



8/2008

# CAUTION

DANGEROUS GOODS

## Leder

Det er sikkert og vist, aldrig har vores arbejdsplads været mere truet af udenlandsk arbejdskraft end nu. Et nyt lovforslag som er fremført i forbindelse med en nye arbejdsmarkedsreform vil, hvis det bliver gennemført, føre til at store dele af den langruteproduktion vi har i dag, vil forsvinde til "lokalansatte", og dette er ikke bare tomme trusler! Loven virker "designet" til SAS, da SAS er den eneste der vil få gavn af loven. Loven giver ret til at bemane flyruter med en flyvetid på mere end 5 timer med lokalansatte i et ikke nærmere defineret forhold. Lovteksten er meget vag set ud fra, hvor mange CC det gælder pr. afgang - det kan i princippet være mellem 1 % og 99 % alt efter hvordan man tolker teksten. SAS' argument er at man har behov for lokalansatte for at tilfredsstille vores kunders behov og SAS påstår hårdnakket, at det intet har med omkostninger at gøre. Men hvad er problemet så?

Dette er en meget alvorlig sag, som har taget alt den Manpower CAU er i besiddelse af, og vi kommer til at forfølge sagen til sidste mand. Jeg kan ikke lade være med at gentrykke min leder fra januar 06, hvor SAS lige har besluttet at bemane vores kinesiske ruter med lokalansatte! Det er uhyggeligt så hurtigt udviklingen går, dengang var det ulovligt, og det er det stadig, men i morgen er det måske lovligt, hvis ikke vores folkevalgte tager et ekstra kig på lovteksten og ser hvad den nye lov egentlig indebærer!

Med venlig hilsen  
Jørn Fink



## Ikke en kinamands chance.....

Så er de landet, vores nye kolleger fra Kina og en ny epoke er startet i SAS. En epoke der kan betyde at vi inden længe står uden arbejde. Har vi først fået kinesere ombord varer det ikke længe før vi har alverdens udenlandske kollegaer. Kolleger der langsomt, men sikkert, vil skubbe dig og mig hen i det uvisse! Snart kan Thaier, amerikanere, letter og andet godtfolk bemane vores fly. Alle er de billigere end dig og mig.

Nu er det ikke fordi jeg har noget imod kinesere, amerikanere eller letter, dog har jeg noget imod at jeg skal se min arbejdsplads forsvinde til dem. En ting er at man vælger at skære sin produktion ned og dermed må opsiges ansatte, en anden ting er når man står overfor opsigelser af dansk cabin crew og samtidig ansætter kinesiske!!!

Det er ikke nyt med udenlandske CC, som det er de fleste bekendt har vi i mange år haft japanske kolleger på vores fly til Tokyo. Japanere der er ansat efter aftale med de skandinaviske kabineforeninger. CAU har

accepteret at SAS ansætter kinesiske CC på vores Intercont produktion til Kina. Dette dog kun når der ligger en klar aftale på området, en aftale SAS ikke ønsker at indgå! Med andre ord, SAS ser sig ikke forpligtet til at indgå aftaler med de respektive foreninger. SAS har klart den holdning, at de kan gøre nøjagtigt det der passer dem!!!

Der skal ikke herske nogen tvivl om at vi i denne sag, vil kæmpe med livet som indsats. Vi kan og vil ikke acceptere en arbejdsgiver der handler hen over hovedet på de ansatte og uden tøven erstatter danske arbejdspladser med billig udenlandsk arbejdskraft!

Med venlig hilsen  
Jørn Fink

Udgiver CAU, Amager Strandvej 418, 2770 Kastrup, Tlf. 32 51 51 11, Fax 32 51 00 71, Dir. 10689, E-mail cau@cau.dk **Ansvarshavende Redaktør** Jørn Flintholm Fink

Oplag 1500 stk. **Næste nummer** maj 2008 **Materialefrist** 14. maj 2008 **Annoncepriser** 1/4 side 800.- • 1/2 side 1500.- • 1/1 side 2500.- **Foto** bl.a. SAS

**Mening**er der udtrykkes på sider mærket "bestyrelsen, udtrykker bestyrelsens meninger og holdninger **Artikler** som underskrives af enkeltpersoner står for egen regning **Kopiering** tilladt med oplysning af kilde **Layout og Tryk** Rosenberg Bogtryk A/S, Tlf. 44 97 37 37 **Miljøcertificeret** efter iso 14001

## Loyalitetsdilemma!

Som tillidsmand og ansat i SAS, bliver man ofte sat i et loyalitetsdilemma.

Både som tillidsmand og som ansat, har man forpligtigelse til at være loyal over for virksomheden SAS, det fremgår både af love, aftaler og af ansættelseskontrakter.

Spørgsmålet er blot, hvem er SAS?

Er SAS den ledelse, der beslutter at flytte "vores" produktion over i andre selskaber?

Er SAS den ledelse, der ønsker at bemane "vore" fly med udenlandsk arbejdskraft?

Er SAS den ledelse, der ønsker at dele af "vores" produktion skal over i mindre SAS selskaber?

Er SAS den ledelse, der siger at ovenstående er nødvendig for at SAS kan overleve?

Er SAS den ledelse, der, i en sammenfatning af ovenstående, reelt siger:

"For at SAS kan overleve må du og dine medlemmer afskediges, og det forventer vi at I støtter."?

Mit dilemma er, at jeg på trods af min loyalitetsforpligtigelse over for SAS, ikke kan føle loyalitet over for en ledelse, der ikke viser loyalitet over for mine medlemmer og deres arbejde.

Min loyalitet ligger hos mine medlemmer.

*Med venlig hilsen*  
Verner



## Gode kolleger,

### Udenlandsk cabin crew på SKI fly!

Netop i disse dage fylder problemerne omkring vore kinesiske kolleger rigtig meget i alles bevidsthed, derfor vil jeg bruge lidt spalte plads på at forklare CAU's holdning og indstilling til dette emne. Før jeg går nærmere ind i materien vil jeg dog godt give udtryk for at jeg og CAU har stor medfølelse for vore kinesiske kolleger og den uheldige, og uforståelige, situation som de er endt op i. De er desværre, som personer, kommet i klemme i en sag hvor SAS har brudt loven og har bemanded flyene med illegal arbejdskraft.

CAU repræsenterer en arbejdsgruppe på det danske arbejdsmarked som i gennem de sidste mange år, på grund af den krise der er i luftfartsbranchen, har måttet acceptere kraftige forringelser i vor løn og ansættelsesvilkår. Dette må vi leve med, og vi ved at det ikke stiller os meget anderledes end mange andre i Danmark.

Det lovforslag der ligger til godkendelse i folketinget vil dog, hvis det vedtages, medføre at vi nu direkte vil blive truet på vor ansættelse, og dette af udenlandsk arbejdskraft, på udenlandske overenskomster som lønmæssigt ligger væsentligt under tilsvarende danske overenskomster.

Den nye lov vil betyde at vi på samtlige af de oversøiske ruter vi i dag flyver, må se vort arbejde blive overtaget af andre. Ikke på grund af sprog og kultur, som det hævdes fra SAS side, men ene og alene af økonomiske årsager. I et helt konkrete SAS oplæg fra 2005, blev ansættelse af kinesisk kabinepersonale ene og alene fremlagt som et spareforslag. Med de ruter og de 4 personer per fly der fremgår af dette oplæg, var der tale om en besparelse på 11 millioner danske kroner. Dette spareforslag er i flere omgange offentligt bekræftet af den tidligere direktør i SAS Jørgen Lindegård.

CAU har forståelse for, at SAS ønsker at have personale med de fornødne sprogkundskaber ombord på vore oversøiske ruter, til at kunne tale med vore lokale udenlandske kunder. Dette må dog løses ved at ansætte kabinepersonale i Danmark eller Skandinavien med de rette sproglige kundskaber. I tilfældet med Kina, er det således, at der i både Norge, Sverige og Danmark er en meget stor gruppe af indvandrere med kinesisk baggrund, og det er vores overbevisning at det ville være muligt at finde, og ansætte, det forholdsvis lille antal kinesisk talende kolleger der er tale om, i denne gruppe. Det vil ligeledes være muligt at finde perso-

nale med de rette kvalifikationer i Skandinavien hvis SAS skulle ønske at have personale med lokal baggrund på eksempelvis ruter til Thailand og Indien

SAS har siden ønsket om at have kinesisk talende personale ombord dukkede op, alene i København ansat ca. 400 nye kolleger, men SAS har på intet tidspunkt søgt personale med kinesisk baggrund og sprog, hvilket ville have været naturligt, og dette ville uden tvivl kunne have løst firmaets problem.

Det er efter CAU' opfattelse **ikke** er korrekt, når SAS påstår, at, det ud over sprog, også drejer sig om kulturel baggrund. Denne opfattelse bekræftes helt tydeligt i det dokument som SAS har tilstillet folketingets integrationsudvalg og som kan findes på folketingets hjemmeside. Her i skriver SAS om amerikansk personale på ruter fra USA til København. Danmark er et af de mest amerikaniserede lande i Europa, og stort set alle taler engelsk fra barns ben, hvorfor behovet for amerikansk kabinepersonale virker overflødig.

I folketingssalen har det i omtalen af kinesisk kabinepersonale været fremført at de pågældende kun er i Danmark i få minutter. Fysisk er dette måske korrekt, men juridisk er det i henhold til CAU jurister ikke korrekt., På SAS fly ud af København, er alt personale, inklusiv vore kinesiske kolleger, omfattet af dansk lovgivning så længe de er ombord på flyet. Personalet er selvfølgelig underlagt den danske luftfartslovgivning, den danske arbejdsmiljølovgivning, den danske straffelovgivning og hvad der i øvrigt skulle være relevant i dansk ret. Ud over dette er vore kinesisk kolleger, dansk uddannet og flyver på danske fly certifikater. I henhold til "Folkeretten" er et fly, i lighed med et skib, at betragte som eget nationalt territorium, en hver diskussion om hvorvidt dansk udlændingelovgivning eller danske arbejdsretslige spilleregler ikke skulle gælde på SAS fly er derfor ikke relevant.

Det har været fremført at det er konkurrenceforvridende, hvis SAS ikke får mulighed for at ansætte udenlandsk personale på lokale overenskomster. Dette er ikke korrekt. Det er endnu ikke lykkedes for CAU at finde noget Europæiske flyselskaber der agerer på samme måde som SAS gør, og

ønsker at gøre. Som eksempel kan det nævnes at Lufthansa ansætter kinesisk personale, på tyske overenskomster i Tyskland, Air France har kinesiske tolke ombord på, franske overenskomster.

Skulle det, mod forventning, på visse destinationer, ikke være muligt at finde personale i Danmark eller Skandinavien med de rette kvalifikationer, vil vi, som fagforening, se positivt på en løsning der indebærer at der kan ansættes personale fra lokalområdet, på danske løn og ansættelsesvilkår. Dette vil ligge i linie med hvad der er gældende, eller bliver gældende, for andre erhverv.

Det er CAU' opfattelse at en vedtagelse af den foreslåede lovgivning vil gå imod regeringens og folketingets hidtidige politik om en beskyttelse af den "danske model", samt politikken om, at, på det danske arbejdsmarked gælder de overenskomster, der er aftalt mellem arbejdsmarkedets parter. Lars Sandahl Sørensen fra SKI skriver d. 3. april følgende til de ansatte i SKC: Citat:

***Jeg kan derfor forsikre om, at en lovændring ikke giver os mulighed for ubegrænset at ansætte udenlandsk kabinepersonale. Jeg kan med lige så stor sikkerhed sige, at vi i SAS ikke har noget ønske om at udbrede praksis til ruter, hvor det ikke er nødvendigt ud fra et hensyn til vore kunder.***

***Citat slut;***

CAU har tilskrevet Lars Sandahl og anbefalet at SKI og CAU, i den gode Sigtunaånd, umiddelbart indgår en aftale ud fra de præmisser som ovenstående giver udtryk for. En sådan aftale ville tage dramatikken ud af både retssag og den danske regerings lovforslag. Lars Sandahl har dog valgt ikke at svare!

Med venlig hilsen  
Verner



# Ressourcegruppen informerer

## Deltid

Jeg vil allerførst sige, at vi ved hvor vigtigt det er for jer at kunne få deltid og vi opgiver ikke håbet om at få lavet en anden deltidsaftale end den der eksisterer i dag.

Så er vi blevet enige om en beregningsmetode SAS og CAU imellem, således at beregningsgrundlaget for de 30% er retfærdigt. De 30 % beregnes ud fra antallet af ansatte fratrukket følgende:

- De der har barsels- forældreorlov
- de der har flexjob
- de der har seniordeltid
- de der har uddannelsesdeltid
- vikarer

De 30% er antallet af personer uanset deltidsgang, og det tildeles proportionelt med antallet af ansøgere i henholdsvis pursergruppen og steward + værtindegruppen. Pladserne tildeles efter senioritet.

Der er nogle der har deltid frem til 01 januar 09, og derfor optager disse en plads i de 30%.

Dette gør, at mange af jer først har fået deltid fra 01 januar 09 og ikke som I havde håbet fra sommeren eller efteråret 08.

Som det ser ud i dag har følgende fået opfyldt deres ønske om deltid:

A/P til og med senioritetsnummer 0157 har fået fra sommeren.

A/P fra 0161 – 0267 har først fået fra januar 09.

Resten af ansøgerne i A/P gruppen har ikke fået deltid, det drejer sig om ca.17.

A/S og A/H til og med sen. 0934 (ansat oktober 98) har fået fra sommeren.

A/S og A/H fra 950-1282 (ansat december 00) har fået fra 01 januar 09.

Resten af ansøgerne i A/S og A/H gruppen har ikke fået deltid, det drejer sig om ca.100

Der er enkelte i A/S og A/H gruppen, der har meldt fra, således at der kommer enkelte flere på i den anden ende men først fra januar 09. Der er kun 5 der har søgt sæsondeltid, og af disse har 2 haft senioritet til at få det. Muligvis har mange undladt at søge denne deltid idet man ikke kan flyve langt på denne. Jeg tror, at vi må se om ikke det er muligt at få sæsondeltid og flyve langt inden vi skal have næste deltidsbidding.

Alle deltidsophører til maj næste år, og derfor har vi bedt om, at der kommer en deltidsbidding ud tidligere end til foråret 09, da vi ved, at det er et stressmoment ikke at vide i lang tid i fremtiden, om man har deltid eller ej. Vi ved, at det er lige vigtigt for alle der ønsker deltid at få denne, lige meget

hvor ny eller gammel man er i SAS, og at alle der ikke har fået deltid har svært ved at få deres liv til at hænge sam-

men. Så vi har fuld forståelse for jeres problemer med ikke opfyldt deltid., men kan ikke gøre noget lige her og nu, og ikke før efter sommeren. Så I kan ikke gøre jer nogen forhåbninger om ekstra deltid over sommeren.

## Langruter

Den sidste i denne omgang der kommer på langrutekursus er ansat i marts 07, så nu skulle hele holdet fra marts 07 være ude på langt inden længe.

Om der kommer flere ud, foruden de der kommer tilbage fra barsel, vil tiden vise, da SAS endnu ikke har fået bestilling fra SKI omkring San Francisco.

## Slingerne for maj

Der var ikke det store at kommentere på slingerne i maj, men vi har bedt SAS se på slinger, hvor man havde mange korte legs og selvom man fik lastet en sandwich ikke ville have tid til at spise denne. Så mealstoppene/meallast har været det vi har kommenteret på, i de slinger hvor man ikke fik tid til at spise sin mad.

## BL5-18 og subpartQ

Hvorledes de nye regler kommer til at påvirke os er ikke helt klart. Det er meget kompliceret læsestof og Verner har været til møde for at gennemgå reglerne. Vi kommer til at gennemgå reglerne på et medlemsmøde så snart alle er enige om tolkningen.

## Øvrigt

### FDA

Vi har haft møde med SAS omkring FDA'en og er ikke kommet til enighed endnu om hvorvidt man skal tilskole/omskole CC endnu. Vi forventer at der snart kommer en FDA-bidding ud, så I bør være opmærksomme på eventuelle nye retningslinjer for FDA'en og hvorledes I skal bidde, når FDA'en skal aflæses igen. For de nyansatte er FDA'en = flight duty allotment og er her I giver udtryk for hvilke flytyper I ønsker at flyve. I portalen under bidding og requester, ligger FDA for Cabin og her går I ind og prioriterer hvad I ønsker at flyve.

## Tjenestegøringstimer

Alle CC kan kun have et vist antal tjenestegøringstimer per ferieår, (1. maj – 30. april), med begyndelse den 1. maj 2007.

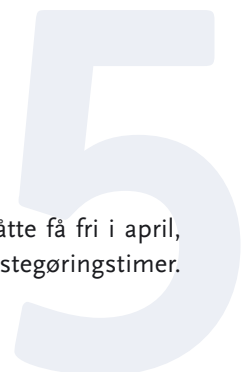
100% kan have 1620 timer

89% kan have 1442 timer

80% kan have 1296 timer

50% kan have 810 timer

Der har været enkelte medlemmer, der måtte få fri i april, eftersom de var oppe og runde deres tjenestegøringstimer.



Dette viser, at det var godt at vi i Overenskomsten 06 fik indført at deltidsstillingerne ikke kun indebærer flere fridage, men også færre arbejdstimer.

### Kompensationsdage

Til de af jer der helst vil have penge, så kan I få udbetalt jeres kompensationsdage efter henvendelse til SAS.

Til de af jer der prioriterer fritid, så kan I få konverteret jeres overtid til Fo dage efter henvendelse til SAS.

Jeg ved at mange vil sige, at de alligevel ikke kan få kompensationsdagene ud, når de ønsker dette, men skulle vi være for mange i perioder så bør det være muligt her.

Følgende er et uddrag af aftalen på dette område.

Schedulering af kompensationsfridage (F3- og Fo-dage m.m.).

1. En F3- eller Fo-dag modsvarer en kalenderdag og scheduleres som sådan. Konkret indebærer dette:
  - a) For CC i variabel gruppe før release af schedule:
    - i) Kompensationsfridag scheduleres uanset tjenestegøringsgrad i forholdet 1:1. (én udlagt komp-dag koster én komp-dag)
    - b) For CC i variabel gruppe efter release af schedule og altid for CC i FG:
      - i) Én udlagt kompensationsfridag koster 1 + fridagspåslaget.
      - ii) Planlagte fridage berøres ikke.

Enkeltstående F3- eller Fo-dag eller hel blok med sådanne dage kan, hvis ressourcer findes, scheduleres efter request fra den enkelte CC. Hvis summen af indestående F3- og Fo-dage overstiger 7 kan SAS i tilslutning til anden fritid frit schedulere op til 4 sådanne dage pr. kalendermåned. Schedulering af mere end 4 sådanne dage pr. kalendermåned må ikke ske uden berørte CC's accept. Er summen af indestående F3- og Fo-dage 7 eller mindre, må sådanne dage ikke scheduleres uden berørte CC's accept. Efter request fra CC kan kompensationsfridage udbetales med et kontantbeløb svarende til 3,29% af aktuel månedsløn (grundløn).

### Udkald på standby

Vi har fået en enkelt henvendelse på at A/H på 100% skulle blive udkaldt på standby før en A/S på 80%, selvom det var en A/S der manglede. Forklaringen til A/S var, at det var billigere at kalde en på 100%. Dette virker helt ulogisk, da der er mere fleksibilitet i en på 100% end en på 80%, og SAS har også afvist forklaringen, som trafikvagten havde givet til berørte steward. Hvis er ude for lignende hører vi gerne om det.

### ACARS

Det kom op på et informationsmøde, at I får en melding i flyet via ACARS (de "fax" der kommer til cockpit), og får besked om ændring i jeres schedule, hvor I får ændret produktion (flynummer). I ved ikke, om I så lander senere eller tidligere, end oprindeligt scheduleret, og dette er et problem. Tidligere havde vi alle en CTT i tasken, så vi selv kunne slå op, men det har vi ikke længere, da denne kun ligger på portalen. SAS vil undersøge hvorledes det fungerer i dag og vende tilbage, for at se hvad der kan ændres, så det bliver optimalt for CC.

### Ferie

Vi ser frem imod at forhandle en ny ferieaftale, som Berit Sommer jo i Kabinetrykket har skrevet, at hun er villig til. Jeg har selv været i Maersk Air i den tid vi havde det ferie-system Berit taler om, og sad i fagforeningen dengang og tildelte ferien til de kabineansatte. Hvis det skulle blive det system vi er enige om, så er jeg fortrøstningsfuld idet både Brian og jeg kender godt til det.

Det kræver dog først at vi bliver enige om, hvad vi vil med ferien på begge sider af bordet.

I kommer til at høre nærmere, når vi har mødtes med SAS.

Med venlig hilsen  
ressourcekoodinator  
Karin Ligaard



# CAU på svensk mark i Malmö

Så har Danmark tagit steget över till Sverige genom CAU och Öresundsintegrationen går vidare. Vi lär oss mer och mer och vi lär oss att hoppa över gränshinder och gå runt den ena mål linjen efter den andra.

CAU skriver historia genom att vara den första danska fackliga organisation som anordnar möten i Sverige för sina medlemmar som bor i Sverige. Vi är dessutom en otroligt välorganiserad liten facklig organisation med flest svenskboende som är organiserade i ett fackförbund i Danmark och har därigenom en större möjlighet att påverka vår omgivning.

Deadline för detta nr av Caution är mitt i perioden av våra tre Malmö möten, så därför kommer det mer information om dessa möten vid ett senare tillfälle.

Anmälningarna och intresset för våra möten i Malmö har varit mycket stort och efter första mötet var informatörerna från skattemyndigheten otroligt tagna av att vi var så aktiva och frågade så mycket.

Det positiva med medlemsmötena i Malmö är att det dyker upp problem som någon annan i salen har en lösning på och det vill vi i CAU gärna dela med oss av.

Något som återkommer är följande och problemet har vi berört tidigare i Caution

Igen har vi hört genom kollegor som råkat ut för att familjen förlorar pappa dagarna i den svenska föräldrapenningen när mamman arbetar i Danmark och pappan arbetar i Sverige och hela familjen bor i Sverige.

OBS!

Svenska försäkringskassan kan inte ta mer än de 50 danska veckorna från den svenska föräldrapenningen (+ de dagar du



går över förväntad förlossningstidpunkt). Försäkringskassan kan bara ta dagar från den svenska föräldrapenningen där den danskanställda får ekonomisk ersättning under föräldraledigheten. Alla dagar eller veckor som man är föräldraledig utan ekonomisk ersättning, ex när man förlänger ledigheten med 6+8 veckor, kan inte medföra att det försvinner svenska föräldradagar från den svenska delen. För er som har förlorat dagar som pappan är berättigade av i Sverige, kontakta försäkringskassans EU kontor i Malmö.

Försäkringskassans EU-kontor  
Kungsgatan 15  
Box 4080  
203 11 Malmö  
Telefon; 0771524012  
E-post;  
fk.eu-kontor@forsakringskassan.se



Anna-Lena Gustafsson  
Öresundskoordinator

## De "NYE" lønrammer

I forbindelse med den sidste overenskomstaftalte lønstigning og den efterfølgende implementering af alle på vores fælles lønramme, vil vi her kort skitsere, hvad dette indebærer for den enkelte. For AH/AS er der ingen ændringer, men for porsere vil lønspecifikationen se lidt anderledes ud. Porsere på den gamle lønskala er pr. 01 marts 08 blevet overført til den gældende "lønskala for CC", hvilket ikke medfører nogen ændring i lønnen, men kun ændrer på hvorledes lønnen bliver specificeret. Dette giver sig udslag i at porsere nu får CC løn + et porsertillæg. Begge dele er pensionsgivende og er at betragte som din grundløn.

I vores aftale står det beskrevet således:

"For AH/AS der ikke vil få en lønstigning i 2007 pga. fastfrysningen får 2008 løntrinet med virkning fra 1. marts 2007."

"For AP der har været fastfrosset på sidste løntrin får pr. 1. marts en lønforhøjelse på 1.110 og vil herefter følge skalaen d. 1. marts 2008"

Den eneste ændring der kan gøre sig gældende for porsere er ved overtidsbetaling, overtidsbetaling bliver udregnet ud fra din CC løn, altså grundløn, hvorfor overtid vil blive takseret en smule mindre. Dette som en konsekvens af OK forhandlingerne 04.

*Bestyrelsen*

## Jeg beklager...

I sidste nummer af Caution skrev jeg, at SAS åbner på San Francisco til efteråret 2008. Nu er luftfart, og har altid været, en meget foranderlig branche. Fra artiklen blev afleveret, til bladet udkom, var beslutningen om åbningen af San Francisco blevet udskudt til foråret 2009. Artiklen håber jeg dog gav mening alligevel.

Imellem denne lille notits er skrevet til Caution udkommer, kan der nå at blive truffet mange beslutninger i SAS, som

kan gøre, at artikler i bladet kan være forældede og utidssvarende. Jeg håber dog, at budskaberne er anskueliggjort.

*De bedste hilsener*

*AP Brian Daugaard  
brian@cau.dk*





## CAU kører i samarbejde med FTF, i øjeblikket 2 voldgiftssager.

Desværre er der åbenbart stort pres på arbejdsretssystemet i øjeblikket. I hvert fald er voldgiftssag vedrørende pensionsindbetaling for kollegaer over 60 år udsat til juni måned, mens sagen om SAS' måde at udlægge F7S – dage først forventes at komme for i august i år.

Bestyrelsen

## Transporttilskud ved standbyudkald

Ved standby udkald 180 minutter eller mindre før planlagt afgangstid har CC ret til ét af følgende:

- a) Transport – enkelrejse - med taxa fra hjemmet til basen; op til 80 kilometer  
  
eller
- b) Kørselsgodtgørelse for rejse i egen bil tur/retur; op til totalt 160 kilometer. Beløbet beregnes efter Statens takst for kørselsgodtgørelse.

### Transporttilskud ved tidligt check in/sent check out

1. Ved check in kl. 06.00 eller tidligere ydes taxatilskud op til max. 200 DKK.
2. Ved check out kl. 24.00 eller senere ydes taxatilskud op til max. 200 DKK.

Ovenstående gælder også hvis du har bopæl i Sverige og broen er inklusiv. Betaling af eventuel taxi står SAS for.

Bestyrelsen

# cau.dk - din fagforeningshjemmeside

Kære CAU medlem og kollega,

CAU's nye hjemmeside er ved at være ikke så ny mere. Jeg har siden opstarten af hjemmesiden været drivkraften i at få en hjemmeside, hvor medlemmer af CAU kan få oplysninger og information på alle tider af døgnet, samt information som er super aktuell og relevant, men også information af mere generel karakter. Hjemmesiden skal være klar og entydig i sin information, samt enkel og overskuelig at finde rundt i. Det synes jeg, at hjemmesiden lever godt op til.

Hjemmesiden bruges også af andre end medlemmer af CAU; ofte kan vi i CAU se, at medierne henter deres information via CAU's hjemmeside, og viderebringer denne information som artikler. Andre interessenter henter også deres information på CAU's hjemmeside for at følge udviklingen i CAU. Vores søsterorganisationer i Norge og Sverige linker til vores hjemmeside. CAU's hjemmeside et vigtigt kommunikationsredskab primært til CAU's medlemmer, men sekundært også til interessenter i omverdenen.

Jeg forbedrer konstant CAU's hjemmeside; både de offentlige sider, men især også medlemssiderne. Medlemssiderne er fyldt godt op med aftaletekster, som er nemme og tilgængelige at finde rundt i. Det er vigtigt, at I som medlemmer ved, hvor I nemt kan finde jeres informationer, så I til enhver tid ved, hvad der er jeres rettigheder.

## Den offentlige del

Den offentlige del af hjemmesiden indeholder mange nyttige informationer, og det er blandt andet kontaktinformation til bestyrelsesmedlemmerne – enten mailadresse eller telefonnummer – som du kan få brug for eller vil gemme i din egen mobiltelefon.

## Nyheder

På den offentlige del af hjemmesiden kommunikerer CAU nyheder ud til medlemmerne, så medlemmerne hele tiden er opdateret med den politik CAU fører på vegne af medlemmerne. Samtidigt gives der løbende status på og resultat af forhandlinger.

## Lovgivning

Forskellig relevant lovgivning er også at finde på den offentlige del, og de seneste opdaterede lovgivninger er den nye BL 5-18 som erstatter BL 5-17 sommeren 2008. Jeg har lagt to versioner af BL 5-18 på hjemmesiden; den ene er det rene dokument fra Statens Luftfartsvæsen (SLV), mens det andet er udført med relevante klip af henvisninger fra EU-OPS. EU-OPS dokumentet finder du også på hjemmesiden med henvisninger til de sider som er relevante for Cabin Crew, og dokumentet findes i den originale engelske version, samt den af SLV oversatte version.

## Arbejds miljø

Det kan nævnes, at den offentlige del også har emnet Arbejds miljø på, hvor du kan læse om temperatur- og arbejdsmiljøforhold ombord på fly, arbejdsmiljøregler om støj, arbejds skadesikring og – anmeldelse, videnskabelig undersøgelse om natarbejde og brystkræft og en vejledning i kosmisk stråling.

## FTF, CUD, MiR og AFS

På den offentlige del kan du altid finde links til FTF og Arbejds løshedskassen FTF-A. Her finder du også en forklaring på, hvad CUD og AFS er. Det er også her, at MIR – dine miljørepræsentanter - har deres hjemmeside placeret.

## Links

Under links øverst på hjemmesiden finder du links til faglige hjemmesider, blogs, nyhedslinks om luftfartsindustrien, ID-rejselinks og andre diverse links, såsom en "jetlag advisor". Så skulle du stå i udlandet og ikke kan huske ID links, så kan CAU's hjemmeside være dig behjælpelig.

## Søgefunktion

Der er selvfølgelig en søgefunktion, hvor du kan søge rundt i hjemmesiden, og dette gælder både på den offentlige og medlemsbaserede del af hjemmesiden. Søgefunktionen finder du i øverste højre hjørne og kan spare dig en masse tid.

## Medlemssiderne

For at komme ind på medlemssiderne kræver det, at du har fået et password, og det får du ganske enkelt som medlem af CAU ved at oprette dig som ny bruger (i nederste venstre hjørne). Det tager ganske kort tid, og sekretariatet vil indenfor kort tid give dig adgang til medlemssiderne.

Medlemssiderne er et lukket forum, som kun har relevans for medlemmerne af CAU.

## Overenskomst, diverse aftaler, ferie og senioritetsliste

Overenskomsten, samt diverse aftaler er at finde på medlemssiderne og ligeså med lønskalaen. Lønskalaen er opdateret iht. aftalen om aflønningsbestemmelserne. Aftaler om ferie inkl. feriepoint, samt en altid opdateret senioritetsliste vil være på medlemssiderne.

## Graviditet, barsel og orlov(både for moder og fader)

Er du blevet gravid, på barsel eller blevet far, så finder du aftaler om t. ex. orlov på medlemssiderne, og jeg har samlet aftaler, lovgivning og bekendtgørelser i "Graviditet og orlov", samt vejledning til afvikling af orlov. Der er sket meget på dette område siden 2006; specielt for fædre. Hjemmesiden er fuldt opdateret med den nye lovgivning og vejledning.

### Referater og hoteller

Referater fra diverse medlemsmøder og generalforsamlinger er på medlemssiderne. Endvidere finder du en aktivitetskalender for CAU's bestyrelsesmedlemmer.

Hotelsiderne indeholder udover kontaktinformationer til hotellerne, også muligheden for at se lokaltidspunktet i byerne på hotellerne i Asien og USA. Hotelinformationerne er på medlemssiderne af hensyn til sikkerheden for crew.

### Fridagsberegning

Jeg har lavet en maskine, der kan udregne fridage for medlemmerne. Både for 1 måned, samt 2 måneder, og også selvom du er på deltid. Når du får en stund så prøv den engang; den skulle afhjælpe mange af de spørgsmål vi får desangående. Du finder ligeledes en vejledning, som også er at finde i din CAU mappe.

### Medlemsnyheder

CAU sender også nyheder som kun er tilgængelig for medlemmerne. Det kunne t.ex. være information om nyt crew hotel. Vi vurderer i hvert enkelt tilfælde, om informationen skal være en medlemsnyhed eller offentlig tilgængelig.

### Downloads

Her ligger der forskellige skemaer som skal være tilgængelig for medlemmerne af CAU. Jeg har lagt ansøgningskemaet til uddannelsesfonden og per diem satserne under punktet downloads. Fødevarestyrelsens "Hvad må du have med hjem" – folder er nyttig information hvis du skulle være i tvivl om hvilke varer udenfor EU du må indføre. Vidste du t.ex. at du ikke må indføre kød, mælk og ost fra lande udenfor EU!!

### SMS tjeneste

Da CAU i sin tid introducerede den nye hjemmeside, startede vi også på at have en SMS tjeneste. Denne tjeneste mente jeg var en rigtig god måde at gøre medlemmerne opmærksom på, at der er en relevant og vigtig information på CAU's hjemmeside. Det viste sig at være en succes, og vi når i dag de fleste medlemmer via SMS tjeneste. Skulle der være medlemmer som ikke er tilmeldt tjenesten kan det gøres nemt via CAU's hjemmeside eller ved at kontakte CAU's sekretariat.

Jeg håber, at du som medlem er tilfreds med den indsats CAU har gjort for at forbedre kommunikationen mellem CAU og medlemmerne. Vi har en klar strategi om, at medlemmerne skal være velinformerede og oplyste, og at medlemmerne skal kunne finde de oplysninger, de har behov for på en let tilgængelig måde.

CAU følger nøje med i trafikken på medlemssiderne. Herigennem kan vi følge, hvilke informationer som interesserer og er vigtige for medlemmerne.

Vi prøver kontinuerligt at udvikle hjemmesiden, og skulle du have en god ide eller synspunkter på den nuværende eller ændringsforslag, så kom med bare dem. Det er medlemmernes hjemmeside, og det er medlemmerne som bruger siderne, så vi modtager gerne ris og ros.

*De bedste hilsener*

AP Brian Daugaard  
brian@cau.dk



# Rygeforbud på basen er ikke et lovkrav

**Når rygerne, med blåfrosne fingre og klappende tænder, tvinges til at stå i blæst og regn, udsat for forbipasserendes blikke og syrlige kommentarer, er det ikke rygelovens skyld!**

**De kan takke ledelsen for forkølelse, halsbetændelse og forblæst hår!**

Af *Gerd Dehn Carlsen*

"Lov om røgfri miljøer" blev vedtaget d. 29. maj 2007. I loven står der, at det ikke er tilladt at ryge indendørs på arbejdspladser, men at det kan besluttes at indrette rygerum og rygekabiner, hvor rygning kan finde sted.

Derudover kræver loven, at arbejdsgiveren udarbejder en skriftlig rygepolitik, som skal være tilgængelig for alle virksomhedens medarbejdere. I SAS Danmark kan den findes på forsiden af Portalen, og den fortæller kort, at rygning er forbudt overalt i virksomheden.

Indtil rygeforbudet i SAS trådte i kraft d. 1. januar 2008, troede rygerne på forsikringer om at de ville få et lokale stillet til rådighed, hvor der kunne ryges. Med adgang udefra og dør der kunne lukkes for vind og vejr. Stor var overraskelsen, da ledelsen lakonisk meddelte, at dette ikke var muligt.

## Ud med rygerne!

Rygning foregår nu udendørs, enten i porten ved indkørslen til gården bag basen, eller på det forblæste hjørne ud mod Lufthavnsboulevarden.

Purser Mette Jørgensen, tidligere ryger siger:

"Det er under al kritik, at man har lukket rygerummet. Derinde generede rygerne ikke nogen, og vi andre kunne ikke lugte det mindste, når vi gik forbi. Jeg synes rygerne er mere stressede nu. De skal lige nå at ryge ude på hjørnet, inden de skal igennem security. Og så ser det i øvrigt ikke pænt ud, når folk står der og ryger, man er jo meget eksponeret, når man er i uniform."

Ledelsen er godt klar over, at mange medarbejdere er utilfredse med rygepolitikken. En underskriftindsamling blandt rygerne mod nedlæggelse af rygerummet gav omkring 300 underskrifter. Tilbage meldingen fra ledelsen var, at beslutningen om den nye rygepolitik var vedtaget af et enigt hovedmiljøudvalg,

og den ville man ikke ændre på trods af protesterne.

Miljørepræsentanterne har påpeget det uheldige i, at man ikke har undersøgt holdningen hos de flyvende, inden man indførte rygeforbud.

"Det psykiske arbejdsmiljø er ikke godt, når en medarbejdergruppe føler sig diskrimineret,"

siger miljørepræsentant Lars Skov.

Og rygerne føler sig diskrimineret. De flyvende har ofte ekstremt lange arbejdsdage, ofte på tolv timer, og som stewardesse Tine Højgård Rasmussen siger:

"Det er altså svært ikke at ryge, i løbet af sådan en lang dag, og så står jeg der i uniform og hundefryser med min cigaret, mens passagererne går forbi. Jeg føler mig ydmyget og udstillet i en gabestok. Jeg synes, der skal være plads til alle på vores arbejdsplads, og hvis man ville, kunne man nok finde et lokale til rygerne."

## SAS overholdt rygeloven før den blev vedtaget

Det er paradoksalt, at allerede inden den nye rygepolitik blev indført i SAS Danmark blev loven, som den ser ud i dag, overholdt på basen. Et nydeligt rygerum med kraftig ventilation stod til rådighed for rygerne.

"Ikke-rygerne blev ikke generet, og rygerne blev ikke chikaneret. Der var ikke nogen, der blev tvunget til at opholde sig i nærheden af rygerne. Nu må alle jo finde sig i at vandre gennem skyer af røg, på vej ud til flyene," siger Tine Højgård Rasmussen.

## Så gør dog noget!

Mette Jørgensen og Tine Højgård Rasmussen mener begge, at det vil klæde ledelsen at sørge for anstændige forhold for rygerne. Et tilbud om hjælp til rygestop er ikke nok, for der findes mennesker, som ikke ønsker at holde op med at ryge. De lange arbejdsdage, ofte på tredages slinger, gør det svært for de flyvende at ryge under private former.

"Find et lokale til rygerne, og skån os alle for uønsket røg!" lyder det fra de to enige kolleger.



## UD af skyerne

Det var den 15. april 1969 – og ude ved gate 32 stod den store flotte DC 8 – 62, som netop denne dag skulle flyve til Seattle som SK 933 – med mig ombord – som steward, endda på første klasse. Ligesom de andre 21 fra mit hold havde jeg få dage forinden fået udleveret en meget flot mørkeblå uniform, med tilhørende guldfarvede vinger til at sætte på jakke og skjorte. Men det bedste var nu kasketten – nej, hvor vi alle glædede os til at tage den på – det var helt vildt. Der var oven i købet ”kasketpligt” – und-tagen når vi var luften – og den pligt var vi da vældig glade for alle sammen. Dengang fandtes ingen crew-biler og ingen bagagebygninger foran terminal 2 – og tro mig – det var ingen straf at gå den lange tur til finger C – langs bygningen – man vidste jo at der sad en masse mennesker deroppe på første og spiste på HAMMERS, nød synet af de flotte fly – og, mine damer og herrer – naturligvis den nydelige unge mand med den flotte uniform. Tjuhej, hvor var jeg stolt. Og så til USA, endda til vestkysten. Det var der kun ganske få danskere der kom dengang. Den aprildag vil jeg aldrig glemme, den står for mig som indgangen til et utroligt liv, hvor det skulle vise at hele verden blev min legeplads med superhotel-ler, hvorfra jeg sammen med dejlige, næsten permanent feriestemte kolleger (friske fyre og smukke kvinder) fartede på ugelange stop til Alaska, Nairobi, Karachi, Daar es Salam, Rio, Trinidad, Bangkok, Rom Tokyo samt mange, mange andre herlige steder – og var der et sted man særligt godt syntes om, var der gode muligheder for en 6 ugers stationering eller evt. for et helt år. Selv fik jeg 5 gange 6 uger i Glyfada udenfor Athen – det var alle tiders.

Min interesse for fly og flyvning startede såmænd allerede i skolen, hvor jeg vandt en turnering i lang-flyvning for papirfly – det var i 1955. I 58 byggede jeg sammen med min svoger en flot svæver med over en meter i vingefang – og året efter byggede vi endnu en der var lidt større. Desværre kunne de ik-ke flyve, men faldt lodret mod jorden – what a pity. I 1968 kom jeg ind til flyvevåbnet som soldat i et år. mit område var ”kontrol og varsling”- overvågning af det danske luftrum. Det var meget spændende. Fra 1975 og tolv år frem fløj jeg med store radio-styrede fly på Flyvestation Værløse – det var en virkelig skøn hobby. I okt. 68 søgte SAS stewards – og en soldaterkammerat som havde en skrivemaskine skrev en ansøgning for mig. Vi var i SOC’en, en gammel tysk bunker med 3 meter tykke mure – midt inde på flyvestation Karup. Da jeg ikke vidste andet end at det at være steward i SAS var noget med at flyve, ringede jeg til statsbiblioteket i Aarhus, som sagde at det var noget med et skib og madlavning – nå, tænkte jeg, jeg søger alligevel. D. 20. Jan. 69 startede nye hold på skolen på Hedegaardsvej – og det lykkedes; jeg var på et af dem. Som stewardelev på skolen fik man 1500 kr. om måneden. Pigerne inde ved siden af som sku’ være stewardesser – de fik ingenting. De fik også mindre start-løn som flyvende, og de kunne ikke blive steward. En kvindelig purser var et begreb som ikke fandtes. Der er heldigvis sket meget siden. Men alt i alt har jeg siden min drengetid i Løkken

drømt om et liv i luften – og det har jeg fået – og det har været helt perfekt for mig. Desværre fik jeg i sep. sidste år en total nethindeløsning på højre øje – pludseligt og smertefrit (se net-syn.dk) – og efter første operation stod det klart at mit fly-veri var slut. Jeg mangler endnu 2 indgreb – og håber så at det bli’r bedre end nu – det ka’ ikke være værre. Men pyt – ”i de blindes rige er den enøjede kejser” – og der er jo mange som slet ingenting kan se. Det værste er næsten at den dejlige stemning som alle I kolleger på basen, og om bord, den kommer jeg til at savne helt vildt. Men nu er jeg kommet ud af skyerne. Vi har som flyvende et helt unikt arbejde – ikke ved en kasse, i en bank, på en fabrik eller bag en disk i en butik, men et levende job hvor vi hele tiden møder nye og glade ansigter – nogen kender vi, nogen ikke, men uniformen og SAS – ånden knyt-ter os sammen fra første minut. Det er det der er så unikt. Jeg savner det hele – og savner jer alle sam-men så I tror det er løgn. Tak, tak til alle – også piloterne (håber I får noget mad derude). Til alle på ba-sen, også en tak – I får basen til at føles som et andet hyggeligt hjem – alle døre åbne, og altid smil hvo-rend man kommer.

Den smukke beskrivelse ovenfor - af vores arbejdsvilkår og destinationer som de var i 70erne og først i 80'erne – ja, sådan er de slet ikke i dag – mange ting er ændret til det meget værre – og enkelte ting er dog blevet meget bedre (tak til CAU) – men jeg håber at I som er tilbage, trods tidens ugunst, vil kunne bevare arbejdsglæden og gennem den passe på SAS – for så tror jeg at SAS passer godt på jer – det er mit håb!

Gennem mit skråvindue kan jeg se en SAS MD&øer - - deroppe er garanteret mindst et par stykker jeg kender – så jeg kikker tit op ....

Keep smiling

A/P Jens E. Østergaard

PS. Mange har ringet og spurgt mig om postkortene jeg laver. De fås hos pigerne i Cafeen. Har I lyst til at komme her forbi til en kop øl, kaffe, eller vin – så er I velkomne. Mail evt. [jubihei@email.dk](mailto:jubihei@email.dk) eller ring 44 95 77 88



# 13

## FORBRYDELSE ELLER HÆDERLIGHED

### Hvad kommer man længst med?

De fleste vil jo nok sige hæderlighed, for sådan er de fleste af os vel opdraget.

Med den seneste dom imod SAS, så er jeg efterhånden kommet i tvivl om, hvad det er der driver SAS' ledelse.

For 4 år siden fik vi en ordentlig lussing af EU-domstolen for kartelsag med det gamle Maersk. Lige nu kører der en lignende sag mod SAS Cargo og så er der kommet en bøde på knap én mil. kr. for at bruge kinesisk crew uden tilladelse.

Hvad er det for en moral der ligger for dagen? Hvordan skal jeg nogen sinde have tillid til, at dem der sidder i toppen rent faktisk har evnerne til at få SAS på ret køl, når de gentagne gange bliver fanget i ulovligheder.

Alle de penge der nu er ødslet bort på dårlig moral, dem er

der kun én gruppe til at tjene hjem igen, nemlig de ansatte. Det er måske derfor at SGS og STS skal spare 400 mil. kr. for ikke at blive solgt fra? Hvad med os? Vi skal sikkert også arbejde flere timer og have færre fridage, og ja vi kan vel prøve at sælge flere kopper kaffe, men det er et stort projekt for at hente alle de millioner hjem.

Kære Mats Jansson og ledelse, det bliver sværere og sværere at se jer i øjnene og tro på jer.

Med venlig hilsen  
A/P Jørn Paulsen  
2-3172



---

## Fra passagerer til patienter

Kære alle,

Tusind tak for de dejlige ture, hyggelige samtaler og sjove oplevelser! Jag vil savne mit "flyverliv", og mest af alt mine søde kollegaer.

Mange kærlige hilsener  
X-AP Inger Touborg  
ingertou@mail.com



# CAU byder følgende nye medlemmer velkomne pr. 1. april og 1. maj 2008

2-6326 Lisabeth Egholm Jensen

2-2503 Cecilia Berggren

2-5023 Wenche Christensen

2-2592 Sasa Stanisic

2-6857 Jenny Coletti

2-5729 Ioannis Antoniou

2-2015 Linda Jeppesen

2-3475 Douglas Hellberg

2-3904 Erik Palm

2-2829 Patricia Berg

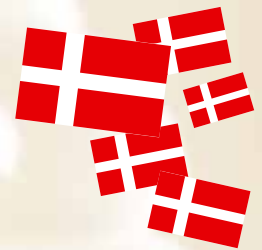
2-2854 Helle Christensen

2-2883 Kim Ellehauge

2-2819 Maria Olsen

## CAU siger tillykke

2-4001 Marc Stolle har den 12. februar fået en datter – Anna Frederikke



## ”Klarificering”

På baggrund af artiklen ”Et tip når I skal til medical check ” side 14 i sidste Caution, bringer vi hermed en klarificering. Den omtalte læge, som har til huse på Flight academy, har ingen forbindelse til SAS eller SAS lægerne på HMS. Pågældende læge har blot lejet sig ind i Oxfords (flightacademy) lokaler og skal betragtes som privatpraktiserende fly-mediciner.

*Redaktøren*

15

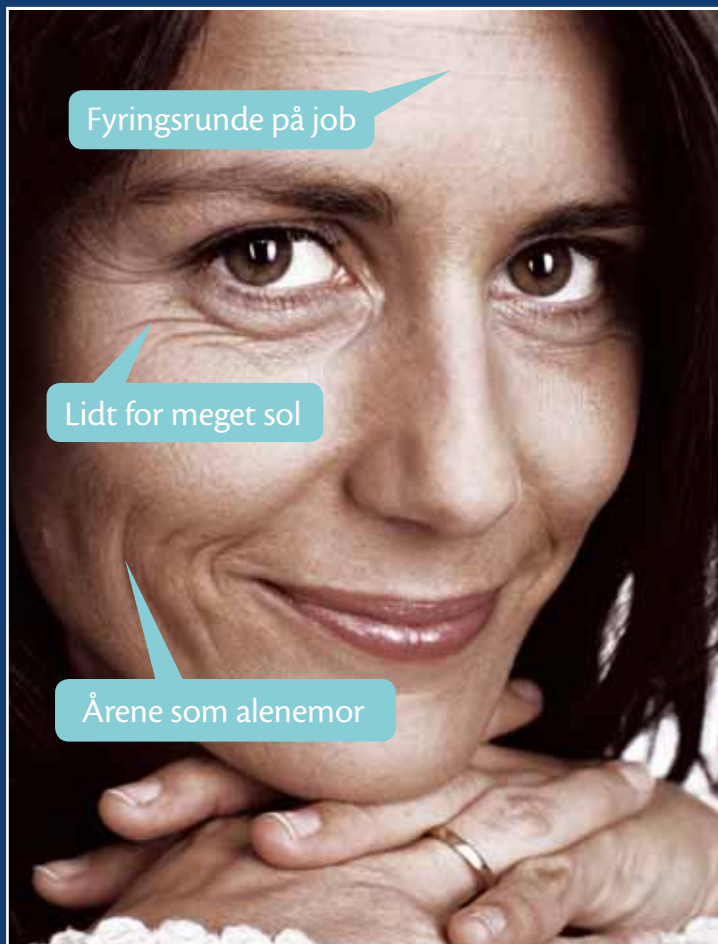
## Tak til jer alle sammen

Efter snart halvandet års sygdom må jeg konstatere, at jeg desværre ikke kommer ud at flyve igen. Jeg kommer til at savne jer alle.

Jeg vil gerne sige tak til alle, for de mange gode ture vi har haft.

I ønskes alle god vind under vingerne.

*Stort knus og kram  
A/P Johnny Jønsso*



Fyringsrunde på job

Lidt for meget sol

Årene som alenemor

## Rynker signalerer erfaring, men de kan være for dybe

n'age er specialister i rynke-reduktion med Thermage, Restylane, Fraktioneret laser, Botox og funktionel hudpleje. Vi tilbyder uforpligtende konsultation når du har tid. Tel. 7027 3366, [www.nage.dk](http://www.nage.dk)

Book en rynkereduktionsbehandling med Restylane, Botox, Thermage eller Fraktioneret laser, og få en no age ansigtsbehandling uden beregning - du skal blot tage annoncen her med.

# n'age

KØBENHAVN: KONGENS NYTORV 24, 1050 KBH K.  
ÅRHUS: LILLE TORV 2, 8000 ÅRHUS C.