OKTÓBER 2026

KOTRA

FRÉTTABRÉF FÉLAGS ÍSLENSKRA ATVINNUFLUGMANNA



Reykjavík Flight Safety Symposium haldið í tíunda sinn

Árleg öryggisráðstefna FÍA er vettvangur fagfólks í fluggeiranum til að miðla reynslu og ræða þau flugöryggismál sem efst eru á baugi.

Á dagskrá eru meðal annars öryggisógnir í flugrekstri, þreyta og streita flugfólks, viðbrögð við óveðrinu 26. febrúar, eldsneytisnýting, leit og björgun og drónar í loftrýminu.

Almenn miðasala fer fram á Tix.is. Starfsmenntasjóður býður félagsmönnum FÍA sem hyggjast sækja ráðstefnuna að skrá sig í gegnum sjóðinn sér að kostnaðarlausu.

Nánar á bls. 4

EFNISYFIRLIT

Pistill formanns	02
Kotra í loftið á ný	03
RFSS	04
Félagsstarf	09
Þreytumál í brennidepli	10
FTL málefni	11
ECA Legal fundur	12
Staðreyndir og söguskoðun	13
Málefni LHG	14
Alþjóðastarf	15
Starfsmenntasjóður	17
Dagatal & tilkynningar	18

80 ár af kjarabaráttu



Jón Þór Þorvaldsson
Formaður FÍA

Kæru félagar,

Þann 3. desember næstkomandi verða 80 ár liðin frá stofnun Félags íslenskra atvinnuflugmanna. Í febrúar 1947, aðeins tveimur mánuðum eftir stofnun félagsins, voru kjaramál tekin til umræðu á félagsfundi. Meðal fyrstu félagsmanna voru flugmenn sem jafnframt voru stjórnendur eða eigendur þeirra flugfélaga sem þeir störfuðu hjá. Innan félagsins mættust því ólíkir hagsmunir launafólks og atvinnurekenda. Engu að síður tókst með tímanum að ná kjarasamningum og leggja grunn að þeim kjörum og réttindum sem flugmenn búa við í dag.

Kjaramál hafa þannig verið eitt af meginviðfangsefnum FÍA frá upphafi, samhliða öryggis- og fagmálum. Þessir þættir eru nátengdir. Góð starfskjör, fagmennska og flugöryggi eru undirstöður farsæls flugrekstrar.

VINNULÖGGJÖFIN

Þegar FÍA var stofnað voru lög um stéttarfélög og vinnudeilur aðeins átta ára gömul. Lögin, nr. 80/1938, eru enn í gildi með síðari breytingum. Talsmenn atvinnurekenda og Samtaka atvinnulífsins halda því iðulega fram að þau séu úrelt og þurfi að „aðlaga að nútímanum“. Vissulega eru lögin gömul, Það eru boðorðin tíu líka, en aldur þeirra einn og sér er tæpast rök fyrir því að leggja þau til hliðar.

Lögin tryggja launafólki rétt til að stofna stéttarfélög og standa saman að bættum kjörum. Tillögur að breytingum á lögunum verður að meta eftir efni þeirra og áhrifum. Ef svokölluð nútímavæðing felst í því að takmarka rétt launafólks til sameiginlegra aðgerða og veikja samningsstöðu þess, ber að nefna það sínu rétta nafni: réttindaskerðingu.

INNGRIP STJÓRNVALDA

Staða svokallaðra F-stétta, þ.e. flugmanna, flugvirkja, flugfreyja og -þjóna, verðskuldar sérstaka athygli. Alþingi hefur ítrekað gripið inn í kjaradeilur þessara stétta með lagasetningu. Sú saga gefur tilefni til að spyrja hvers virði verkfallsrétturinn sé í reynd ef gripið er til laga þegar á hann reynir. FÍA verður því að krefja stjórnvöld svara um hvernig tryggja eigi raunhæfa samningsstöðu þeirra sem þannig eru sviptir lögmætu úrræði í kjarabaráttu.

Að stöðva löglegar verkfallsaðgerðir með lagasetningu er alvarlegt inngrip. Til þess ætti aldrei að grípa nema ótvíræðir og ríkir almannahagsmunir séu í húfi og aðrar leiðir hafi reynst ófullnægjandi.

Þegar verkfall vofir yfir eru fámennar stéttir sagðar geta „lokað landinu“. Þegar rætt er um kjarabætur er hins vegar vísað til harðrar samkeppni og takmarkaðs svigrúms. Hvort tveggja getur vart verið satt á sama tíma.

ÁBYRGÐ SAMNINGSAÐILA

Enginn samningsaðili getur skorast undan ábyrgð sinni við gerð kjarasamninga. Óraunhæfar kröfur og óbilgirni eru tæpast til þess fallnar að greiða fyrir sanngjarnri niðurstöðu. Flugmenn hafa hvorki sett fram slíkar kröfur né sýnt slíka afstöðu í yfirstandandi kjaraviðræðum. Hið sama verður ekki sagt um alla viðsemjendur okkar.

Ábyrgðin nær einnig til ákvarðana um framtíð flugrekstrarins. Séu almannahagsmunir svo ríkir að réttlætanlegt þyki að takmarka verkfallsrétt flugmanna, hlýtur einnig að þurfa að meta hvaða áhrif fyrirhugaður flutningur starfsemi og starfa úr landi hefur á þá hagsmuni. Þar skipta íslensk störf, skatttekjur og sú þekking sem byggst hefur upp hér á landi máli. Almannahagsmunir geta ekki vegið þungt þegar takmarka á réttindi launafólks en verið vikið til hliðar þegar kemur að ákvörðunum atvinnurekenda.

Saga FÍA minnir á að þrátt fyrir ólíka hagsmuni hafa flugmenn og flugrekendur fundið leiðir til samninga. Flugmenn eiga ríka hagsmuni undir góðu gengi þeirra flugfélaga sem þeir starfa fyrir. Þeir hafa borið hag félaganna fyrir brjósti og munu gera það áfram. Þeir eiga jafnframt rétt á að stjórnendur sýni kjörum þeirra, starfsöryggi og framtíð sömu ræktarsemi.

Hollusta getur ekki verið einstefna.

Með kveðju,
Jón Þór Þorvaldsson
Formaður FÍA

Kotra í loftið á ný



Jónas Þór Guðmundsson
Ritari FÍA

Kotra, fréttabréf FÍA, er komið aftur í loftið eftir stutt hlé. Blaðið birtist nú með örlítið breyttu sniði, en efnistökin verða áfram á sömu nótum og félagsmenn eiga að venjast.

Um leið og Kotra hefur göngu sína að nýju viljum við þakka Sighvati Bjarnasyni kærlega fyrir fyrri útgáfur af fréttabréfinu. Undir hans stjórn hefur efnisvalið verið fjölbreytt og vandað, og stefnt er að því að halda áfram á þeirri braut. Markmiðið er að því að gefa út fjögur fréttabréf á ári. Nefndir og ráð munu halda áfram að senda inn efni en einnig vonumst við til þess að almennir félagsmenn sýni verkefninu áhuga og komi með hugmyndir og sendi jafnvel inn greinar eða annað efni í blaðið.

Til þess að styðja enn frekar við útgáfuna var ákveðið að fjölga fólki í Ritnefnd. Elmar Gíslason og Jón Hannes Stefánsson bætast í hópinn og bjóðum við þá velkomna.

Að lokum minnum við á netfang Kotru, frettabref@fia.is, þangað sem félagsmenn eru hvattir til að senda ábendingar, efni og fyrirspurnir.

AUGLÝSING



Reykjavík Flight Safety Symposium haldið í tíunda sinn

Árleg öryggisráðstefna FÍA fer fram í Gullhömrum 8. október. Á dagskrá eru sex erindi um flugöryggi frá ólíkum hliðum fluggeirans.



TÍMASETNING	EFNISTÖK	FYRIRLESARI
08:30	**Kaffi og skráning**	
09:00	Setning og upphafsávarp	Halla Kristjánsdóttir, fundarstjóri
09:10	Öryggisógnir Air Atlanta	Ólafur Örn Jónsson, flugrekstrarstjóri Air Atlanta
09:40	Þreyta og streita. Geðheilsan í fyrsta sæti.	Ólafur Þór Ævarsson, geðlæknir
10:20	**Kaffihlé**	
10:50	**Diversion dagurinn 26. febrúar: Pallborðsumræður** Jón Hörður Jónsson, flugstjóri Icelandair stýrir umræðum	Sigrún Björk Jakobsdóttir, framkvæmdastjóri ISAVIA innanlandsflugvellir Guðbergur Ólafsson, Manager OCC Icelandair Þórður Pálsson, flugumferðarstjóri Avians Linda Gunnarsdóttir, yfirflugstjóri Icelandair
12:00	**Hádegishlaðborð**	
12:50	Eldsneytisbestun og öryggi / Fuel efficiency and safety	Helga Thordersen Magnúsdóttir, program manager fuel efficiency Icelandair
13:20	Leit og björgun hjá Landhelgisgæslu Íslands	Þórarinn Ingi Ingason, flugstjóri Landhelgisgæslan
13:50	Drónar: Kynning frá Ríkislögreglustjóra, Avians og Samgöngustofu Umræður	Arnar Þór Egilsson, aðalvarðstjóri hjá Ríkislögreglustjóra Steinunn Arna Arnardóttir, verklagsstjóri Avians Marteinn Guðjónsson, eftirlitsmaður flugrekstrardeildar hjá Samgöngustofu
15:05	Lokaorð	Jóhannes Bjarni Guðmundsson, formaður Öryggisnefndar
15:15	**Léttar veigar**	

Félag íslenskra atvinnuflugmanna heldur Reykjavík Flight Safety Symposium í tíunda sinn þann 8. október næstkomandi í Gullhömrum. Ráðstefnan er árlegur vettvangur fyrir fagfólk og aðra hagaðila innan fluggeirans til að miðla reynslu, fræðast og ræða þau flugöryggismál sem efst eru á baugi hverju sinni.

Að þessu sinni verður dagskráin fjölbreytt og meðal annars fjallað um öryggisógnir í flugrekstri, áhrif þreytu og streitu á flugfólk, viðbrögð við óveðrinu 26. febrúar síðastliðnum, eldsneytisnýtingu og öryggi, leit og björgun auk áskorana og tækifæra tengdum drónum í loftrýminu.

Ráðstefnan dregur ár hvert að sér fjölbreyttan hóp úr flugiðnaðinum, meðal annars flugmenn, flugumferðarstjóra, flugfreyjur og -þjóna, flugvirkja og fulltrúa stjórnsýslunnar. Markmið hennar er að skapa opið og faglegt samtal milli ólíkra aðila og stuðla að miðlun þekkingar og reynslu sem getur eflt flugöryggi. Hér á eftir verður gefið nánara yfirlit yfir þau áhugaverðu erindi sem verða flutt á ráðstefnunni og þau sem koma að þeim kynnt nánar.

Erindi og fyrirlesarar

8. OKT. 2026 · GULLHÖMRUM · MIÐAR Á TIX.IS

FUNDARSTJÓRI RÁÐSTEFNUNNAR



Halla Kristjánsdóttir

Flugmaður hjá Icelandair og fundarstjóri

Halla Kristjánsdóttir lærði og kenndi flug í Bandaríkjunum á árunum 2013–2017 og hefur bæði FAA- og EASA ATPL-réttindi. Hún hóf störf sem flugmaður hjá Icelandair á Boeing 757 árið 2017 og starfar þar enn. Halla lauk nýlega þjálfun á Airbus.

Hún verður fundarstjóri á ráðstefnunni.

FYRIRLESTUR

Öryggisógnir Air Atlanta



Ólafur Örn Jónsson

Flugrekstrarstjóri Air Atlanta

Ólafur Örn Jónsson er framkvæmdastjóri flugrekstrarsviðs og tilnefndur ábyrgðaraðili flugrekstrar (NP Flight Operations) hjá Air Atlanta. Hann hefur starfað hjá félaginu síðan 2007, fyrst á Airbus 300-600 og frá 2010 á Boeing 747-400. Hann hefur gegnt núverandi stöðu frá árinu 2019 og er jafnframt flugstjóri á Boeing 747.

Í erindi sínu fjallar Ólafur Örn um þær fjölbreyttu áskoranir sem fylgja flugi 747-400-fraktflugvéla og 777-farþega- og fraktflugvéla til um 200 áfangastaða árlega. Áskoranirnar geta verið allt frá afskekktum flugvöllum og erfiðum veðurskilyrðum til átakasvæða, takmarkana vegna heimsfaraldurs, langra vakta eða bilana á fjarlægum flugvöllum. Hann fjallar um hvernig Air Atlanta greinir og bregst við þessum ógnum og hvernig félagið heldur öryggismörkunum sterkum, jafnvel þegar vinnudagurinn er langur og kaffið sér um stærstan hluta starfsins.

FYRIRLESTUR

Þreyta og streita – geðheilsan í fyrsta sæti



Ólafur Þór Ævarsson

Geðlæknir

Ólafur Þór Ævarsson er geðlæknir, M.D., Ph.D., H.A., FOF.

Í erindi sínu fjallar Ólafur Þór um streitu og þau áhrif sem hún getur haft á heilsu og hamingju. Hann fer einnig yfir þreytu og þau heilsufarsvandamál sem hafa verið mikið til umræðu í kjölfar Covid, meðal annars Long Covid, örmögnun, ME og fleiri þreytusjúkdóma. Fjallað verður um hvernig hægt er að draga úr hættu á slíkum vandamálum og nýta þekkingu á þeim til forvarna. Að lokum leggur Ólafur Þór áherslu á mikilvægi þess að setja geðheilsuna í fyrsta sæti, bæði í starfi og leik, og gefur hagnýt ráð í þeim efnum.

FYRIRLESTUR

Eldsneytisbestun og öryggi



Helga S. Thordersen Magnúsdóttir

Program Manager Fuel Efficiency hjá Icelandair

Helga S. Thordersen Magnúsdóttir starfar sem Fuel Safety and Efficiency Specialist hjá Icelandair. Í starfi sínu vinnur hún meðal annars að greiningu á eldsneytisnotkun, verkefnum sem stuðla að aukinni hagkvæmni og aðgerðum sem styðja við sjálfbærari rekstur.

Í kynningu sinni fjallar Helga um hvernig eldsneytisnýting og öryggi fara saman í flugrekstri. Hún fer yfir hvernig greining á eldsneytisnotkun getur bæði stuðlað að aukinni hagkvæmni og bætt öryggi með gagnadrifinni nálgun, þar sem stöðugt er fylgst með frávikum, þau greind og tækifæri til úrbóta nýtt.

PALLBORÐSUMRÆÐUR

Diversion-dagurinn 26. febrúar

Þann 26. febrúar 2026 skall skyndilegt óveður á Suðvesturlandi og lendingarskilyrði á Keflavíkurflugvelli versnuðu hratt. Fjölda flugvéla þurfti því að beina á varaflugvelli, meðal annars til Reykjavíkur, Akureyrar og Egilsstaða, sem reyndi verulega á samhæfingu og viðbrögð flugsamfélagsins. Pallborðið mun fjalla um atburðarásina og þann lærdóm sem draga má af henni.



Jón Hörður Jónsson

Flugstjóri hjá Icelandair og fundarstjóri

Jón Hörður Jónsson er flugstjóri hjá Icelandair og hóf störf sem flugmaður hjá félaginu árið 1990. Hann hefur setið í ÖFÍA síðan 2016, þar af var hann formaður nefndarinnar í fjögur ár, og hefur lokið sérhæfðu námskeiði í flugslysarannsóknum hjá The Southern California Safety Institute.

Jón Hörður stýrir pallborðsumræðum.



Sigrún Björk Jakobsdóttir

Framkvæmdastjóri Isavia innanlandsflugvalla

Sigrún Björk Jakobsdóttir hefur verið framkvæmdastjóri Isavia innanlandsflugvalla síðan 2018. Hún býr yfir víðtækri reynslu á sviði ferðaþjónustu, rekstrar og stjórnunar og hefur gegnt leiðandi störfum bæði í atvinnulífi og sveitarstjórnum. Undir hennar stjórn starfa innanlandsflugvellir landsins að því að tryggja öruggar og áreiðanlegar samgöngur milli landshluta.

Í pallborðinu fjallar Sigrún Björk um stöðuna á varaflugvöllunum þennan umrædda dag.



Þórður Pálsson

Flugumferðarstjóri hjá Avians

Þórður Pálsson hóf störf við flugumferðarstjórn árið 1986, fyrst í flugturninum í Reykjavík og síðar í flugstjórnarmiðstöðinni. Hann hefur réttindi í öllum sektorum innanlands- og úthafsdeilda og hafði þar til skamms tíma einnig réttindi í aðflugsstjórn Keflavíkur og Reykjavíkur. Þórður gegnir jafnframt störfum aðalvarðstjóra og er flugstjóri á flugvél Avians sem sinnir flugprófunum á aðflugstækjum á Íslandi, Grænlandi og í Færeyjum.

Þórður var á vakt í flugstjórnarmiðstöðinni 26. febrúar þegar skyndilegt óveður setti flug til Keflavíkur úr skorðum á versta tíma dagsins. Hann kom sjálfur inn í verkefnið um það leyti sem flugvélar fóru að hópast til Akureyrar og Egilsstaða. Í pallborðinu verður því tilefni til að fara yfir þessa atburðarás og ræða hvað flugsamfélagið getur lært af reynslunni.



Guðbergur Ólafsson

Manager OCC hjá Icelandair

Guðbergur Ólafsson starfar sem Manager OCC hjá Icelandair. Hann hóf störf hjá Icelandair í október 1993 og hefur starfað við flugiðnaðinn allar götur síðan. Á ferlinum hefur hann gegnt ýmsum störfum hjá Icelandair, Iceland Express, Icejet, WOW air og PLAY.



Linda Gunnarsdóttir

Yfirflugstjóri Icelandair

Linda Gunnarsdóttir starfar sem yfirflugstjóri (Director Flight Crew) hjá Icelandair og er jafnframt flugstjóri og þjálfunarflugstjóri á Boeing 757/767. Hún hefur starfað hjá Icelandair síðan 1996.

Linda tekur þátt í pallborðsumræðum og mun þar fjalla um atburðarásina út frá sjónarhóli Icelandair, með áherslu á verkferla félagsins og viðbrögð við þeim aðstæðum sem upp komu þegar fjölda flugvéla þurfti að beina á varaflugvelli.

FYRIRLESTUR

Leit og björgun hjá Landhelgisgæslu Íslands



Þórarinn Ingi Ingason

Flugstjóri hjá Landhelgisgæslunni

Þórarinn Ingi Ingason starfar sem flugstjóri á þyrlu hjá Landhelgisgæslu Íslands og hefur starfað þar síðan 2004. Hann hefur komið að fjölmörgum krefjandi björgunaraðgerðum á Íslandi. Þórarinn Ingi er fyrrverandi sjómaður og uppalinn í Njarðvík.

Í erindi sínu kynnir Þórarinn Ingi starfsumhverfi áhafna sem starfa á þyrlum Landhelgisgæslunnar og fjallar um hvernig öryggi og öryggisvitund fléttast inn í starfið. Jafnframt verður farið yfir þær fjölmörgu og ólíku breytur sem geta haft áhrif á starf áhafna við leit og björgun.

KYNNING

Drónar – kynning frá Ríkislögreglustjóra, Avians og Samgöngustofu



Arnar Þór Egilsson

Aðalvarðstjóri hjá Ríkislögreglustjóra

Arnar Þór Egilsson er aðalvarðstjóri hjá ríkislögreglustjóra og verkefnastjóri ómannaðra loftfara og mótvægisaðgerða gegn drónum.

Í erindi sínu fjallar hann um dróna í löggæslu og þær áskoranir sem fylgja aukinni notkun ómannaðra loftfara.



Steinunn Arna Arnardóttir

Verklagsstjóri hjá Avians

Steinunn Arna Arnardóttir hefur starfað við flugleiðsögu allan sinn starfsferil. Hún hóf ferilinn sem flugumferðarstjóri, starfaði síðar í þjálfunardeild og gegnir nú starfi verklagsstjóra hjá Avians. Í því hlutverki ber hún meðal annars ábyrgð á verkferlum flugumferðarstjóra og annarra starfsmanna og kemur jafnframt að fjölbreyttum verkefnum tengdum komu dróna í loftrýmið.

Í erindi sínu fjallar Steinunn Arna um hvernig flugöryggi er tryggt þegar kemur að flugi dróna og segir frá fjölbreyttum drónaverkefnum undanfarinna ára.



Marteinn Guðjónsson

Eftirlitsmaður flugrekstrardeildar Samgöngustofu

Marteinn Guðjónsson starfar í flugrekstrar- og skírteinadeild Samgöngustofu og sinnir einkum málefnum tengdum drónastarfsemi, þar á meðal leyfisveitingum og eftirliti. Hann hefur rúmlega tuttugu ára reynslu úr flugstarfsemi, einkum á sviði flugumsjónar og reksturs á jörðu niðri (Ground Operations), og hefur starfað hjá Samgöngustofu síðan 2021.

Í erindi sínu fjallar Marteinn um dróna í íslenskri flugstarfsemi, með sérstakri áherslu á regluverkið sem gildir um starfsemina og hvernig það hefur þróast samhliða aukinni og fjölbreyttari notkun dróna. Hann fer yfir áhættumiðaða nálgun regluverksins, helstu flokka drónarekstrar og hvernig mismunandi kröfur, leyfisferli og áhættumat taka mið af eðli og áhættu hverrar starfsemi. Einnig verður vikið að helstu áskorunum og framtíðarþróun drónastarfsemi, svo sem auknum BVLOS-rekstri, sjálfvirkni og áframhaldandi þróun regluverksins.

10. ÁRLEGA RÁÐSTEFNAN

REYKJAVÍK FLIGHT SAFETY SYMPOSIUM

8. OKT. 2026 - GULLHÖMRUM - MIÐAR Á TIX.IS

DAGSKRÁ

Öryggisógnir Air Atlanta
Ólafur Örn Jónsson, flugrekstrarstjóri Air Atlanta

Þreyta og streita. Geðheilsan í fyrsta sæti
Ólafur Þór Ævarsson, geðlæknir

Diversion dagurinn 26. febrúar: Pallborðsumræður
Jón Hörður Jónsson, flugstjóri Icelandair stýrir umræðum
Sigrún Björk Jakobsdóttir, framkvæmdastjóri ISAVIA innanlandsflugvellir
Guðbergur Ólafsson, manager OCC Icelandair
Þórður Pálsson, flugumferðarstjóri Avians
Linda Gunnarsdóttir, yfirflugstjóri Icelandair

Eldsneytisbestun og öryggi
Helga S. Thordersen Magnúsdóttir, program manager fuel efficiency Icelandair

Leit og björgun hjá Landhelgisgæslu Íslands
Þórarinn Ingi Ingason, flugstjóri hjá Landhelgisgæslunni

Drónar: Kynning frá Ríkislögreglustjóra, Avians og Samgöngustofu
Arnar Þór Egilsson, aðalvarðstjóri hjá Ríkislögreglustjóra
Steinunn Arna Arnardóttir, verklagsstjóri hjá Avians
Marteinn Guðjónsson, eftirlitsmaður flugrekstrardeildar Samgöngustofu

Ráðstefnan er skipulögð af Félagi íslenskra atvinnuflugmanna. Nánar á www.fia.is

Ráðstefnan er studd af:

Samgöngustofa · AIR ATLANTA · ICELANDAIR · AVIANS

Fjölmenn og lífleg nýliðakynning FÍA



Jónas Þór Guðmundsson
Ritari FÍA







Efst: Góð mæting.

Til vinstri: Elí Úlfarsson, varaformaður FÍA.

Til hægri: Lára Sif, framkvæmdastjóri FÍA, og Guðmundur Óskar stjórnarmaður.

Myndir: Jónas Þór Guðmundsson

Á vormánuðum bauð FÍA nýjum félagsmönnum til nýliðakynningar. Mætingin var gríðarlega góð og ljóst að nýir félagsmenn láta sig félagsmálin miklu varða, ekki síst kjör sín og réttindi.

Á kynningunni var farið yfir starfsemi félagsins, hlutverk þess og þá þjónustu sem félagsmönnum stendur til boða. Spurningarnar létu ekki á sér standa og fljótt spunnust fjörugar umræður um þau málefni sem helst brenna á fólki. Það segir sína sögu að setið var langt fram eftir kvöldi, enda af nógu að taka.

Það var sérstaklega ánægjulegt að finna þann mikla áhuga og kraft sem ríkti í hópnum. Öflugt félag byggir á virkri þátttöku og kvöldið gaf svo sannarlega góð fyrirheit.

FÍA þakkar öllum sem mættu kærlega fyrir komuna, góða þátttöku og líflegar umræður og hlakkar til samstarfsins á komandi misserum.

Þreytumál í brennidepli



Alexander Ingi Olsen
Öryggisnefnd FÍA

Eftir ýmsar vísbendingar um að þreytumál flugmanna væru komin í óefni hjá Icelandair ákvað stjórn FÍA að framkvæma þreytukönnun að lokinni sumarvertíð. Niðurstöðurnar staðfestu grun sem hafði vaknað hjá mörgum flugmönnum og endurspegluðu jafnframt önnur gögn sem benda til vaxandi þreytuvanda innan flugmannahópsins.

Greining á niðurstöðum könnunarinnar leiddi ýmislegt í ljós. Upplifun flugmanna af þreytu var áberandi verst á B737-flotanum og má leiða líkum að því að það tengist því mikla vinnuálagi sem verið hefur á flugmönnum á þeirri tegund um langt skeið. Vandinn einskorðast þó ekki við B737. Flugmenn tilkynntu um svipaða tíðni óviljandi svefns á öllum flugflotum og töluverð þreyta kom einnig fram annars staðar. Þá voru flugmenn nær samhljóma um að skráargerð félagsins væri ósjálfbær og að hún hefði neikvæð áhrif á flugöryggi.

Þreytan leggst þó ekki jafnt á alla. Sumir flugmenn upplifa veruleg vandamál á meðan aðrir gera það í mun minni mæli. Það getur skapað togstreitu innan hópsins, sérstaklega ef þeir sem upplifa minni þreytu þurfa ítrekað að taka á sig aukið álag vegna þess að aðrir telja sig ekki geta flogið útgefna skrá. Það er því sameiginlegt hagsmunamál okkar allra að uppræta vandann og finna leiðir til að haga vinnuálagi þannig að það sé sjálfbært fyrir flugmannahópinn í heild.

Mikilvægast er þó að hver og einn meti eigin hæfni til starfa af heiðarleika og að hópurinn standi saman um að þreytutengd áhætta sé tekin alvarlega. Þá er ríkur veikindaréttur í kjarasamningum flugmanna afar verðmætur og miklir hagsmunir af því að við gröfum ekki undan honum. Enginn flugmaður á að upplifa óeðlilegan þrýsting til að sinna flugskyldum þegar hann telur sig ekki hæfan til þess en afleiðingar af slíku fyrirkomulagi geta verið miklar og alvarlegar fyrir hópinn í heild sinni.

Í ljósi þeirra áhrifa og afleiðinga sem þreytuvandinn getur haft á flugöryggi og ekki síður almenna líðan og heilsu flugmanna hefur FÍA ákveðið að bregðast við honum af fullum krafti. Unnið er á mörgum vígstöðvum í þeim tilgangi, meðal annars að skýrslugerð, erindum til flugmálayfirvalda, samtali við Sjúkrasjóð, fundum með forsvarsmönnum Icelandair og upplýsingagjöf til flugmanna.

Í samtölum við stjórnendur hefur tilvist vandans verið viðurkennd og orðræðan er sú að bregðast þurfi við honum. Enn er þó mikil vinna fram undan. Meðal annars þarf að skýra betur hve mikil þreytutengd áhætta telst ásættanleg í flugrekstrinum og hvað gögnin þurfa að sýna til að við getum sagt að dregið hafi nægilega úr vandanum. Einnig þarf að liggja skýrt fyrir hvaða mótvægisaðgerðir séu taldar nauðsynlegar og hversu hratt þeim verður hrint í framkvæmd. Þreytukönnunin verður endurtekin reglulega til að meta árangur mótvægisaðgerða.

Hver árangurinn verður af þessari vinnu er enn óljós. Við flugmenn getum hins vegar haft mikil áhrif á framvindu mála sjálfir með því einu að taka þreytustjórnun alvarlega og standa saman í því að uppræta þennan vanda. Það er aldrei of oft minnt á skyldur flugmanna í þessu samhengi og mikilvægt að við nýtum þau úrræði sem okkur standa til boða þegar þreyta hefur áhrif á hæfni okkar til að sinna flugskyldum.

Jafnframt skiptir miklu máli að flugmenn meðhöndli þreytumál ávallt sem sjálfstæð öryggismál og láti stöðu kjaraviðræðna eða önnur mál ekki lita svör sín um upplifun af þreytu. Allur þefur af slíku grefur undan getu stéttarfélagsins til að vinna í þessum málum. Sama máli gegnir um trúnað um niðurstöður slíkra kannana, miðlun þeirra til fjölmiðla eða annarra aðila getur grafið undan trausti milli aðila og trúverðugleika gagnanna.

Af fundi FTL vinnuhóps ECA í Brussel



Anna Lilja Hallgrímsdóttir
Lögfræðingur FÍA



Þátttakendur á fundi FTL vinnuhóps ECA í Brussel. Mynd: ECA

Þann 10. september sl. sótti undirrituð FTL working group fund hjá European Cockpit Association (ECA) í Brussel. Fundurinn var vel sóttur að þessu sinni en þar sátu fulltrúar frá 11 löndum. Helstu áskoranir sem evrópsk stéttarfélög flugmanna eru að glíma við eru íslenskum flugmönnum kunnuglegar, svo sem örar breytingar á vinnuskrám, of fáir flugmenn við störf og rekstrarlegur þrýstingur á áhafnir. Þá virðist mikið bera á því að verið sé að bola fulltrúum stéttarfélaganna út úr FSAG-hópum flugrekenda (e. Fatigue Safety Action Group).

Á fundinum var farið yfir þreytukönnun ECA sem ráðgjafarfyrirtæki Baines Simmons vinnur nú að því að greina, en stefnt er að því að formlegar niðurstöður liggi fyrir í lok september. Niðurstöðurnar benda í stuttu máli til þess að flugmenn vantreysti þreytustjórnunarkerfum flugrekenda og að þreyta flugmanna sé að einhverju leyti falin í veikindaforföllum sem skekkir alla tölfræði. Flugmenn mæta almennt færri spurningum frá vinnuveitanda ef þeir taka sig af flugi vegna veikinda í stað þreytu, auk þess er algengt að flugmenn fái eingöngu laun vegna veikindaforfalla en ekki vegna þreytu. Malta og Írland komu áberandi verst út úr þreytukönnun ECA.

British Airline Pilots' Association (BALPA), hélt kynningu á þreytuherferð sem nefnist „Don't let fatigue fly" en stéttarfélagið hefur þróað app þar sem flugmenn eru hvattir til þess að skrá inn upplýsingar um flug sem eru þreytuvaldandi. Stór hluti fundarins var tileinkaður hugtakinu stýrð hvíld (e. controlled rest) og fékk ECA af því tilefni tvo vísindamenn sem hafa unnið fyrir EASA til þess að halda erindi um hugtakið og fara yfir niðurstöður þeirra rannsókna sem hafa verið gerðar ásamt því að sitja fyrir spurningum.

ECA lagði áherslu á að stýrða hvíld skuli nota sem varúðarráðstöfun um borð, sem krefst þess að flugmenn skili þreytuskýrslu og að stýrð hvíld eigi aldrei að vera hluti af skipulögðum vinnuskrám.

ECA Legal fundur í september



Sonja Bjarnadóttir Backman
Lögfræðingur FÍA



Frá september fundi ECA Legal hópsins. Mynd: ECA

Lögfræðihópur ECA (ECA Legal Working Group) er skipaður lögfræðingum og flugmönnum sem starfa fyrir stéttarfélög flugmanna víðs vegar um Evrópu og mynda mikilvægt tengslanet sérfræðinga á þessu sviði. Hópurinn sinnir ýmsum verkefnum, svo sem að skapa vettvang fyrir samráð og ráðgjöf um lagalegar aðgerðir milli aðildarfélaga varðandi ýmis mál er varða fluggeirann. Sonja, lögfræðingur FÍA, hefur átt sæti í hópnum frá því hún hóf störf fyrir FÍA árið 2019.

Hópurinn kemur saman tvisvar á ári í Brussel, en á milli funda er mikil virkni í upplýsingaskiptum og gagnkvæmri lögfræðilegri ráðgjöf. Flugstarfsemi er alþjóðleg í eðli sínu og þar sem við störfum öll samkvæmt regluverki ESB koma upp svipuð mál; það hefur því reynst FÍA vel á baráttutímum að eiga bakland í þessum vinnuhópi ECA.

Fundur var haldinn núna í september þar sem Tanja Harter forseti ECA og Paul Reuter varaforseti ECA tóku þátt. Dagskráin var þétt að vanda en töluvert var rætt um þreytumálin enda hefur fatigue verið að aukast meðal evrópskra flugmanna og var algengasta öryggisatvikið sem tilkynnt var um árið 2024. Það liggur í augum uppi að mikilvægt er að efla tilkynningamenningu (e. Reporting culture) og sanngirnismenningu (e. Just Culture) auk þess sem dýpka þarf samstarf milli aðila sem sinna flugöryggi og stjórnvalda, bæði innanlands og innan Evrópusambandsins. Þetta kom fram í nýlegri skýrslu EASA sem var til umræðu á ECA Legal fundinum.

Staðreyndir og söguskoðun



Elmar Gíslason
Ritnefnd FÍA

Um þessar mundir er rúmt ár liðið frá því að kjarasamningur flugmanna Icelandair rann sitt skeið. Gildistími samningsins sem undirritaður var í maí 2020 á dögum Covid var til rúmlega fimm ára og rann út í lok september 2025.

Samkvæmt eldri vitringum er þetta í fyrsta skipti sem flugmenn félagsins fara í gegnum heila sumaráætlun án kjarasamnings. Jafnframt hefur það aldrei gerst í sögu stéttarfélagsins að flugmenn flugfélags innan banda FÍA hafi verið án kjarasamnings jafn lengi og raun ber vitni um þessar mundir.

Það er óumdeilt að á dögum Covid lögðust allar flugstéttir Icelandair á árarnar við að koma félaginu í gegnum skaflinn. Ríkið gekkst í ábyrgð fyrir lánalínu til handa flugfélaginu og allar F stéttir hjá Icelandair gáfu verulega eftir á flestum sviðum er varða framleiðni, nýtingu og launakjör. Að auki var gildistími kjarasamninga mun lengri en áður þekktist.

Nú hafa allir „Covid“ samningar við flugstéttir Icelandair runnið sitt skeið. Kjarasamningur flugmanna rann út fyrir rúmu ári. Samningur Flugfreyjufélagsins FFÍ rann út á sama tíma, 30. september 2025 og flugvirkjar urðu samningslausir 1. janúar á þessu ári.

Flugvirkjar virkjuðu verkfallsréttinn í lok september eins og kunnugt er. Verkfallið hófst á miðnætti 23. september en var dregið til baka undir hádegi samdægurs er ljóst var að lagasetning var yfirvofandi.

Samningaviðræður Flugfreyjufélagsins og Icelandair hafa nánast setið á hakanum mánuðum saman og litlar þreifingar átt sér stað á milli aðila þegar þetta er ritað.

Þá skrifuðu samninganefndir FÍA og fulltrúar SA og Icelandair undir sáttatillögu Ríkissáttasemjara um friðarskyldu til 15. september eftir árangurslausar viðræður fram á mitt sumar. Tillaga Ríkissáttasemjara byggðist á viðræðugrunni fram á haustið sem virðist litlu hafa skilað.

Að ofangreindu mætti ætla að samningsvilji forsvarsmanna Icelandair við allar framlínustéttir flugfélagsins, hafi á flestum tímum verið meiri en í tíð þeirra sem nú stjórna fyrirtækinu ef litið er til staðreynda og stöðu mála þessi misserin.

Þyrlur Landhelgisgæslunnar færðar á þjóðarlofthæfi

Bjarni Ágúst Sigurðsson
Flugrekstrarstjóri LHG



Mynd: myndasafn MBL

Um síðustu mánaðamót skilaði Landhelgisgæsla Íslands (LHG) EASA-lofthæfisvottorðum þyrla sinna og EASA-flugrekandaskírteini sínu til Samgöngustofu (SGS).

Forsaga málsins er sú að árið 2025 skráði EASA frávik hjá Samgöngustofu vegna EASA-lofthæfisvottorða þyrla Landhelgisgæslunnar. Ísland hafði ekki tilkynnt að starfsemin skyldi falla undir EASA-regluverkið með svokölluðu „opt-in“ á grundvelli 2. mgr. 6. gr. reglugerðar (ESB) 2018/1139, grunnreglugerðar EASA.

Landhelgisgæslan starfrækir loftför í opinberum rekstri við framkvæmd lögbundinna verkefna á sviði leitar og björgunar, löggæslu, öryggisgæslu og annarra lögbundinna verkefna. Sú starfsemi fellur ekki undir gildissvið grunnreglugerðar EASA og afleiddra reglugerða. Reksturinn lýtur hins vegar lögum um loftferðir nr. 80/2022 og reglugerð nr. 1185/2012 um starfrækslu og lofthæfi loftfars í opinberum rekstri. Samkvæmt þeirri reglugerð gilda um starfsemina sömu kröfur og gerðar eru til reksturs annarra loftfara, þó með þeim frávikum sem leiða af viðaukum hennar.

Þyrlur LHG voru því færðar yfir á þjóðarlofthæfi um síðustu mánaðamót. Flugrekstur þyrlnanna hafði jafnframt byggst á tveimur flugrekandaskírteinum, annars vegar EASA-flugrekandaskírteini og hins vegar þjóðarflugrekandaskírteini. Við breytinguna var EASA-flugrekandaskírteininu skilað inn.

Unnið er að uppfærslu reglugerðar nr. 1185/2012 til samræmis við þróun EASA-regluverksins.

Flugrekstur LHG lýtur áfram lögum um loftferðir og reglugerð um starfrækslu og lofthæfi loftfars í opinberum rekstri nr. 1185/2012, og þar gilda um starfsemina sömu kröfur og gerðar eru til reksturs annarra loftfara, þó með þeim frávikum sem leiða af viðaukum við þá reglugerð.

Breytingin hefur því að mestu leyti ekki áhrif á framkvæmd flugrekstrarins. Helsta breytingin er sú að LHG hefur ekki lengur heimild til að sinna flugi sem skilgreint er sem flutningaflug. Slík flug hafa verið fá í gegnum tíðina.

Reglugerð nr. 322/2026, sem tók gildi síðastliðið vor, skýrir jafnframt heimildir LHG til að sinna verkefnum utan lögbundinna og samningsbundinna verkefna stofnunarinnar.

Þetta fyrirkomulag er sambærilegt því sem viðhaft er í nágrannalöndum okkar um flugrekstur vegna leitar og björgunar, landhelgisgæslu, landamæragæslu, slökkvistarfa og sambærilegra verkefna. Það á bæði við þegar reksturinn er í höndum opinberra stofnana, eins og í Finnlandi, og borgaralegra flugrekenda, eins og á Írlandi, í Hollandi og í Bretlandi.

Með breytingunni er ekki dregið úr öryggiskröfum og er EASA regluverkið enn grunnur og forsenda rekstursins. Samgöngustofa fer eftir sem áður með lögbært eftirlit með lofthæfi, viðhaldi og flugrekstri LHG, með öryggi að leiðarljósi.

Nordic Pilot Symposium

Þann 10.–11. mars síðastliðinn fór fram Nordic Pilot Symposium (NPS), árlegur vettvangur norrænu flugstéttarfélaganna þar sem fulltrúar félaganna koma saman og ræða sameiginleg hagsmunamál flugmanna í síbreytilegu alþjóðlegu flugumhverfi.



Fulltrúar þeirra stéttarfélaga sem sóttu þingið. Mynd: SWEALPA

Að þessu sinni var það sænska flugmannafélagið SWEALPA sem hélt þingið í Sigtuna, rétt hjá Stokkhólmi. Um 30 fulltrúar sóttu þingið, þar af þrír frá FÍA; Jónas Guðmundsson úr stjórn og Hafsteinn Orri og Gunnar úr alþjóðanefnd.

Á þinginu voru fjölmörg áhugaverð málefni tekin fyrir, allt frá breytingum á evrópsku regluverki til fjarstýrðra flugturna og rannsókna á vinnuaðstæðum, geðheilsu og flugöryggi.

Þótt margt áhugavert hafi borið á góma á þinginu viljum við í þessu tölublaði staldra við eitt málefni sem snertir íslenska flugmenn ekki síður en flugmenn erlendis: tengslin milli vinnuaðstæðna, geðheilsu og flugöryggis. Rannsóknir sem kynntar voru á þinginu benda meðal annars til þess að flugmenn sem starfa sem verktakar eða búa við annað óhefðbundið ráðningarsamband séu síður líklegir til að tilkynna atvik eða greina frá því þegar þeir eru ekki í ástandi til að fljúga. Það er áminning um að ráðningarform er ekki aðeins kjaramál heldur einnig öryggismál.

Þegar vinnuaðstæður verða flugöryggismál

Einn áhugaverðasti hluti þingsins sneri að rannsóknum á vinnuaðstæðum, geðheilsu og flugöryggi flugmanna og flugliða. Marika Melin og Filippa Folke, rannsakendur og sálfræðingar við Karolinska Institutet, kynntu niðurstöður rannsókna sinna á því hvernig skipulag vinnunnar getur haft áhrif á líðan starfsfólks og öryggishegðun þess.

Rannsóknarhópurinn hóf markvissa vinnu á þessu sviði um árið 2015, m.a. í kjölfar Germanwings-slyssins. Í kjölfar þess beindist aukin athygli að geðheilsu flugmanna og því hvort þeir treystu sér til að greina frá vanlíðan eða leita sér aðstoðar.

Ein af meginniðurstöðum rannsóknanna er að ekki sé hægt að líta á geðheilsu starfsfólks sem eingöngu einstaklingsbundið vandamál. Vinnuumhverfið hefur einnig veruleg áhrif. Þar skipta meðal annars máli vinnuálag, vaktaskipulag, starfsöryggi, stuðningur stjórnenda, samskipti á vinnustað og möguleikar starfsfólks til að hafa áhrif á eigin vinnutíma. Umræðan þarf því ekki aðeins að snúast um einstaklinginn heldur einnig um þær aðstæður sem hann starfar við.

Í rannsókn frá árinu 2022, sem náði til um 8.500 flugmanna og flugliða, kom fram að mjög margir töldu vinnuaðstæður hafa versnað í kjölfar COVID-19. Þátttakendur nefndu m.a. óstöðugt og ófyrirsjáanlegt vaktaskipulag, aukið vinnuálag, minni hvíld, óvissu um framtíðina og minnkandi traust til stjórnenda. Sumir töldu jafnframt að rekstrarafkoma og hagnaður hefðu fengið aukið vægi á kostnað velferðar starfsfólks og öryggis.

VERKTAKAR OG ÖRYGGISMENNING

Rannsóknirnar sýndu einnig tengsl milli óhefðbundinna ráðningarsambanda og öryggismenningar. Flugmenn sem starfa sem verktakar eða búa við óhefðbundið ráðningarsamband eru síður líklegir til þess að tilkynna atvik og eru einnig líklegri til þess að mæta til vinnu „unfit to fly“. Ótti við atvinnumissi eða önnur viðurlög var oftar nefndur í þessum hópi.

Þessar niðurstöður vekja upp mikilvægar spurningar um öryggismenningu innan flugrekstrar. Tilkynningakerfi og „just culture“ geta aðeins virkað ef starfsfólk treystir því að það geti greint frá mistökum, atvikum eða vanlíðan án þess að eiga á hættu ósanngjarnar eða óhóflegar afleiðingar.

Sérstök áhersla var lögð á gæði og fyrirsjáanleika vaktaskipulags. Það skiptir ekki aðeins máli hversu lengi fólk vinnur eða hvort lágmarkskröfur um hvíld séu uppfylltar. Einnig þarf að horfa til þess hversu stöðugt vaktaplanið er, hvort starfsfólk geti haft áhrif á eigin vaktir og hvort það geti skipulagt einkalíf sitt með eðlilegum fyrirvara. Hefðbundnar reglur um flugtíma og lágmarkshvíld ná ekki endilega utan um þessa þætti.

Í viðtölum við sænska flugliða kom jafnframt fram að starfsfólk reynir gjarnan að halda rekstrinum gangandi við erfiðar aðstæður. Það tekur á sig aukið vinnuálag, sleppir hléum eða leysir verkefni sem eru í raun utan eigin starfssviðs. Slík viðbrögð geta hjálpað rekstrinum til skamms tíma en haft neikvæð áhrif á heilsu starfsfólks og öryggi til lengri tíma. Þá getur jafnframt skapast sú hætta að kerfið verði háð því að starfsfólk gangi sífellt lengra en eðlilegt er.

Niðurstöðurnar undirstrika að vinnuaðstæður, geðheilsa og flugöryggi eru nátengd. Rannsakendur leggja því áherslu á að sálfélagslegir áhættuþættir fái aukið vægi innan öryggisstjórnunarkerfa flugrekenda. Ekki sé nóg að beina athyglinni að ábyrgð einstaklingsins eða skimun fyrir geðrænum vanda; einnig þurfi að skoða vinnuumhverfið og skipulagið sem starfsfólkið starfar innan.





Filippa Folke (t.v.) og Marika Melin, sálfræðingar og rannsakendur við Karolinska Institutet.

Flugöryggi snýst ekki aðeins um flugvélar, tækni og reglur heldur einnig um fólkið sem heldur kerfinu gangandi.

Viðburðir á næstunni



Mynd: Þjóðleikhúsið

30. SEPTEMBER · KL. 12:00

Hvernig á að takast á við streitu? – Stopp á rauðu ljósi

Kristín Þóra leikkona. Hybrid fyrirlestur og uppistand. Kristín talar til okkar á bráðfyndinn hátt, en af einlægni og hispursleysi, um stress, streitu, seiglu, aumingjaskap og dugnað.



20.–22. OKTÓBER · VMA, AKUREYRI

Málmsuðunámskeið

Málmsuðunámskeið kennt í VMA fyrir félagsmenn sem búa fyrir norðan. Ennþá laus sæti – ef einhver hefur áhuga hafið samband á starfsmenntasjodur@fia.is.

Hér gefst einstakt tækifæri til að taka þátt í þessu gríðarlega vinsæla námskeiði sem hefur slegið öll aðsóknarmet.



Mynd: Háskóli Íslands

28. OKTÓBER · KL. 12:00

Listin að ljúga með tölfræði

Sigrún Helga Lund prófessor í tölfræði segir okkur frá listinni að ljúga með tölfræði. Virkilega spennandi og öðruvísi hádegisfyrirlestur þar sem farið er yfir villandi meðaltöl, bjöguð úrtök og sjónhverfingar í framsetningu gagna. Félagsmenn sem einhvern tíma hafa séð kjarabaráttu ættu að vera sérstaklega áhugasamir um þennan skemmtilega fyrirlestur.



Mynd: ACT heilsa

25. NÓVEMBER · KL. 12:00

Hvenær eru eiginlega jól? Um vaktavinnu, börn og að skapa sín eigin jól

Rúnar Helgi Andrason sálfræðingur með sérsniðinn fyrirlestur fyrir flugfólk í vaktavinnu yfir hátíðarnar. Hátíðirnar eru ávallt sérstakur tími og flugfólk er þar ekki undanskilið. Mörg okkar kannast við að vera frá börnum og fjölskyldu yfir hátíðar. Sumir meira en aðrir. Hér gefst okkur tækifæri á að hlýða á sálfræðing í fremstu röð ræða þetta málefni sem er okkur svo hugleikið.

Minnum svo á að hádegiskaffi FÍA er fyrirlestradagana kl. 11:00.

Framundan

30. SEPTEMBER	Flugmannakaffi Hádegisfyrirlestur: Hvernig á að takast á við streitu – Kristín Þóra
8. OKTÓBER	Reykjavík Flight Safety Symposium
20.–22. OKTÓBER	Málmsuðunámskeið í VMA
28. OKTÓBER	Flugmannakaffi Hádegisfyrirlestur: Listin að ljúga með tölfræði – Sigrún Helga Lund
25. NÓVEMBER	Flugmannakaffi Hádegisfyrirlestur: Hvenær eru eiginlega jól? – Rúnar Helgi Andrason
26. NÓVEMBER	80 ára afmæli FÍA

Tilkynningar

80 ára afmæli FÍA verður haldið hátíðlega þann 26. nóvember í Gamla Bíó. Nánari upplýsingar fljótlega. Takið kvöldið frá!

KOTRA

Fréttabréf Félags íslenskra atvinnuflugmanna

Útgefandi: Félag íslenskra atvinnuflugmanna
Ritstjórn og umbrot: Ritnefnd FÍA
Forsíðumynd: Bryndís Nielsen
RFSS auglýsing: Bryndís Nielsen

Hafðu samband

Netfang: frettabref@fia.is
Vefur: www.fia.is

Fréttabréf FÍA er vettvangur félagsmanna og stjórnar FÍA og miðlar upplýsingum og fróðleik. Skoðanir einstakra greinarhöfunda eru þeirra og endurspegla ekki sjálfkrafa afstöðu FÍA til einstakra mála. Öll notkun er heimil að því gefnu að heimilda sé rétt getið.