í haust var formlega leitað eftir umsögn ÖFÍA um málið. Hækkun á skiptihæð kæmi sér vel á Íslandi, myndi m.a. greiða fyrir umferð til og frá Keflavík um SID og STAR ferla og virðist sem 18000 fet vera líklegasta lendingin. Breska flugmálastjórnin hefur unnið mikla greiningarvinnu og hefur þetta sem opinbert markmið ásamt fleiri Evrópulöndum.

## Reykjavík Flight Safety Symposium

Ráðstefnan Reykjavík Flight Safety Symposium var haldin í vor í skugga heimsfaraldurs. Þar sem samkomutakmarkanir voru handan við hornið var ákveðið að streyma ráðstefnuhaldinu og gekk það snuðrulaust fyrir sig. Þúsundþjalamiðurinn Heimir Helgason hefur haft veg og vanda af upptökum fyrirlestranna frá upphafi og setti hann einfaldlega upp einskonar sjónvarpsstúdíó og sá til þess að allt kæmist til skila. Upptöknar má finna [hér á vefsíðu FÍA](#).

Næst er ráðstefnan áformuð 30. apríl 2021 og tveir áhugaverðir fyrirlesarar eru þegar bókaðir. Eins og staðan er núna er ráðstefnan skipulögð rafræn vegna sóttvarnaraðgerða og ráðstafana á landamærum.

## ÖFÍA 2020

Ingvar Tryggvason, formaður  
Björn Ásbjörnsson  
Einar Júlíusson  
Hjalti Grétarsson  
Jón Hörður Jónsson  
Margrét Elín Arnarsdóttir  
Ragnar Friðrik Ragnars  
Walter Ehrat



Heimir Helgason reddaði málnum þegar breyta þurfti ráðstefnunni í rafræna ráðstefnu með nær engum fyrirvara.



RFSS 2020: Högni B. Ómarsson (lengst til vinstri) var fundarstjóri Á RFSS 2020. Við hlið hans standa Rory Clarkson, Hlín Hólm, Ingvar Tryggvason og Harry Nelson.





# COVID-19 ÁRI SÍÐAR og bólusetning innan seilingar

Hannes Petersen  
trúnaðarlæknir FÍÁ skrifar

Kvef eða „common cold“ er öndunarferasjúkdómur sem flest okkar hafa fundið fyrir og eflaust oftast en einu sinni. Sjúkdómurinn er alla jafna vægur og gengur yfir án séstakrar meðferðar eða eftirmála. Þekking okkar á kvefi er ekki löng en árið 1930 var fyrst sýnt fram á að flytja mætti kvef milli manna með nefsekreti (hori). Tuttugu árum síðar var veira loks ræktuð sem framkallar einkenni kvefs og því kölluð „kvef-veira“. Fleiri og fleiri veirur ræktuðust á næstu árum, þær voru flokkaðar og fengu nöfn s.s. rhinovírus, adenovírus\*, parainflúenzu veirus og að lokum kórónaveirus. Kórónaveirus mynda fjölskyldu skyldra veira sem eru þekktar af því að valda sýkingum í mönnum, aðallega kveflíkem einkennum en einnig einkennum frá lungum, meltingarvegi og öðrum líffærakerfum. Þekktar kórónaveirus sem ábyrgar hafa verið fyrir smáfaröldrum á síðustu árum eru: Severe Acute Respiratory Syndrome CoronaVirus (SARS-CoV) og Middle East Respiratory Syndrome CoronaVirus (MERS-CoV).

Fyrir ári braust út kórónaveirufaraldur í Wuhan borg í Kína og dreifði sér hratt um heimsbyggðina. Rannsóknir hafa sýnt að veiran Severe Acute Respiratory Syndrome CoronaVirus 2 (SARS-CoV-2) er ábyrg, en hún tilheyrir beta-armi kórónaveiru fjölskyldunnar og er genamengi hennar samsett úr 29,903 bp (basapörum), sem raðað er upp í einþátta RNA. Fljótlega kom í ljós að veiran gat dreift sér á milli manna (Li Q., et al. Early transmission dynamics in Wuhan, China, of novel coronavirus-infected pneumonia. N Engl J Med. 2020;382:1199–1207) en það er forsenda fyrir faraldri smita. Sjúkdómurinn sem fram kemur við smit SARS-CoV-2 veirunnar kallast Covid-19 og tekur til litrófs allra einkenna, frá vægum hita til dauða.

Covid-19 hefur sýnt sig að valda meiriháttar heilsutjóni, áður óþekktu álagi á heilbrigðiskerfi og hruni efnahagsstöðugleika. Þetta kallar á úrlausnir sem taka til allra þessara þátta, en óhætt er að segja að hraði framfara á úrlausnasviðinu hafi verið með ólíkindum. Hér á eftir verður einungis fjallað um heilsutengdar úrlausnir, sem í fyrstu tengdust framförum í bráðafasa sjúkdómsins, þ.e. hvernig meðhöndla ætti alvarlegustu (öndunarbílunar) tilfellin. Frá marsmánuði 2019 hafa daglega birst tugir greina í vísindatímaritum þar sem kynntar hafa verið mismunandi birtingarmyndir eða gagnreyndar upplýsingar sem snúa að meðferð Covid-19.

Fljótlega varð öllum ljóst, að til að koma böndum á faraldurinn þyrfti að koma til bólusetninga gegn SARS-CoV-2 veirunni og því hófst ævintýralegt kapphlaup í þróun bóluefnis, þar sem krafa var tvíþætt:

A.

Að veita vernd gegn smiti veirunnar og þar með að koma í veg fyrir sjúkdóminn.

B.

Að vera öruggt þ.e. valda ekki öðrum heilsufarsvandamálum í bólusettingum.

Í dag eru meira en 150 bóluefni gegn SARS-CoV-2 í þróun viðsvegar í heiminum, en þrjú þessara bóluefna frá fyrirtækjunum Pfizer/BioNTech, Astra Zeneca og Moderna hafa verið áberandi í umræðunni hér á landi síðustu vikur. Þessi bóluefni eru öll í þriðja fasa rannsókna og taka til tugþúsunda einstaklinga sem hafa verið bólusettir. Niðurstöðurnar lofa góðu og eru lyfjastofnanir margra landa við það að veita leyfi til notkunar.

## Hvernig virka bóluefnin?

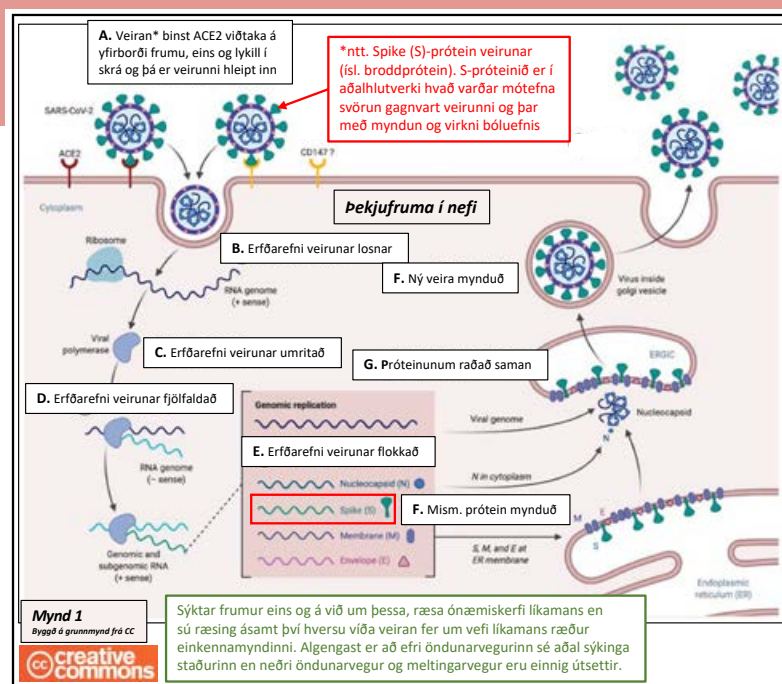
Þegar einstaklingur smitast af SARS-CoV-2 veirunni, fara af stað flókin ferli í frumum/vefjum líkamans sem framkalla sjúkdómseinkenni Covid-19. Ónæmiskerfi líkamans er ræst til að ráða niðurlögum smits og sjúkdóms, en ræsingin grundvallast á að greina veiruna. Við ættum flest að þekkja útlit SARS-CoV-2 veirunnar en þar eru broddarnir (e. spikes) mest áberandi. Þessir broddar eru í aðalhlutverki, því þeir eru lykillinn að aðgangi veirunnar að líkama smitaðs einstaklings og ræsingu ónæmissvars hjá honum (mynd 1). Þess vegna kemur ekki á óvart að þessi þrjú bóluefni sem náð hafa lengst, byggja á virkni broddanna sem eru úr svokölluðum broddpróteinum (e. spike-proteins). Í Pfizer/BioNTech og Moderna bóluefnum er erfðarefnis (mRNA) búið, sem skráir uppskriftina að broddpróteininu, komið fyrir í ör-(nano) fitubólu sem sprautað er í líkama (vöðva) einstaklings við bólusetningu. Í AstraZeneca bóluefninu er erfðarefnis (mRNA) búiðnum komið fyrir í erfðabreyttu simpansa adenoveirunni (\*kvefveira sjá áður) ChAdOx1, en þessi veiklaða veirufurja losar erfðaeftirbúið í frumur líkamans. Í báðum bóluefnaleiðunum fara frumur líkamans að framleiða broddpróteinin, sem síðan ræsa bæði frumu- og mótefnabundnu ónæmissvörin sem að lokum leiða til ónæmisminnis (sjá nánar [YouTube myndband](#)).

Vert er að hafa í huga að ekki er um endurmyndun heillar SARS-CoV-2 veiru að ræða, sem kemur í veg fyrir að bólusettur einstaklingur veikist með öllu einkennalitrófi Covid-19 við bólusetningu. Það er síðan vegna ónæmisminnisins hjá bólusettum einstaklingum að ónæmiskerfi líkamans nær að greina SARS-CoV-2 veiruna strax við smit og eyða henni, en það kemur í veg fyrir Covid-19 sjúkdóm og fjölföldun veirunnar. Hvort það síðarnefnda hamli því að bólusettur

„...sé bóluefni samþykkt af Lyfjastofnun þá mun notkun þess (bólusetning með því) ekki hafa áhrif á heilbrigðisvottorð flugmanna, þegar þeir láta bólusetja sig.“

BÓLUSETNING HVERS OG EINS ER ÞVÍ TVÍÞÆTT, AÐ VERJA SJÁLFA SIG OG SÍÐAN AÐRA SEM EKKI ER HÆGT AÐ BÓLUSETJA.

ÉG MUN ÞIGGJA BÓLUSETNINGU ÞEGAR AÐ MÉR KEMUR.



einstaklingur smiti aðra er ekki vitað, en svara er að vænta því rannsóknir halda áfram.

Hvað varðar áður nefndar forsendur bóluéfnanna á að bóluétt sé tvisvar með 3–4 vikna millibili. Fyrstu niðurstöður á fasa 3 rannsóknunum sem taka til kröfu A. að ofan, sýna að ónæmissvarið sem við það myndast er talið veita vörn gegn slæmri (severe) sýkingu, fjórum vikum eftir fyrstu bóluéttningu. Tveimur vikum eftir seinni bóluéttninguna er vörnin um 90% og á það gróflaga við um öll þrjú bóluéttin. Meðal margra spurninga sem enn er ósvarað og snúa að virkni bóluéttisins:

- Er vörnin eins gagnvart öllum birtingarmyndum Covid-19 sjúkdómsins þ.e. bæði vægum og alvarlegum (vísbendingar um að svo sé)?
- Er vörnin eins í mismunandi hópum einstaklinga, s.s. öldruðum (>85 ára), þeirra sem eru með undirliggjandi sjúkdóma s.s. króníska lungnasjúkdóma, hjarta og æðasjúkdóma og sykursýki?
- Er vörnin til staðar hjá börnum? Allar fasa 3 prófanir hingað til hafa verið gerðar á einstaklingum eldri en 18 ára og því er ekki fyrirhugað að bóluéttja einstaklinga yngri en 15 ára í fyrstu umferð nema þeir séu í sérstökum áhættuhópi.

Fyrstu niðurstöður á fasa 3 rannsóknunum sem taka til kröfu B. að ofan, sýna að engar alvarlegar aukaverkanir við bóluéttningu gegn SARS-CoV-2 veirunni hafa verið skráðar, en almennt er talið að ekki sé hættu á bráðaofnæmi vegna burðarefna í bóluéttinu. Margir finna fyrir eymslum á stungustað og þar má jafnvel sjá roða. Einnig er algengt að einstaklingar finni fyrir þreytu/slappleika, bein- eða vöðvaverkjum, höfuðverk og fái jafnvel vægan hita. Þessi einkenni eru algengari eftir fyrri bóluéttninguna og standa alla jafna ekki lengur yfir en í sóláhring. Þessi einkenni eru á pari við [skráðar aukaverkanir annarra bóluétna](#) þar sem alvarlegar aukaverkanir

s.s. lífshættulegar sýkingar (1:700.000) og jafnvel dauði (1:1.000.000) eru þekkt, en við eftirtrenslan hefur komið í ljós að viðkomandi var oft með undirliggjandi vandamál við bóluéttningu. Hvort vandamál eigi eftir að koma upp löngu eftir bóluéttningu er einfaldlega ekki hægt að svara núna og tíminn einn á eftir að leiða það í ljós, en eins og áður þá er engin ástæða að ætla að í þessu tilviki sé öðru til að dreifa.

Íslenska ríkið hefur gengið frá samningum um kaup á bóluéttinu frá öllum þremur framleiðendum, þ.e. Pfizer/BioNTech, Astra Zeneca og Moderna og stefnt er að því að bóluéttja þjóðina samkvæmt ákveðinni forgangsröðun. Mikilvægt er að allir sem fá boð um bóluéttningu sinni kallinu og láti bóluéttja sig, svo tryggja megi hjarðónæmi innanlands en það þýðir að ekki er nægjanlegur fjöldi næmra innanlands sem nært geta faraldur, en við það ná sér ekki á strik þau smit sem kunna að berast til landsins. Þannig er hægt að vernda viðkvæma hópa sem ekki er hægt að bóluéttja s.s. þungaðar konur, sjúklingar með alvarlega undirliggjandi sjúkdóma s.s. virkt krabbamein í meðferð og ónæmismælda einstaklinga. Bóluéttning hvers og eins er því tvíþætt, að verja sjálfan sig og síðan aðra sem ekki er hægt að bóluéttja. Ég mun þiggja bóluéttningu þegar að mér kemur.

Að lokum er vert að taka það fram að sé bóluéttin samþykkt af Lyfjastofnun þá mun notkun þess (bóluéttning með því) ekki hafa áhrif á heilbrigðisvottorð flugmanna, þegar þeir láta bóluéttja sig. Það er verið að vinna að reglum sem snúa að “varúðar” tíma eftir bóluéttningu og má ætla að flugmönnum verði ráðlagt að fljúga ekki a.m.k. 48 klst. eftir bóluéttningu. Þessi tímamörk gætu breyst enda er þetta allt að gerast í fyrsta sinn.





VIÐ ÓSKUM YKKUR  
GLEÐILEGRA JÓLA  
OG FARSÆLDAR Á  
KOMANDI ÁRI!



**Félag íslenskra  
atvinnuflugmanna**  
Icelandic Airline Pilots' Association





Picture: Ali Abdul Rahman / Unsplash

PAGE 15

FÍA NEWSLETTER

ENGLISH VERSION



# Things are looking up

Jón Þór Þorvaldsson  
FÍA president writes:

Things are looking up. We've received positive news lately. Public vaccinations have begun in the UK, USA, and Canada. Mexico has approved the use of Pfizer's vaccine, and other countries will follow. Foreign airlines are posting updated flight-schedules for the year to come. Ahead is the organizing of pilots' return and their retraining. A long absence from work calls for increased training to maintain skills. Many airlines plan on such an approach, as flight safety is the number one priority. We must conclude that Icelandic operators will react in the same manner, with an increase in return training. Also, proportionally the resignations of pilots in Iceland have exceeded those of other countries over the course of this unprecedented year that has severely damaged the flight industry across the globe.

I feel the dam is about to burst. We hear in the news that people wish to travel, both domestically and internationally. Bookings of tourists with our largest negotiating partner, Icelandair, are on the increase for spring and next summer is looking promising. The booking pattern has changed, as bookings are coming in with a shorter notice than before. That is understandable, also if airlines are unsure whether to fly the trips that are planned.

Early this year, everything was calm here at FÍA. A new board was voted in at a general meeting in February, and we began work on strategic planning and appointing committees and councils. The FÍA operations that the board took over were well and economically run, which has proven a blessing for the year ahead. The financing and infrastructure of the union are very solid, and have withstood the pressure. The work, organization and experience gathered in almost 75 years has come in good hands. FÍA pilots are a very cohesive group of excellent professionals, who have, through unity, supported the basis for very valuable and sought-after jobs, and will continue to do so for a long time. Our unity is the key to the continued success and good work environment, the position our non-union colleagues, who must work for airlines that do not respect European workers' rights or obey the rules of the market, is not an enviable one. It is also clear, that these airlines do no better than others, even though they cheat the system.

## New CLA with Atlanta

I was happy to receive the news from the chair of FÍA's negotiation committee with Air Atlanta Icelandic, that a new CLA had been signed on Friday, 4. December 2020. The agreement was introduced to the company's pilots before being voted on and approved by almost 96% of the votes cast. We congratulate our Atlanta people on the new CLA.

## Economising at what cost?

Negotiations with Bluebird, Norlandair, Myflug, and the LHG are still ongoing. Talks have varied, and the limit on gatherings has put its mark on these meetings. Another thing in common that has characterized these negotiations now are the demands set forth by the airlines. They are all very steep, infringing on the basic values of the union under the guise of economizing. Of course it is natural to make demands on the economizing of operations, and usually FÍA has tried to meet fair demands. Now, however, we feel as if the goal is to squeeze everything they can from the Covid-tube.

In other words, the companies' employees are meant to carry the largest part of the damage that the government's actions have caused flight operations and companies that work in the industry. There are examples of unusual methods being used to reach the goals. FÍA is clearly playing a defensive game at the moment, but we've been in these situations before and have always managed to land on our feet. In these unprecedented circumstances we have showed understanding and a strong will to work towards the benefit of the whole. But we can only do so much.

## Advice to parliament

FÍA has put quite some effort in trying to effect legislation regarding the overall interests of the union and pilots. Queries and comments have been sent to Althingi parliament's Welfare committee, Business- and Economic committee, Environmental and Transport committee, Greenbook committee on CLA's and labour market issues, and we've met with several of these committees in the follow-up. News of a declaration of 8 transport ministers in Europe, warning against social dumping and unconventional contracting in the aviation industry has received some notice. FÍA presented the statement to the local authorities and the media, and you can read the declaration here in the newsletter.

## Pilots, EFÍA and shares in Icelandair

After the recent stock option, pilots and the FÍA Pension Fund (EFÍA) together own a considerable share in Icelandair Group h/f. For this reason, FÍA requested that representatives of FÍA and EFÍA could meet with the organizing committee of Icelandair Group. The request was granted, and we had a good meeting. The Committee's chair went over the work and processes of the committee. Furthermore, we discussed the composition of the current board and its background. FÍA and EFÍA's representatives also had the opportunity to ask and answer questions, as well as presenting the vision of the pilots and the emphases we would wish to see for the future in the operations and management of the Group.

# Things are looking up

## The return of the B737-MAX

Last week, FÍA was called to a meeting with EASA and ECA due to the return of the B737-MAX. The meeting was very interested, as they went over the process of the reintroduction of the airplanes, changes to the system, work procedures and checklists, training demands etc. We also had the opportunity to ask questions first-hand. Now, when this is written, the first passenger flight on the B737-MAX which must be considered good news.

## Invaluable work of committees and funds

FÍA's representatives have been working with flight operators in regards of Peer Support. This work is in the final stages, and will be introduced to our members soon.

The International committee has been quite busy. It has had a great number of on-line meetings with foreign representatives of international and European pilot associations. It has been shown that our participation in international work is extremely important, and international pilot unity is no less important than within our own union.

I've yet to mention the tireless work of our committees and funds, doing a great and valuable job. The Board of FÍA made the decision to increase service and support with its members during these unprecedented times, as the union is well prepared to do so. Of course this has meant that there has been increased pressure on our staff and most of those who do work on behalf of FÍA for its members, but we can be happy and proud of the fact that we were able to react in this manner.

## Disappointed with Icelandair

Icelandair has now released the work schedule for January. This also means that the company's policy is to not be prepared for a strong come-back in the spring, as we had hoped.

68 pilots more will lose their jobs on 1. January 2021. This crystallizes the "Crony Capitalism". We get the feeling that the plan is to make the most of the government's support due to the company's vacation day commitments towards pilots that are being laid off.

It is in bad taste to rob employees, that have been loyal to the company for over two decades, of their summer vacation. And it is in even worse taste that this is at the expense of the state.

Only 70 pilots will be working for Icelandair after New Years', of the 558 who are on the Icelandair's seniority list.

It is clearer than day that they will have now wiggle room to react to an increase in demand or to prepare the summer with this number of pilots, in spite of statements of Icelandair's management thereof. The company has said it will fly up to 75% of the 2019 schedule for the upcoming summer. The sound and words don't go together here, but of course the management is responsible for this measure.

We at FÍA, and in fact others as well, feel that the odds are strong that the Covid dam is about to burst. It would be foolhardy to bet on the long-shot rather than the most likely results, and to be unprepared to make a come-back which would have to be swift, even in the next few weeks.

It may be true that January and February are not heavily booked, but this time could be utilized for training and further preparations for the upcoming summer. The employee policy that is in operation at Icelandair is not the same as they present to the world on days of celebration. Our hope is that this might change.

We intend to continue working on convincing the company's managers of the importance of not entering the new year understaffed. We are not only shareholders, but also employees of Icelandair for decades, and we cannot sit around while the managers justify wrong decisions that will lead for further economic setbacks, instead of working on preparing an unprecedented and powerful market surge.

## Better times ahead

I wish you all joyful holidays and a happy new year. I'm positive that the year 2021 will bring an up-swing in aviation, and that we can be optimistic for the future. I thank all of you for the unity and trust you have shown over the course of the year, it is not a given.

Those who have worked on behalf of the union, in committees and councils, and the FÍA employees, I send special thanks for your incredible and selfless work, which has been proven invaluable.

Jón Þór Þorvaldsson  
FÍA president



Declaration by Austria, Belgium, Denmark, France, Italy, Luxembourg,  
The Netherlands and Portugal

# COVID-19 Recovery: Towards Socially Responsible Connectivity

The COVID-19 crisis is heavily impacting the aviation sector and its workers. It puts the spotlight on the deep changes the sector witnessed over the past years: the increase of atypical forms of aircrew employment, such as through agencies, self-employment or pay-to-fly schemes, and the multiplication of operational bases in different jurisdictions. These developments could pose major challenges to national authorities, air carriers and aircrew alike: legal uncertainty – including on the applicable labour, social security and tax law, an uneven playing field for air carriers, different levels of protection for workers, and inadequate rule-enforcement at national level. This situation deserves priority attention – especially at times of crisis.

We therefore welcome the initiatives undertaken so far by the European Commission, Member States and aviation stakeholders<sup>1</sup>, and call on European Commissioners Adina-Ioana Vălean and Nicolas Schmit as well as Member States to implement the recommendations of the expert group on social matters related to aircrews.

We express our common goal of fostering socially responsible air connectivity in Europe, where social rights are safeguarded, safety is further enhanced and competition is based on fair conditions rather than on dumping practices – which is also a prerequisite to attract, train and keep highly skilled professionals. In order to achieve this, better coordination between European and National transport and social authorities is urgently needed. Legal certainty and effective enforcement of European and national rules will be key for achieving socially responsible and sustainable connectivity, including the requirement to know which labour law is applicable to air crews. The social dimension should also be addressed when revising Regulation 1008/2008.

To come out of this unprecedented crisis stronger and more resilient depends on ensuring healthy and fair competition and on providing socially responsible connectivity for Europe's travelling public. To achieve this, we call upon the European Commission to take active leadership, and we commit to playing our part in our respective countries as well as at EU level, in close coordination with the Commission, Member States, the European Labour Authority, and within the Expert Group on social matters related to aircrews.

Fyrir hönd Austurríkis / For Austria:

Leonore Gewessler

Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität,  
Innovation und Technologie

Magnus Brunner

Staatssekretär im Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt,  
Energie, Mobilität, Innovation und Technologie

Fyrir hönd Belgíu / For Belgium:

Georges Gilkinet

Ministre de la Mobilité

Fyrir hönd Danmerkur / For Denmark:

Benny Engelbrecht

Minister for Transport

Fyrir hönd Frakklands / For France:

Jean-Baptiste Djebbari

Ministre délégué chargé des Transports

Fyrir hönd Ítalíu / For Italy:

Paola De Micheli

Minister for Infrastructure and Transport

Fyrir hönd Lúxemborgar / For Luxembourg:

François Bausch

Ministre de la Mobilité et des Travaux Publics

Fyrir hönd Hollands / For The Netherlands:

Cora van Nieuwenhuizen Wijbenga

Minister for Infrastructure and Water Management,  
also on behalf of the Minister of Social Affairs and Employment

Fyrir hönd Portúgal / For Portugal:

Pedro Nuno Santos

Minister of Infrastructures and Housing

Hugo Mendes

Deputy Minister and Secretary of State for Communications

<sup>1</sup> Such as: Ministerial statement 'The Social Agenda in Aviation – Towards Socially Responsible Connectivity' (10/2018, joined by Austria in 2019); EU Commission report 'Maintaining and promoting high social standards' in European aviation (03/2019) and in-depth study on atypical air crew employment (01/2019) and Workshop on 'socially responsible air transport' (04/2019); Member States' expert group on 'social matters related to aircrews' (2019-).



## New CLA with Atlanta



Heimir Arnar Birgisson, member of the FÍA board and chair of FÍA's negotiation committee with AAI, writes:

FÍA signed a new collective labor agreement with Air Atlanta Icelandic on December 5th, and was approved through e-voting which ended on December 16th, 2020. It is a monumental agreement, as it is prolonged with a few changes till end of year 2025. What made these negotiations different and more complex than previous ones, is the fact that due to the company's new operating license in Malta, a certain legal uncertainty was created in terms of permanent employment of the company's pilots. The goal of FÍA's negotiation committee was to ensure the jobs with the company as best as possible, defend the salaries and benefits as well as laying a foundation for the renewed future of the company.

It is no secret that the COVID pandemic has had a serious effect on the company's operations, grounding half of its fleet earlier this year. Since this catastrophe started, the company has weathered most of the storm through increasing its freight side, and we hope that the future is bright.

On behalf of the FÍA board, I congratulate our Atlanta pilots on the agreement.



## Education and training in 2020

Jóhann Ingi Sigtryggsson, member of the Educational and Training Fund, writes:



The year began quite traditionally at the educational fund. Over the course of the winters we've arranged for 1-2 educational lectures to be held each month.

Shortly after a new FÍA board was elected, it was decided to engage in extensive policy work with the Educational fund, but this was postponed due to Covid-19.

The FÍA members were quick to react following the most extensive lay-offs in the history of the union.

The board of the Educational and Training Fund could hardly keep up with the number of requests and handing out grants to members who used the time to add to their knowledge.

This fall we offered our members support to maintain or renew the type-rating with several making use of the resource.

I wish all our members the best and hope for a powerful come-back in the year 2021.

Keep abreast of the ETF fund's activities on its Facebook page: Starfsmenntasjóður FÍA.

### Are you aware of the educational grants?

Grants can be divided in two: Work related grants, and grants for recreational activities.

Work related grants can amount to max. 500.000 ISK, or up to 85% of the total cost.

Grants for recreational activities can amount to max. 50.000 ISK, or up to 85% of the total cost.

ETF lectures can cover professional matters, hobbies, or be just for entertainment purposes. Members are encouraged to send suggestions regarding lecture topics, all suggestions will be reviewed and discussed by the ETF board.

Learn more on [fia.is](http://fia.is)!



# HOLIDAY COTTAGE FUND - Xmas message

Dear members,

Hardly a week goes by that we don't receive an email from our colleagues complaining about the mess and cleanliness of our cottages.

It is of course intolerable to show up at the cottage and it does not meet standards, but we must remember and understand that this is a holiday cottage. What do we mean by this? Yes, it isn't necessarily cleaned like an operating room between inhabitants, which have a different standard of cleanliness.

We could of course have the houses professionally cleaned after each rental, but this would cost money which would automatically increase the rent.

The stay is not ruined, and the house does not suck, although some things could be better. Having to change batteries or lightbulbs, or vacuum some dust under a bed does not call for a Medal of Honor. It is a holiday cottage where we all must do our share, because they are our houses, owned by us, the members of FIA.

One of the things we've received complaints about are dog hairs, and we are amazed that some of our members clearly don't hesitate to bring their dogs to the cottages, even though it is strictly forbidden. This is intolerable.

It is astonishing that we have to once again write an article in the FIA newsletter to ask grown-up people to clean after themselves, but sadly this is the reality.

Merry Christmas.





# International Work in 2020



Sara Hlín Sigurðardóttir,  
FÍA board member and Chair of the  
International Committee

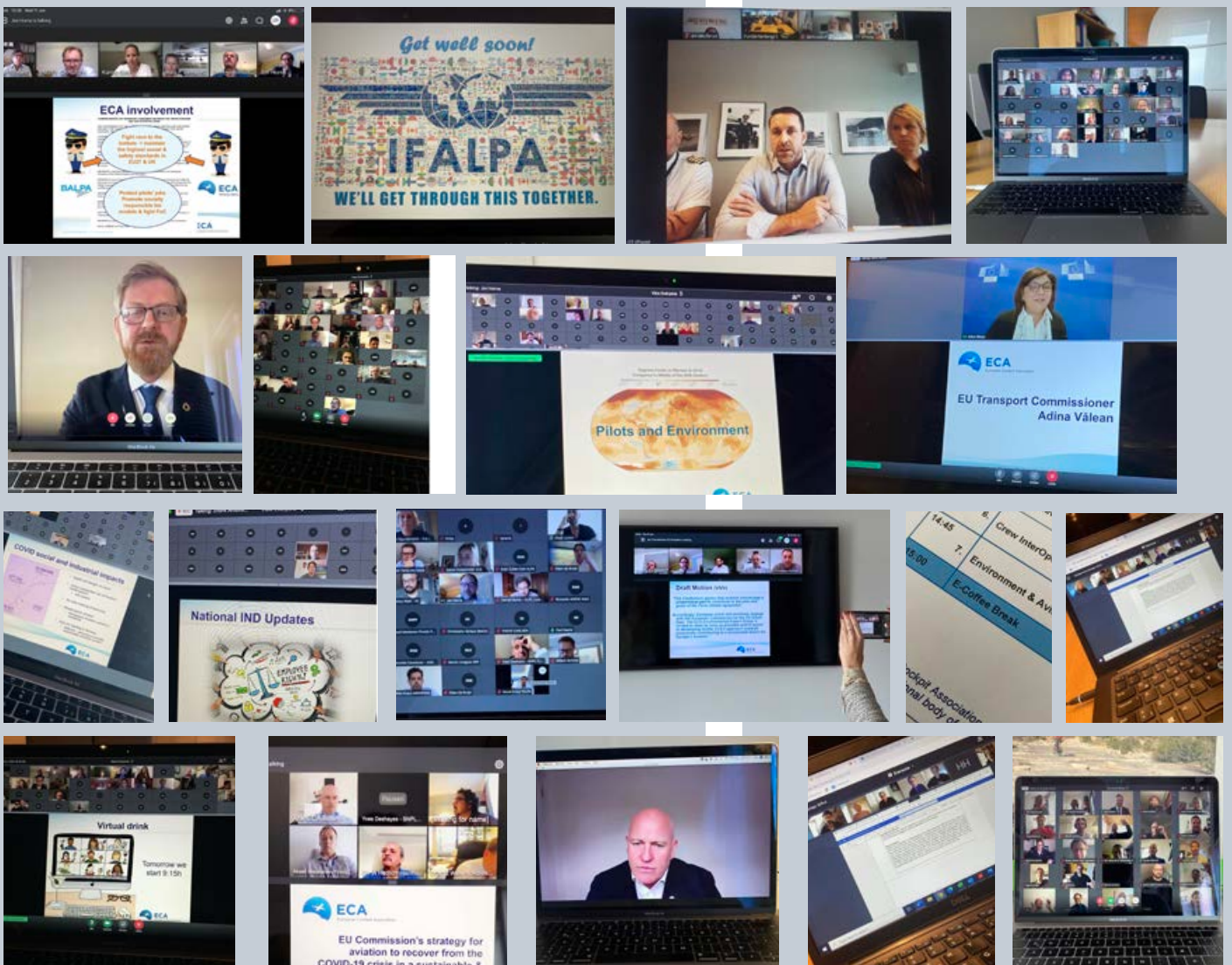
.....  
It is much easier to gather people together as most are at home, and access to the experts within international organisations like IFALPA has never been better.

In spite of the limits on gathering and closed borders, the international collaboration has seldom been more active. Remote meetings, that were held before were only organized when urgent and weren't as successful as people weren't used to the format. Now, times have changed. It is much easier to gather people together as most are at home, and access to the experts within international organisations like IFALPA has never been better.

A great number of working groups have meetings as often as weekly, and in between we use apps like

Whatsapp and Teams for more informal conversations. In this manner, FÍA has, along with other pilot representatives, met with e.g. Adiana-loana Vălean, EU Transport Commissioner, Stephen Cotton, President of ITF, and representatives of EASA due to the return of the B737-Max. The main emphasis has naturally been on the pandemic, its effects and opportunities for restructuring.

Here below you can see pictures of some of the numerous meetings we've attended!







# An important precedent for pilots' contracts The Primera ruling

Sonja Bjarnadóttir,  
FÍA's lawyer writes:

Recently, a Danish court ruled that Primera airline had violated the law by hiring pilots with a home base in Denmark as contractors. The court concluded that a pilot hired as a contractor with a home base in Denmark was entitled to the same wages and rights as his colleagues who worked for the same company under a collective agreement. Primera had hired pilots as contractors from a subsidiary based in Guernsey. They had their home base in Denmark but did not enjoy pension payments, holidays and were only paid 10 sick days a year. The ruling sets an important precedent for not negotiating wage agreements in this way, i.e. by bypassing collective agreement wages and rights with the contractor form.

It has been high on the FIA's mindset that there is a need to better ensure the recruitment arrangements for pilots, as this has a direct link to aviation safety. FIA has recently maintained its views in comments, opinions and meetings with ministries and parliamentary committees on the issue.

FÍA has suggested that it is very important that Icelandic legislation clearly opposes the recruitment of pilots in an unconventional way, i.e. through temporary staffing and through contractor agreements. The judgment in the Primera case supports FIA's conclusion and sets an important precedent regarding the issue.

In the last decade, there has been a change in the recruitment system for pilots in many places, especially within Europe. Cases where pilots are recruited in an atypical manner, e.g. through staffing and through contractor agreements has increased. Pilots who are hired in this way enjoy poorer pay, job security is less and rights that have been acquired

through the conclusion of collective agreements do not exist like sickness and holiday rights, incl. the right to maternity leave. The profits from the contractor agreements are all with the airline, which avoids paying salary-related fees and various other staffing costs. In the wake of the Covid pandemic and its impact on aviation, concerns have arisen in the international community of pilots about further developments towards the unconventional recruitment of pilots.

In support of the above, FÍA points to the results of two studies that show a connection between the form of employment and the safety culture of companies where pilots worked. This means that it has been shown that there is a difference in pilots' attitudes towards the employer's safety policy with regard to the manner in which the employee is hired and that this can affect flight safety. The European Commission also issued a report in 2019 entitled "Aviation Strategy for Europe: Maintaining and promoting high social standards", which presents an overall plan for maintaining and strengthening social rights in the aviation industry.

Pilots cannot, by the nature of their occupation, work as contractors as their working environment and obligations do not fulfill the conditions of a contractor that have been set out in law and case law. Pilots do not work independently as is the case with contractors. They do not come with their own equipment and tools to work, do not control their working hours or tasks and can not hire others to help them.

Occupational safety is a priority for pilots. Pilots who work as contractors seldom have the right to re-employment if they lose their job for any reason.



Pilots cannot, by the nature of their occupation, work as contractors as their working environment and obligations do not fulfill the conditions of a contractor that have been set out in law and case law.



# The Primera ruling...



Pilots' organizations around the world have emphasized that occupational safety is directly linked to flight safety. A pilot who fears for his job is more likely to base his decision-making on the wrong premises than the one who works according to the rules of a collective agreement. When job security is insecure, a pilot is less likely to stop an aircraft due to potential safety issues with associated costs for the operator. He is also more likely to show up for a job call due to illness or fatigue for fear that it will be used against him in the event of a reduction in the number of pilots, except that the right to sickness is likely to be minimal.

Reporting is also a rich part of aviation safety culture and pilots are encouraged to submit reports on all possible incidents and incl. own mistakes that could have led to an accident or a notifiable incident.

Pilots who are in direct employment and work under a collective agreement are more likely to submit such reports and thereby enhance flight safety, as shown in a study by the London School of Economics and Political Science „European pilots' perceptions of safety culture in European Aviation“ from 2016 and also in a study by the University of Gøteborg „High-flying risks. Variations in working conditions,

health and safety behaviours among commercial airline pilots in relation to safety climate.“.

In view of the above, we consider it important that a direct employment relationship based on a collective agreement is a principle that air carriers operating under an Icelandic operating license should be required to abide by. The Danes have managed to enforce this, cf. a recent Danish court judgment mentioned above.

It can also be deduced from the judgment in the Primera airline's case that the rules of the European Union do not adequately prevent social dumping.

Strong labor legislation in Denmark sets clear boundaries in this regard and has led to social dumping operators having a very difficult time establishing themselves in that country and having been repeatedly kicked out of it. This tells us that we can resist at the same time as we respect the four freedoms of the EEA Agreement.

.....

A pilot who fears for his/her job is more likely to base their decision-making on the wrong premises than the one who works according to the rules of a collective agreement.



# SAFETY ISSUES

Mynd: Nikolay of Unsplash

The Safety Committee's projects this year have been very versatile. Over the course of the year, the committee has received requests to hand in comments on a number of parliamentary issues, and most recently the zoning plans for Reykjavik in regard to the new neighbourhood in „little“ Skerjafjörður, next to the Reykjavik airport. The buildings planned in the neighbourhood will be high enough to cause foreseeable turbulence and certain risks of accidents due to winds, in particular when landing on runways 31 and 01. We noted that Isavia called for an investigation by the Royal Netherlands Aerospace Centre, NLR, on the effects the buildings will have on wind and airport turbulence. NLR's report states that although the new buildings will not rise high enough to penetrate transgressive surfaces it is not to say that mitigations have to be made. These buildings will cause turbulence, can have a very disruptive effect and even cause hazard. The results of NLR is that the risk is not unacceptable, but does call for mitigating measures.

Last fall, a proposal for a parliamentary resolution was submitted before Althingi to hold a national referendum about the future of Reykjavik airport. The Safety Committee sent in a comment on the issue, explaining the Committee's position and explaining the variety of operations that take place in the airport. There was reason to send an addendum to the comment, after the Mayor of Reykjavik stated,

in a radio interview recently, that there had been a turning point when Þorgeir Pálsson, former head of the Icelandic CAA, had reached the conclusion that the amount of air traffic and new models and bigger airplanes called for a new alternate airport for Iceland. The mayor drew a completely incorrect conclusion from Þorgeir's report, published in August 2017. Although the increase within the aviation industry is testing the limits of Reykjavik airport as an alternate airport, it is not to say that this is cause to close it. This is not the first time the Mayor has misled the discussion about the Reykjavik airport by using logical fallacies, whether consciously or not this is a recurrent habit we need to address.

The woods in Öskjuhlíð grow and flourish. The Safety Committee has put a strong emphasis on keeping the vegetation under the approach to runway 31 under control. This summer, a new and almost useless RNAV approach was published for the runway, it is very steep and with a high approach minimum in an unrealistic distance from the threshold. The Safety Committee has had a good collaboration with Isavia on resolving this, but cutting down trees in Öskjuhlíð is an incredibly sensitive, political matter. The last we heard of this was that a new, and usable, RNAV approach to runway 31 should be in use by December. The buildings of the Reykjavik University is a statuesque monument, with a massive parking lot decorated with a great deal of



Mynd: Egill Ibsen

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



# SAFETY ISSUES

trees. But somehow, the trees chosen was cottonwood, which have very detrimental characteristics so close to an airport. We have discussed the idea, here at Hlíðasmári, to give the University a present of say 250 Sitka Alders, a very tough and wind-resistant plant.

## IFALPA Annex 29

The Safety Committee members are working on updating the „Icelandic list“ in the IFALPA ANNEX 29, a list over unique characteristics and deficiencies of airports across the world. An example of this are runways with oiled stabilised gravel, that produce an unusual tire sound and can cause damages on e.g. propellers.

## Egilsstaðir airport

The Icelandic authorities recruited the German consulting company Airsight to make suggestions for changes to the Egilsstaðir airport; Both regarding the development of infrastructures, as well as changes to the air traffic services. The Safety Committee's Chair has participated in a domestic working groups that has provided Airsight with data and information. We expect Airsight to hand in their report in January.

## EGNOS

There has been a great deal of pressure to spread the EGNOS across the country. A more in-depth text is to be found in the opinion of the parliament's Environment and Transportation Committee, dated June 10th, 2020, emphasising the further implementation of EGNOS. We recently sent Rannís our memo about EGNOS, as Rannís is working on Iceland's participation in the EU's Space Policy.

## Changes to the Transition Altitude

Changes to the transition altitude are likely. Domestic operators approached this matter with the Transport Authority a while back. Last fall, the Safety Committee received a request to comment on the matter. An increase in transition altitude would be beneficial in Iceland, could for example ease the traffic to and from Keflavik through SID and STAR processes, and it looks as if 18000 feet will be the end result. This is also the goal of the British Civil Aviation Authority, which has done a great deal of analysis on the matter, as well as that of several other European countries.

## Reykjavik Flight Safety Symposium

The Reykjavik Flight Safety Symposium was held last spring, in the shadow of the pandemic. As the limits to gathering were imminent, we decided to stream the conference online, which went really well. Our jack-of-all trades, Heimir Helgason, has managed the recordings from the first Symposium, and this year he set up a kind of television studio for the event. The recordings from all former Symposiums can be found on FÍA's [website here](#). The 2021 Symposium will be held on April 30th, and we've already booked two very interesting lecturers. As things stand today, we are planning for the Symposium to be online due to infection control measures and restrictions on borders.

## ÖFÍA 2020

Ingvar Tryggvason, chair  
Björn Ásbjörnsson  
Einar Júlíusson  
Hjalti Grétarsson  
Jón Hörður Jónsson  
Margrét Elín Arnarsdóttir  
Ragnar Friðrik Ragnars  
Walter Ehrat



Heimir Helgason reacted quickly when RFSS had to swiftly change from a regular Symposium to an on-line one!



RFSS 2020: Högni B. Ómarsson (far left) moderated the meeting. Next to him are Rory Clarkson, Hlín Hólm, Ingvar Tryggvason and Harry Nelson.



# Covid-19 a year later and a vaccine within reach

Hannes Petersen,  
FÍA doctor writes:

The common cold is a respiratory disease most of us have experienced on more than one occasion. The disease is usually mild and self limiting, without long-term consequences or need for specific treatment. Our knowledge regarding common cold isn't long, only in 1930 did we ascertain that the cold could be transmitted through nasal secretion. Twenty years later we finally managed to cultivate a virus that produces the symptoms of cold, and therefore called the "cold-virus". More and more viruses were cultivated in the next few years, they were categorized and named, such as rhinovirus, adenovirus, parainfluenza virus and finally the corona virus. The Corona virus is a family of RNA viruses, known to produce infections in humans, mostly cold-like symptoms but can also produce symptoms in lungs, the digestive system and other systems. Well known corona-viruses that have caused small epidemics in the past few years are: Severe Acute Respiratory Syndrome CoronaVirus (SARS-CoV) and Middle East Respiratory Syndrome CoronaVirus (MERS-CoV).

Earlier this year, a strain of the Corona virus emerged from the city of Wuhan in China, quickly spreading across the globe. Research has shown that the virus Severe Acute Respiratory Syndrome CoronaVirus 2 (SARS-CoV-2) is responsible, belonging to the beta-strain of the CoronaVirus family, built from 29.903 bp, forming a single-stranded RNA virus.

It quickly emerged that the virus could spread between humans (Li Q., et al. Early transmission dynamics in Wuhan, China, of novel coronavirus-infected pneumonia. *N Engl J Med.* 2020;382:1199–1207) which is the premise for an epidemic. The disease resulting from contact with SARS-CoV-2 virus is called Covid-19, covering a spectrum of symptoms from mild fever to being fatal.

Covid-19 has shown to be able to cause major health failure, an unprecedented strain on health care systems and the collapse of financial stability. This calls for solution that encompass all of these elements, and we can say that the speed of progress in terms of finding solutions is unbelievable. Here below I will only mention the medical solutions, which at first were restricted to progress in the critical phase of the disease, i.e. how to treat the most severe respiratory cases. As of March 2020, we've seen the daily publication of articles in reviewed publications, presenting various forms and analysed data regarding the treatment of Covid-19.

Quickly, we all realized that to restrain the epidemic we would have to develop vaccines against the SARS-CoV-2 virus, and there began an adventurous race towards the development of the vaccine, which required the following:

A.

To protect against the contagion of the virus, thereby prevent the disease.

B.

To be safe, i.e. not to cause other health issues in vaccinated individuals.

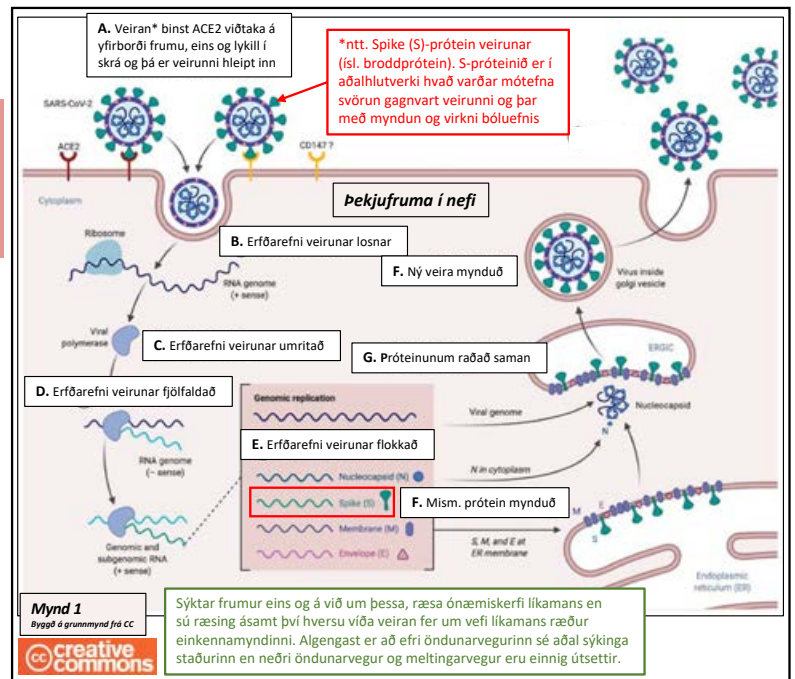
Today, we have over 150 vaccines against SARS-CoV-2 in development throughout the world, but three of these, the ones from the companies Pfizer/BioNTech, Astra Zeneca and Moderna, have been much in discussion in Iceland over the past few weeks. These vaccines are all in the third phase of clinical trials, being tested on tens of thousands of individuals who have been vaccinated. The results look promising, and drug and medicines agencies of many countries are working on sanctioning their use.

When an individual is contracted by the SARS-CoV-2 virus, a complex processes take place within the body's cells/tissues, producing the disease symptoms of Covid-19. The body's immune system is activated to fight the contagion or disease, but the activation is dependent on analysing the virus. Most of us should know what the SARS-CoV-2 virus looks like by now, with its apparent spikes. These spikes play a major role, as they are the key to the virus's access to the body of an individual that has been in touch with it, and the activation of its immune response. (Picture 1). Therefore it comes as no surprise that these three vaccines, that are most evolved, are based on the activity of these spike-proteins. In the Pfizer/BioNTech and Moderna vaccines, a piece of mRNA, which registers the recipe for the spike protein, is packaged in lipid nanoparticles which are injected into the muscle of the individual receiving the vaccination. In the AstraZeneca vaccine, the mRNA piece was inserted into the genetically modified chimpanzee adeno virus (the cold virus mentioned earlier) ChAdOx1, but this weakened ferry of virus releases the genetic material into the body's cells. In both of these vaccine methods, the cells of the body start producing the spike-proteins, which then activate both the cellular and antibody-bound (humoral) immune responses, which then lead to immune memory.

.....  
“...if the vaccine is approved by the Icelandic Medicines Agency, a pilot's vaccination should not have any effect on his/her health certificate.”

THE VACCINATION OF EACH INDIVIDUAL THEREFORE SERVES TWO PURPOSES: TO PROTECT THE PERSON IN QUESTION AS WELL AS OTHERS WHO CANNOT RECEIVE THE VACCINATION.

I WILL ACCEPT THE VACCINATION WHEN IT IS MY TURN.



One should bear in mind that this is not a recreation of an intact Sars-CoV-2 virus, which prevents the vaccinated individual from falling ill to the whole spectrum of Covid-19 from the time of vaccination. It is due to the immune memory of the vaccinated individual that the body's immune systems manages to analyse the SARS-CoV-2 virus at the point of infection and destroy it, preventing the Covid-19 disease and the virus from multiplying. Whether the latter restricts the vaccinated individual from contaminating others we have yet to find out, but we should expect answers from continued research.

In terms of the previously mentioned premises for vaccinations, all three of the vaccines are based on a double vaccination with an interval of 3-4 weeks. The first results of phase 3 of the clinical trials, in regard to requirement A here above, show that the immune response that is activated is thought to provide defences against severe infections, four weeks after the first vaccination. Two weeks after the second injection of the vaccine, the protection is 90%, and this applies roughly to all three vaccines. Among questions that remain unanswered are the efficacy of the vaccines:

- Is the protection the same in regard to all symptomatic scenarios of the Covid-19 disease, i.e. both mild and severe manifestations (there are indication that it is so)?
- Does the protection vary between different groups of individuals, e.g. the elderly (>85 years), those with underlying diseases like chronic lung disease, cardio-vascular diseases or diabetes?
- Is the protection already in place in children? All 3 clinical trials have until now been conducted on individuals over 18, and therefore there are no plans to vaccinate individual over 15 years of age in the first rounds, unless they are otherwise at risk.

The first results of the third phase of the clinical trial, in regard to requirement B here above, show that no serious side-effects to the vaccination against SARS-CoV-2 virus have been noted, and in general there is little reason to expect anaphylactic reaction due to the carrier substances in the vaccine.

Many experience a soreness at the point of injection, even a slight blushing of the skin. It is also common that individual experience fatigue, muscle or bone aches, headaches or even mild fevers. These symptoms are more common after the first injection, and are usually over within 24 hours. These symptoms are similar to registered side-effects of other vaccines, where serious side effects such as life-threatening infections (1:700.000) or even death (1.000.000) are known, but when further analysed reveal that the people in question usually had underlying problems at the time of vaccination. Whether problems arise far after the vaccination we cannot say now, only time will tell. But like mentioned earlier, there is no reason to think that this vaccine would defer from other such vaccines in this regard.

The Icelandic authorities have signed agreements to purchase vaccines from all three producers, that is to say Pfizer/BioNTech, Astra Zeneca and Moderna, and we plan to vaccinate the nation in accordance with priorities. It is important that all those that are called in for vaccination heed the call and become vaccinated, so that we can ensure herd immunity within the country, meaning that there aren't enough individual susceptible to the disease to feed the epidemic, meaning that the contaminations that do arrive don't manage to spread. In this manner we can protect vulnerable groups that we cannot vaccinate, such as pregnant women, patients with serious underlying diseases, such as cancer in treatment and immunosuppressed individuals. The vaccination of each individual therefore serves two purposes: To protect the person in question as well as others who cannot receive the vaccination. I will accept the vaccination when it is my turn.

It is worth noting that if the vaccine is approved by the Icelandic Medicines Agency, a pilot's vaccination should not have any effect on his/her health certificate. Regulations regarding the precautionary period after a vaccination are being created, and one could expect that pilots will be advised not to fly for at least 48 hours after vaccination. These time limits could change, as this is all happening for the first time.





WISHING YOU HAPPY  
HOLIDAYS  
AND A WONDERFUL  
NEW YEAR!



**Félag íslenskra  
atvinnuflugmanna**  
Icelandic Airline Pilots' Association