

Michael O'Leary

8

EU-dom mot Ryanair



14

Helseskadelig luft i kabinen

Piloter, kabinansatte og passasjerer blir syke av helseskadelig kabinluft.

Veteranbiler på norske flyplasser

Ansatte må bruke en tankbil fra 1987 som spyr ut eksos og mangler dagens sikkerhetsutstyr.



10

Kurskalender for 2018

Parat tilbyr en rekke kurs gjennom hele 2018.



28

Kampen for anstendige vilkår

Da er vi kommet i gang med utgivelse av et eget blad for oss innen luftfarten, og du har nå mottatt den andre utgaven i hendene. Gjennom denne kanalen har vi fått muligheten til å belyse og diskutere luftfartsrelaterte temaer på en helt ny måte, og håper du tar godt imot tilbudet.

Det mangler ikke på saker innenfor vår industri og som ofte kan relateres til beinhard økonomiske prioriteringer fra selskapenes side. Heldigvis er vi en del av et stort felleskap som kan hjelpe hverandre. Gjennom etableringen av Parat Kabinforbund har vi formalisert og etablert Skandinavias største forbund for kabinansatte. Vi er ikke bare mange, men vi representerer også veldig mange ulike aktører.

Vi flyr forretningskvinnen til Brussel, bestefar til Sørkjosen og charter-turisten til Gran Canaria. Vi er alene på jobb i et propellfly og en av ti på en stor Airbus. Denne bredden gir oss styrke når vi opplever et stadig sterkere press på kabinansatte. Flyselskapene prøver å presse våre kollektivavtalevilkår, lønnsbetingelser og arbeidstidsregler. Konkurransen hardner til, og mange aktører ser på det lukrative markedet her i Skandinavia.

Utfordringen er at de fleste flyselskapene som kommer hit har dårligere betingelser enn hva vi har avtalt her i Norge, i tillegg er flere helt uten tariffavtaler for sine ansatte. Det fører til konkurranse mellom ulike tariffavtaler, eller konkurranse om å unngå tariffavtale for ansatte i vår bransje. Vi må derfor opp kampen på flere arenaer samtidig.

Gjennom vårt medlemskap i Parat har vi sikret oss plass i de europeiske organisasjonene som jobber med aktuelle problemstillinger for oss i Norsk luftfart. Vi kan gjennom disse kanalene fremme våre saker og drive lobbyvirksomhet for å få endringer. Det kan for eksempel være justeringer av arbeidstidsbestemmelsene (FTL), eller få på plass et felles regelverk for hvordan sosiale kostnader og forpliktelser skal reguleres på en måte som sikrer ansatte. Vi har den siste tiden også sett at det nytter, gjennom saken Parat har ført

for vår egen heltinne Alessandra Cocca. Vi vant mot Ryanair, og nå foreligger det også en dom fra belgisk rett. Konklusjonen er på linje med hva advokatene i Parat fikk til i Norge, der ansatte er omfattet av sosiale rettigheter i det landet man faktisk er stasjonert.

Som medlemmer i Parat har vi de beste forutsetninger for å jobbe med disse spørsmålene, og vi akter ikke å gi oss. I felleskap skal vi fortsette kampen for skandinaviske arbeidsplasser, til anstendige vilkår.

Fly safe!



Anneli Nyberg
leder i Parat
kabinforbund

Foto: Trygve Bergsland.

parat

Utgis av: Parat
- en arbeidstakerorganisasjon i YS

Parat,
Boks 9029 Grønland,
0133 OSLO

www.parat.com

Besøksadresse: Lakkegata 23
Telefon: 21 01 36 00
Teleaks: 21 01 38 00
E-post: post@parat.com

ISSN 2535-4442

Ansvarlig redaktør: Trygve Bergsland
Mobil: 905 85 639
E-post: trygve.bergsland@parat.com

Leder: Hans-Erik Skjæggerud
Mobil: 959 38 769
E-post: hans-erik.skjeggerud@parat.com

Forsidefoto: NTB/Scanpix
Avbildet: Michael O'Leary.

Alle illustrasjonsbilder i bladet som ikke er kreditert er levert av iStock.

Redaksjonen avsluttet: 20.11.2017
Materiellfrist neste nr: 6.2.2018

Fagpressen

Layout:
07 Media, avd. Moss
www.07.no
Telefon: 22 79 95 00

Trykk: Ålgård Offset AS
www.a-o.no
Telefon: 51 61 15 00



Dette produktet er trykket etter svært strenge miljøkrav og er svanemerket, CO₂-nøytralt og 100 prosent resirkulerbart.



**PRESSENS
FAGLIGE UTVALG**

**Vi arbeider etter
Vær Varsom-plakatens regler
for god presseskikk.**

Den som mener seg rammet av urettmessig publisering, oppfordres til å ta kontakt med redaksjonen. Pressens Faglige Utvalg (PFU) er et klageorgan oppnevnt av Norsk Presseforbund som behandler klager mot mediene i presseetiske spørsmål.

Adresse: Rådhusgt 17
0158 Oslo
Tlf: 22405040
E-post: pfu@presse.no

presse.no

- 2 Kommentar
- 4 Oversikt over de mange luftfartsgruppene i Parat
- 5 Småstoff
- 8 EU-dom mot Ryanair
- 10 Veteranbiler på norske flyplasser
- 14 Helseskadelig luft i kabinen
- 16 Flylegens spalte
- 17 Nytt fra Flysikkerhetskomiteen i NPF
- 19 Parat UNG mening

- 20 Aktive Parat
- 23 Internasjonalt arbeid
- 24 Omlegginger i kø på veifronten
- 28 Kurskalender for 2018
- 32 Dyrekjær skadedyrbekjemper
- 36 Parat informerer
- 38 Spørsmål fra medlemmer
- 40 Kryssord, sudoku, anagram og på kryss og tvers
- 42 Leder i Parat

EU-dom mot Ryanair

EU-domstolen har slått fast at de ansatte kan saksøke Ryanair i landet der de har base. Men dommen sier ikke noe om hvilket lands lover som skal gjelde.



Foto: NTB/Sampix

8

Veteranbiler på norske flyplasser

Ansatte som fyller drivstoff på flyene på Bodø Lufthavn må bruke en tankbil fra 1987. Den spyr ut eksos og mangler dagens sikkerhetsutstyr.



10

Veteranbil på Bodø Lufthavn. Foto: Bo Bergquist



14

Helseskadelig luft i kabinen,

Piloter, kabinansatte og passasjerer føler seg noen ganger uvel i løpet av flyturen, og noen blir syke. Årsaken kan være små oljelekkasjer i flymotoren.



17

André M. Skandsen. Foto: Trygve Bergsland.

Nytt fra Flysikkerhetskomiteen

Flysikkerhetskomiteen i Norsk Pilot Forbund (NPF) er nå etablert og er sammensatt av representanter fra alle de store selskapene i Norge.



28

Kurskalender for 2018

Parat tilbyr en rekke kurs gjennom hele 2018. I tillegg til kursoversikt finner du også datoer for andre store arrangementer i kalenderen.

Norsk pilotforbund



Petter Førde
92 49 41 98,
petter.forde@npf.parat.com

SAS Scannor flygerforening

Jan Levi Skogvang
957 19 015
lskogva@online.no

Norwegian Pilot Union

Halvor Vatnar
924 85 803
halvor.vatnar@norwegian.com

Widerøes flygerforening

Tom Liverud
911 20 963
tom@wff.no

Bristow Norway flygerforening

Johan Forsman
+46 702 45 2931
johan.forsmann@bristowgroup.com

Lufttransport Rotorwing

Terje Vanvik
951 68 155
terje.vanvik@gmail.com

Nord Helikopter

Tor Egil Disen
924 41 833
tor.disen@gmail.com

Blom Geomatic

Thomas Kibuuka
951 10 103
thomaskibuuka@hotmail.com

Hovedflyplassutvalg OSL



Hege Charlotte Jacobsen
934 43 883
hege.charlotte.jacobsen@nokas.no

SAS Ground Handling (landside)

Graziella Mazza
957 17 661
graziella.Mazza@sas.no

SAS Ground Handling (airside)

Tor Kjøstel Lie
957 14 016
tor.lie-kjorstel@sas.no

Menzies

Tonje Jensen
951 47 482
tonjeelise81@gmail.com

NOKAS Aviation

Hege Charlotte Jacobsen
934 43 883
hege.charlotte.jacobsen@nokas.no

Gardermoen Fuelling Services

Jo Hoel
959 73 391
johoel2@online.no

Sodexo

Erik Sagstad
+46 76 761 13 66
eirik.sagstad@gmail.com

Gate Gourmet

Arvydas Dragonas
466 21 886
a.dragonas@gmail.com

LSG Sky Chefs

Stein Erik Risbø
924 57 188
stein.risboe@lsgskycheffs.com

Øvrige grupper

Norsk luftambulanseredningsmenn

Anders Kroken
957 04 190
anders.kroken@norskluftambulans.no

Bristow redningsmenn

Trygve Andre Hole
959 28 491
trygveahole@gmail.com

Lufttransport redningsmenn

Dag Ketil Henriksen
997 49 480
dagketil.henriksen@ltrw.no

Airlift teknikerforening

Jonas Våge
410 83 969
jonas.vaage@gmail.com

Widerøe Technical Services

Vegard Movik
952 18 003
vegard.michael.movik@wideroe.no

Widerøes personalforening

Erik Kämpe
907 50 654
erik.kempe@wideroe.no

Widerøe Ground Handling

Svanhild Hogner
905 85 453
svanhild.hogner@wideroe.no

Flytanking

Bo Bergquist
957 69 316
bb@flytanking.no

AIM Norway

Jakob Ubostad Carlsen
400 51 007
jakob.ubostad.carlsen@aimnorway.com

Luftfartstilsynet

Lars Raymond Holm
976 90 799
lrh@caa.no

CAE Centre Oslo

Thomas Christiansen
957 13 165
thomas.christiansen@cae.com

Securitas Transport Aviation Security

Christine Linnéa Kleppen
400 19 178
christine.kleppen@securitas.no

Parat kabinforbund



Anneli Nyberg
469 45 059
anneli-n@online.no

SAS Norge kabinforening

Anneli Nyberg
469 45 059
anneli-n@online.no

Norwegian kabinforening

Marit Lindén
405 54 350
linden.marit@gmail.com

Widerøes kabinforening

Sissel Vian
412 73 904
sisselvi@online.no

Thomas Cook

Torbjørn Meland
928 12 100
thorbjorn.meland@gmail.com

TUIfly Nordic

Yngve Valle-Kløvstad
yngve.valle@tuiflynordic.se

EUs luftfartsorgan frykter produkter fra Kobe Steel



EUs luftfartsorgan EASA anbefaler stans i bruk av produkter fra japanske Kobe Steel. Anbefalingen kommer etter at det japanske selskapet selv har innrømmet forfalskning og manipulering av dataspesifikasjoner for flere aluminium-, kobber- og stålprodukter som har blitt solgt til flere hundre selskaper.

EASA oppfordrer selskaper til å gå gjennom sine innkjøpslister og identifisere eventuelle Kobe Steel-produkter som de kan ha brukt. Kobe Steel er en stor produsent av en rekke metallprodukter som brukes i blant annet fly, tog, kjøretøy og i bygg- og anleggsbransjen.

@NTB



Svalbard lufthavn endrer status

Samferdselsdepartementet har besluttet å endre status for Svalbard lufthavn, Longyear (LYR) fra internasjonal til nasjonal lufthavn med virkning fra 1. oktober 2017. Endringen vil ifølge Luftfartstilsynet ikke påvirke eksisterende trafikk.

Oppbygging av et kontrollapparat ved Svalbard lufthavn dimensjonert for internasjonal rutetrafikk vil kreve betydelige ressurser, både personell- og infrastrukturmessig, men av hensyn til reiselivet vil dagens internasjonale chartertrafikk ved lufthavnen videreføres på dispensasjon. Det er ikke internasjonal rutetrafikk til/fra Svalbard lufthavn i dag.

Endringen av status vil ikke få konsekvenser for avtalen fra 1974 med Russland vedrørende bruken av Svalbard Lufthavn.

Kilde: Luftfartstilsynet

Over 200 millioner i kompensasjon



Ryanair måtte i september betale over 200 millioner i kompensasjon til passasjerer for avlyste flyvninger i henhold til EU261-forordningen.

Ryanair måtte avlyse 2 100 flyvninger i september og oktober, der 315 000 passasjerer ble berørt. Årsaken er begrunnet i pilotmangel.

Kilde: Check-In

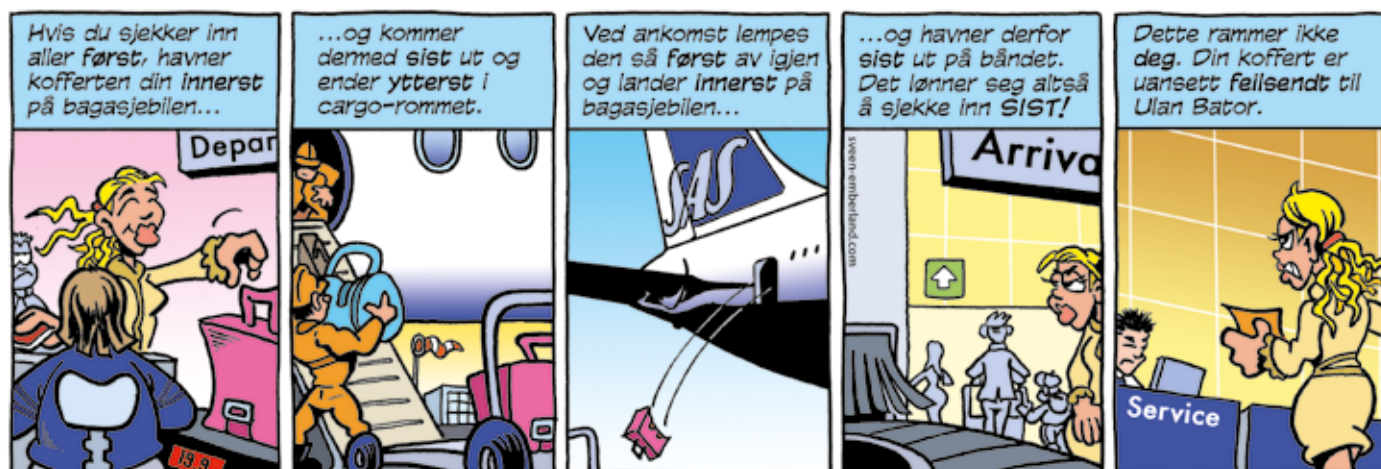
Argentina-satsing for Norwegian

Norwegian har lenge ønsket å satse i Argentina. Nå anbefaler Det argentinske luftfartstilsynet (ANAC) oppstarten av 153 Norwegian-ruter fra Argentina.

Selskapet har tidligere søkt om driftstillatelse i Argentina, og har planlagt å investere 37 milliarder de neste årene på satsing i landet. Flyselskapet har tidligere skissert planer om 70 fly på fire baser som skal betjene rundt 146 ruter. @NTB



30.000 FOT



Bærbare datamaskiner i innsjekket bagasje

Før sommeren ble det innført forbud mot å ta med seg bærbare datamaskiner ombord i kabinen på passasjerfly som skulle inn og ut av en rekke land. Nå er det på trappene et nytt forbud mot å ha med seg datamaskiner i innsjekket bagasje.



Et nytt forbud fra nyttår er begrunnet i at lithium-batteriene fort kan bli overopphetet, noe som kan føre til brann. Det er International Civil Aviation Organization (ICAO) som avgjør et slikt forbud.

Kilde: Hangar

Flyspotter-hull i gjerdet

Den internasjonale flyplassen i Zurich lager nå egne hull i gjerdet rundt rullebanene på flyplassen for å gjøre det lettere for flyspottere. På denne måten kan flyspotterne plassere sine fotolinser i hullet i gjerdet og på denne måten få bilde av flyene uten at gjerdet blir et hinder.

Zurich er en av flyplassene i Europa som tiltrekker seg en rekke entusiaster som tar bilder av de mange flyene og flytypene som flyr til og fra flyplassen.

Kilde: Hangar



Lufthansa kjøper opp Air Berlin

Tysklands største flyselskap Lufthansa kjøper opp store deler av det konkursrammede selskapet Air Berlin for 1,5 milliarder euro. Oppkjøpet betyr at Lufthansa får kontroll over 81 av Air Berlins 144 fly, i tillegg overtar de 3 000 ansatte.

Air Berlin erklærte seg konkurs i august, da den største eieren, det Abu Dhabi-baserte flyselskapet Etihad Airways, stanset pengestrømmen. Air Berlin hadde i fjor et tap på 782 millioner euro. Den samlede gjeldsmengden er på 1,2 milliarder euro. @NTB



Ny pilotskole i Arendal

Bemanningsbyrået OSM Aviation starter egen flyskole i Arendal og vil utdanne hundre piloter årlig. Målet er å hindre pilotmangel. Før undervisningen kan starte må utdannelsen godkjennes for støtte fra Lånekassen. Det skal være en toårig utdanning og prisen på studiet er i underkant av én million kroner.

Dagens Næringsliv skriver at det i tillegg kommer cirka 250 000 kroner for å få en «utsjekk» på en bestemt flytype. @NTB



Ny Kairo-lufthavn

Den egyptiske hovedstaden Kairo får en ny flyplass sommeren 2018 når den nye Sphinx International Airport vest for millionbyen blir tilgjengelig for sivil luftfart. Kairo er Afrikas og Midt-Østens største by med 16 millioner innbyggere.

Lufthavnen blir bygget vest for Kairo på «Cairo-Alexandria Desert Road» i Giza-området og vil dele infrastruktur med Cairo West Air Base, som er en militær lufthavn.

Kilde: Check-In



Ti prosent av EUs luftfartsmarked

Norge, Sverige og Danmark har alle hatt vekst i flypassasjerantallet, og de tre landene står nå for mer enn en tiendedel av EUs luftfartsmarked.

En ny rapport fra EUs statistiske enhet, Eurostat, viser at flere passasjerer reiser til eller fra lufthavner i Norge, Sverige og Danmark. De tre skandinaviske landene håndterer nå over 100 millioner passasjerer årlig.

Kilde: Check-In



Luftfartsdirektøren vil ha bevæpnet politi

Direktør i Luftfartstilsynet, Lars Kobberstad, mener trusselbildet i Europa gjør at det er helt nødvendig med bevæpnet politi på de største flyplassene. Kobberstad peker på terroren i Tyrkia i juli i fjor, der 45 mennesker ble drept og over 239 såret i angrepet på den internasjonale flyplassen Atatürk i Istanbul.

Luftfartsdirektøren har tidligere fått støtte av politimester Steven Hasseldal i Øst politidistrikt og justis- og beredskapsminister Per-Willy Amundsen (Frp). Et regjeringssoppnevnt utvalg anbefalte Amundsen tidligere i år om ikke å bevæpne politiet. De anbefalte i stedet at elektrosjokkvåpen utprøves. @NTB

Air Berlin-maskin holdt tilbake som pant

I oktober nektet den islandske parallellen til Avinor et Air Berlin-fly å ta av. Årsaken er at det konkursrammede tyske flyselskapet skylder Isavia penger.

På sine nettsider skriver Isavia at panten «var siste utvei for å sikre betaling for tjenester som allerede var utført». Man erkjenner samtidig at dette ville få konsekvenser for passasjerene som fløy med Air Berlin.

Kilde: Travel News



Flyplasser beskyldes for juks

Toppledere fra selskaper som Air France KLM, Easyjet, IAG, Jet2.com, Lufthansa, Norwegian og Ryanair, alle medlemmer av luftfarts-lobby-gruppen A4E, beskylder flyplasser for urettmessig høye avgifter og misbruk av markedsrett.

Undersøkelser viser at disse flyplassene kan vise til et gjennomsnittlig resultat på 46 prosent før skatt, som er betydelig høyere enn gjennomsnittet blant topp 100-flyplassene som EU viser til i sin luftfartsstrategi.

Kilde: Travel News

Flytrafikken fortsetter å øke

Til sammen reiste 4 810 992 passasjerer over Avinors 45 lufthavner i september. Oslo lufthavns frakttall viser en økning på hele 44 prosent sammenlignet med samme måned i 2016 (augusttall).

Bergen lufthavn, Flesland og Oslo lufthavn har en passasjerøkning på henholdsvis 4,4 prosent og 4,6 prosent i september. I Stavanger og Trondheim er det en nedgang på 1,1 prosent og 0,7 prosent. Ved de mindre lufthavnene i Avinors nettverk er det fremdeles en solid vekst på lufthavnene i Svolvær (32,9%), Leknes (26,2 prosent) og Røros (20,5 prosent).

Kilde: Travel News





*En bekymret Michael O'Leary må registrere at Ryanair ikke kan kreve at ansatte må føre sak mot selskapet i Irland, etter dom i EU-domstolen.
Foto: NTB/Scanpix.*

EU-dom mot Ryanair

Kabinansatte og piloter i EU trenger ikke lenger dra til Irland for å anlegge sak mot Ryanair. EU-domstolen har slått fast at de ansatte kan saksøke Ryanair i landet der de har base. Men dommen sier ikke noe om hvilket lands lover som skal gjelde.

Av: Claude R. Olsen

Ryanair har alltid krevd at ansatte må saksøke dem i Irland og etter irsk lov. Kabinansatte i Belgia, Spania og Portugal krevde i to parallelle saker at sakene deres skulle gå i det landet der de har basen, i dette tilfelle Belgia, og ikke i Irland. Basen er definert som stedet der de starter arbeidsdagen fra og returnerer til.

EU-domstolen har gitt de ansatte rett i en felles dom som ble avsagt 14. september.

Irsk eller belgisk lovverk?

EU-dommen tar utgangspunkt i at valget av domstol skal beskytte den svakere part, det vil si at ansatte kan saksøke sin arbeidsgiver i det landet som er gunstigst for dem.

Dommen bekrefter at EU-reglene gir piloter og kabinansatte rett til å velge domstol i nærheten av der de har arbeidsplassen.

Men dommen avgjør ikke spørsmålet om hvilket lovverk som skal brukes.

– Det som gjenstår for EU er lovvalg når domstolen først skal avgjøre tvisten. Skal

den bruke irsk eller i dette tilfellet belgisk rett? Det er ikke avgjort med denne dommen. Og dette spørsmålet er vel så viktig som hvor du kan få dom, sier Parat-advokaten Christen Horn Johannessen.

Han har vært gjennom en tilsvarende sak i Norge.

Ryanair tapte mot Parat i Norge

Da kabinansatt Alessandra Cocca ble sagt opp i Crewlink som leier ut ansatte til Ryanair, gikk hun til sak mot Ryanair for ulovlig innleie, med Parat i ryggen. Ryanair krevde som vanlig at hun måtte saksøke dem i Irland. Tvisten om hvilken domstol som skulle ta saken, gikk helt til Høyesterett. Den slo fast at tvisten kunne føres for en norsk domstol. Dette har nå fått sin parallell i EU-domstolen.

Parat og Cocca gikk videre i en ny sak for å avgjøre hvilket lovverk som skulle gjelde. Ryanair ville den skulle føres etter irsk lov, men tapte i både tingretten og lagmannsretten. Dommene slo fast at saken skulle føres etter norske lover. Ryanair anket også dette spørsmålet til Høyesterett. Men to uker før saken skulle til behandling i Høyesterett, trakk Ryanair anken. Dommen fra lagmannsretten ble da stående. Deretter inngikk Ryanair et forlik med Cocca.

– Men de viktige spørsmål i saken var fullt ut vunnet av Cocca, nemlig norsk verne-ting og norsk lov, sier Johannessen.

De norske dommene har også hatt betydning i en tilsvarende sak i København.

Kan føre til at Ryanair må endre forretningsmodellen

Ryanair hevder at det som irsk flyselskap har med seg irsk territorium på flyene rundt i Europa, og at det derfor er irsk lov som gjelder. Men dersom EU-domstolen kommer til samme resultat som den norske lagmannsretten, slik at lokal rett og ikke irsk rett gjelder, vil det rokke ved Ryanairs forretningsmodell.

– Hvis spørsmålet om lovvalg faller i favør arbeidstakerne, så faller modellen for Ryanair. Da kan de saksøkes etter det enkelte lands rett og ikke etter irsk rett slik

Ryanair vil. I Norge tålte ikke forretningsmodellen deres det norske systemet. Og de ble jo borte fra norske baser etter avgjørelsen i Lagmannsretten, sier Johannessen.

Etter domsavsigelsen falt verdien på Ryanair-aksjen. Årsaken er usikkerheten om kostnadene for piloter og kabinansatte. Ifølge Irish Times som snakket med analytikere etter domsavsigelsen, kan kostnadene for Ryanair øke med fem prosent som følge av dommen.

Seier for de ansatte

Generalsekretæren Steve Cotton i det internasjonale transportarbeiderforbundet ITF kaller dommen et nederlag for Ryanair og en seier for arbeidernes rettigheter.

– Den sikrer det fundamentale prinsippet om å beskytte mobile flyansatte ved å sikre at de kan holde sin arbeidsgiver ansvarlig i landet der de utfører sine oppgaver, og

ikke i et land som de kanskje aldri har besøkt og der rettslokalene er fremmede og hundrevis av mil fra hjem og arbeidssted, uttalte han i forbindelse med dommen.

Ryanair er ikke enig

Ryanair har en annen oppfatning. Chief People Officer Eddie Wilson sier at Ryanair ikke på noen måte vil endre deres irske arbeidskontrakter eller fagforeningsrettighetene som alle ansatte kan benytte under irsk lov.

– Vi ønsker dommen velkommen. Den opprettholder de eksisterende EU-reglene om jurisdiksjon i medlemslandenes lokale retter, og godtar Ryanairs syn at bare ett vilkår (dvs. base) ikke ensidig kan bestemme jurisdiksjon, uttalte han etter avgjørelsen i EU-domstolen.

Dommen kan leses på nettsiden curia.europa.eu. Søk etter saksnummer c-168/16

”Hvis spørsmålet om lovvalg faller i favør arbeidstakerne, så faller modellen for Ryanair.

Parat-advokat Christen Horn Johannessen



Parat-advokat Christen Horn Johannessen ser klare paralleller mellom EU-dommen og saken der Ryanair tapte på punkter i Norge. Foto: Trygve Bergslund

Veteranbiler på norske flyplasser

De ansatte som fyller drivstoff på flyene på Bodø Lufthavn må bruke en tankbil fra 1987. Den spyr ut eksos og mangler dagens sikkerhetsutstyr. Likevel nekter eierne dem å få låne en moderne tankbil som står på lager.

Av: Claude R. Olsen

Det hele startet i våren 2017. Da var tålmodigheten slutt med en fuskende tankbil i Bodø. Masse tid og penger var brukt på tankbilen fra 2005 uten at det ble noe bedre. Flytanking AS som står for tanking i Bodø, hadde ikke noe annet valg enn å skrote den. Det satte selskapet i en akutt knipe.

Går utover arbeidsmiljøet

Flytrafikken til og fra Bodø er så stor at lufthavnen trenger to tankbiler for å betjene flyene. Reserveløsningen kom fra Torp der det sto en gammel reservebil fra 1987. Den spyr ut eksos og kan være trafikkfarlig.





*Den gamle reservetankbilen
blåser ut eksos på Gardermoen.
Foto: Parat.*

De ansatte er frustrert over å måtte jobbe med en veteranbil. Definisjonen på en veteranbil er en bil som har passert 30 år. Ekstra ille føler de situasjonen blir når det finnes et nyere alternativ.

Hovedtillitsvalgt Bo Bergquist i Flytanking på Bodø lufthavn er bekymret for de ansatte som jobber rundt flyene, og sjåføren inne i bilen. Dieseleksosen rundt flyet gjør at mange blir kvalme.

– Denne gamle bilen utsetter oss for avgasser og fysiske belastninger. Men ikke bare oss som tanker. Avhengig av flytype er vi fem til femten personer som jobber rundt bilen mens den står og slipper ut eksos, sier han.

Lang leveringstid for ny bil

Administrerende direktør Tomas Jacobsson i Flytanking AS erkjenner at den gamle bilen ikke er en god løsning.

– Da vi måtte skrote en bil, kom vi i en akutt situasjon og måtte låne en bil for å unngå permitteringer. For et halvt år siden var den gamle bilen fra Torp, som nå kjører i Bodø, den som var tilgjengelig, sier han.

Etter påtrykk fra de ansatte ba han styret om å investere i en ny bil og fikk aksept for det. Problemet er at det er lang leveringstid på slike tankbiler, i dette tilfelle et år.

– Vi kunne fått en biltype som resten av landet bruker i løpet av åtte-ti måneder, men de ansatte insisterte på en bedre modell bygd på Scania-chassis som har lengre leveringstid, sier Jacobsson.

Bergquist bekrefter at de ansatte ønsket ett annet chassis.

– Det skyldes at vi tidligere har fått standardløsninger som viser seg å ikke fungere optimalt til vår bruk og klimatiske forhold. Utstyret vi får har en levetid på 10–15 år, og da er det verdt å øke leveringstiden med ett par måneder for å få et godt produkt, sier han.



Oljeselskapene styrer

For å forstå hvem som har ansvar for hva i flytankingmarkedet er det greit å se på eierstrukturen. Flyselskapene inngår kontrakt om drivstoff til sine fly fra et eller flere oljeselskaper, mens selve tankingen håndteres av to egne selskaper.

Det ene selskapet er Flytanking AS som betjener flyplassene Sola, Flesland, Værnes, Bodø og Tromsø. Selskapet eies 50/50 av Air BP Norway AS og Aviation Fuelling Services Norway AS (AFSN). AFSN eies igjen 50/50 av oljeselskapene Shell og St1.

Det andre er Gardermoen Fuelling Services AS som eies av Air BP Norway, AFSN og SAS Oil Norway AS med en tredel hver.

Formålet med selskapene er ikke å tjene penger, men å utføre en tjeneste for eierselskapene.

Shell som har eierinteresser i begge selskaper, har to tankbiler fra 2010 som ble overflødige da Rygge flyplass



Bo Bergquist, hovedtillitsvalgt i Flytanking, forstår ikke hvorfor de ansatte ble påtvinget en gammel tankbil når eierne sier de er opptatt av HMS. Foto: Privat

ble nedlagt. Den ene av disse er tatt i bruk på Gardermoen. Den andre står uvirksom.

Vil ikke låne ut

For de ansatte er det et paradoks at en av eierne har en fullgod tankbil som ikke blir brukt.

– Helt siden mars har vi argumentert for at Flytanking i Bodø kan leie bilen som står stille, men vi får bare til svar at det ikke er aktuelt uten at de kommer med noen god forklaring på hvorfor ikke, sier Bergquist.

Han sier de ansatte føler at eierne ikke har noe helhetlig syn på HMS.

– Styret konsentrerer seg om forseelser av lav alvorlighetsgrad, som at vi ikke går riktig ut av bilen, men når det gjelder en sak som den gamle bilen, som er eiernes ansvar, forbigår de det i stillhet, sier Bergquist.

I ett tilfelle ble det rapportert om at en sjåfør som hoppet ned av bilen uten å ha kontakt med tre punkter, det vil si at minst en hånd og to føtter eller to hender og en fot skal være i kontakt med bilen og bakken.

Mer til eierne

I Bodø har eierselskapene i flere år leid ut biler og tankanlegg til Flytanking. Leien

Eierne hevder de tar ansvar

Odd Martin Kjelby, tidligere styreleder og nå styremedlem i Flytanking AS og Gardermoen Fuelling Services AS sier det er praktiske årsaker til at en tankbil fra Rygge ikke er flyttet til Bodø. Han hevder eierne gjør alt de kan og vil i tiden øke investeringene.

Kjelby sier det er en voldsom lang transport opp til Bodø.

– Vi må dele opp bilen i flere deler for å få den opp dit og skru den sammen igjen. Vi har vurderte det til å være uhensiktsmessig i og med at det nå er bestilt bil som skal komme til Bodø i løpet av relativt kort tid. Vi har antatt at bilen skal være på plass til sommeren, sier han.

Den andre grunnen er at Shell ønsker å ha en reservebil til flyplassene der selskapet opererer alene: Molde, Kristiansund, Ålesund og Kristiansand.

– På disse flyplasser der det kun er vi som er til stede. Vi står med hundre prosent ansvar for å stille materiell til rådighet, enten det er teknisk eller økning i kapasitet som kreves, sier han.

Han mener at løsningen med å leie inn en gammel bil til Bodø ivaretar selskapets driftssikkerhet i tiden fremover.

– Det har selvfølgelig vært miljødiskusjoner om for mye eksos og for dårlig stand på bilen. Vi har prøvd å gjøre alt vi kan med å vedlikeholde og forbedre for at den skal ryke så lite som mulig. Bilene skal være i forskriftsmessig stand.



Odd Martin Kjelby. Foto: Privat

Alternativet i Bodø er å parkere bilen og bruke den minst mulig eller ikke bruke den i det hele tatt, men da har de problemer med leveringskapasitet, sier Kjelby.

Eierne har lagt opp til investeringer i nye biler i begge de to flytankingselskapene.

– På Gardermoen har vi en plan om å skifte ut et par biler i året i snitt. I Flytanking har vi satt opp en plan der en til to tankbiler vil skiftes ut i året. Det kommer an på den tekniske tilstanden på bilene eller om vi får et sammenbrudd. Vi har en femårsplan for investeringer slik at vi holder en snittalder på ti år på flytankbilene, sier Kjelby.

betales som en såkalt dividende, på ni-ti prosent. Fra årsskiftet vil selskapet eie biler og tanker selv, og må også betale på et eierlån, noe som betyr økte finanskostnader. Samtidig skal andre kostnader reduseres.

Selskapet har nå bestilt en bil som kommer til Bodø om et år. Nylig ga styret også aksept til en investeringsplan for å skifte ut noen av de eldste bilene på de øvrige fire flyplassene som selskapet betjener.

– Det er veldig positivt at eierne signalisere at de ønsker å ta igjen etterslep på investering i nye biler, men vi reagerer på at dette knyttes til fremtidig lønnsutvikling, og at de pålegger oss å kutte i kostnadene. Avkastningen de tar ut av Flytanking står ikke i forhold til risikoen i kapitalen de har i selskapet, sier Bergquist.

På vegne av de ansatte har han foreslått at Flytanking bør kjøpe inn to biler per år de neste fem årene og deretter kjøpe inn en til to biler per år videre. Begrunnelsen er at utviklingen av bilene går såpass fort at det vil være god HMS samtidig som selskapet får lavere vedlikeholdsutgifter.

Situasjonen på Gardermoen

På Oslo lufthavn Gardermoen er det rundt 20 tankbiler av nyere dato. Men en tankbil fra 1992 fungerer som reserve og er ofte i bruk. Den ryker eksos.

Daglig leder i Gardermoen Fuelling Services Terje Sva sier at denne bilen skal fases ut når selskapet investerer i nye biler om et par år.

– Vi har en oppdatert bilpark. Vi har aldri fått nei fra styret til å investere i nye biler de årene vi har drevet på Gardermoen, sier han.

Han understreker at situasjonen på Gardermoen er helt annerledes enn i Bodø.

– Bare tolv prosent av tankingen skjer med tankbil. Mer og mer av tankingen går over tankanlegget, sier Sva.

”Helt siden mars har vi argumentert for at Flytanking i Bodø kan leie bilen som står stille, men vi får bare til svar at det ikke er aktuelt uten at de kommer med noen god forklaring på hvorfor ikke.

Bo Bergquist, hovedtillitsvalgt i Flytanking



Veteranbilen må gjøre jobben når flyene skal tankes. Foto: Bo Bergquist

Utslippskrav for lastebiler

Utslippskrav for tunge kjøretøy fordelt på ulike Euro-klasser i g/kWh viser at dagens lastebiler forurensrer mye, mye mindre enn en fra 1987.

Utslippskrav for tunge kjøretøy fordelt på ulike Euro-klasser i g/kWh.

Direktiv (registreringsår)	NO _x	PM	HC	CO	CO ₂
Euro 0 (≤1993)	17	0,65	1,5	5,6	Ingen
Euro I (1994-1996)	8	0,36	1,1	4,5	Ingen
Euro II (1997-2000)	7	0,15	1,1	4	Ingen
Euro III (2001-2006)	5	0,1	0,7	2,1	Ingen
Euro IV (2007-2008)	3,5	0,02	0,5	1,5	Ingen
Euro V (2009 -2014)	2	0,02	0,5	1,5	Ingen
Euro VI (2014-)	0,4	0,01	0,13	1,5	Ingen
Endring i krav, Euro 0-VI	-98 %	-98 %	-91 %	-73 %	

NO_x Nitrogenoksider, PM Partikkelmasse, HC Hydrokarboner, CO Kullos, CO₂ Karbondioksid

Kilde: tiltak.no – Tiltakskatalog for transport og miljø

Helseskadelig luft i kabinen

Piloter, kabinansatte og passasjerer føler seg noen ganger uvel i løpet av flyturen, og noen blir syke. Årsaken kan være små oljelekkasjer i flymotoren, men flyselskapene har vært uvillige til å gjøre noe med problemet. Før EasyJet nå kommer på banen.

Av: Claude R. Olsen



Luft fra kompressorene i jetmotorene (bleed air) blåses inn i ventilasjonssystemet der den blir nedkjølt og blandes med resirkulert luft fra kabinen

Det britiske lavprisselskapet har bedt sin filterprodusent om å utvikle et nytt filtersystem for kabinluften som etter planen skal testes neste år. Beslutningen til EasyJet har fått ansatte over hele verden til å øyne håp om bedring av kabinluften.

– Lukt i kabinluften kan føre til kostbare forsinkelser eller at flyet må gjøre vende-reis. Luktfilterne til Palls (leverandøren) vil hjelpe oss med å dempe problemet. Vi har gjennomført en omfattende studie og gjort flytester før vi bestemte oss, sier Ian Davies, sjefsingeniør hos EasyJet.

Nytt konkurransefortrinn

Anneli Nyberg, leder av SAS Norge Kabinforening, er svært fornøyd med at EasyJet har tatt dette initiativet.

– Når et av Europas store flyselskaper, att-påtil et lavprisselskap, har bestemt seg for å sette inn filter ombord, med kostnadene det medfører, må det være en grunn. Det kan være at de ser det som et konkurransefortrinn ved å vise til at de har renere luft om bord, sier hun.

Lasse Sandaker-Nielsen, kommunika-sjonssjef i Norwegian har sjekket med sine fagfolk om det nye filteret som Easyjet vil ta i bruk.

– Vi er ukjent med denne typen filter. Mulig det er et filter som kun er tilgjengelig på Airbus-fly, men alle nyvinninger



Anneli Nyberg, leder av SAS Norge Kabinforening, er bekymret for manglende oppfølging fra flyselskapene på oljegasser som kommer inn i kabinen. Foto: Trygve Bergsland.



Et nytt filtersystem som utvikles for EasyJet vil hindre oljegasser å komme inn i kabinen. Foto: EasyJet

som bidrar til forbedringer er interessant for oss, sier han.

Mangeårig problem som ikke er løst

For at det skal bli nok luft å puste i når flyet stiger til marsjhøyde, må lufttrykket i kabinen være mye høyere enn det som er på utsiden av flyet. Dette er løst ved at luft fra kompressorene i jetmotorene (bleed air) blåses inn i ventilasjonssystemet der den blir nedkjølt og blandes med resirkulert luft fra kabinen.

Omtrent halvparten av kabinluften kommer fra flymotorene. Denne løsningen har de aller fleste jettfly i dag med unntak av Boeing 787 Dreamliner som har elektriske kompressorer.

Luften fra jetmotorene blir ikke filtrert, så når det blir en oljelekkasje i motoren, vil damp fra oljen følge med luften inn i kabinen. Den resirkulerte luften blir filtrert, men filtrerne fjerner ikke de flyktige stoffene fra syntetisk olje som brukes i jetmotoren og i hydrauliske systemer.

Disse oljene inneholder en blanding av stoffer, deriblant såkalte organofosfater som kan gi nevrotoksiske skader selv i små doser. Oljen varmes opp i motorene, noe som gjør at det skjer kjemiske reaksjoner som skaper enda flere stoffer. Når kabinbesetning og passasjerer puster inn disse

stoffene er symptomene kvalme, vondt i hodet og svimmelhet.

Det finnes ikke noe målesystem for å oppdage om det kommer oljepartikler inn i kabinluften i dagens fly. Dårlig luft merkes bare når piloter, kabinansatte og passasjerer kjenner ubehagelig lukt.

En rekke er blitt syke

Storbritannia er kommet lengst i å kartlegge hendelser med dårlig luft. Ifølge Sunday Times ble det rapportert om 292 tilfeller av gasser eller røyk i britiske fly mellom juni 2014 og mai 2015. Sykdom ble rapportert i 96 av tilfellene. Helsefaren ligger i at oljegassene kommer inn i blodet.

I Norge er tallene langt lavere ifølge Trond Eirik Strand, leder for Flymedisinsk seksjon i Luftfartstilsynet.

– I perioden 2008-2017 er det meldt inn tre tilfeller hvor besetningsmedlemmer på kommersielle fly har blitt eksponert for det som antas å være «bleed air», (det vil si luft eller lukt som lekker fra motorene) i slik grad at flypersonell har blitt akutt påvirket av det. Vi tar forbehold om at det ikke er utført et utvidet søk og at det kan være forhold i luftfarten som ikke er rapportert inn, sier Strand.

Krever handling nå

Piloter og kabinansatte har tatt opp dette

problemet med flyselskapene i mange år. I 2006 ble interesseorganisasjonen The Global Cabin Air Quality Executive (GCAQE) etablert for å dokumentere hendelser med dårlig luft og legge press på flyselskapene. Flykaptein Tristan Loraine som er talsmann for GCAQE uttalte etter Den internasjonale konferansen for kabinluft i London i september i år at tiden er inne for bransjen å slutte å bagatellisere problemet.

– Flyindustrien må sette helsen til passasjerer og ansatte først. Konferansen viste at løsningene finnes, slik som filtrerings- og sensorutstyr, sier Loraine.

Også norske organisasjoner har tatt opp problemet med dårlig luft i kabinene i årevis. En av disse er Parat, der Anneli Nyberg leder SAS Norge Kabinforening. Nyberg ønsker ikke å skremme noen fra å fly, men sier de flygende ikke kan la være å ta opp problemstillingen.

– Dette er et ansvar som bransjen og ikke minst produsentene har. Våre fagforeninger og ansatte har møtt en ganske massiv vegg og motstand. Alle er enige om at dette er et problem, men ikke hvordan vi best skal forebygge slik at det er trygt å fly. Det må settes av ressurser til å forske på helseeffektene og til å sette inn filtre for å rense luften, sier hun.

Ler mer på gcaqe.org og aerotoxic.org

Luft- kvalitet i flykabin



Jeg er blitt oppfordret til å skrive om luftkvaliteten i kabinen ombord i passasjerfly. Det er et vanskelig eller enkelt tema, alt avhengig av hvilken innfallsvinkel man har og hva som er tema.

Av: Lars Tjensvoll, flylege

Det har i mange tiår versert rykter og påstander om hvor dårlig luftkvaliteten er i kabinen og at den er farlig for de som jobber der. Jeg har ingen mulighet til å gå inn i detaljer i den forskningen som er gjort. Den siste utviklingen knyttes til en hypotese «Aerotoxic syndrome: a new occupational disease?» som er publisert i Public Health Panorama, volume 3, issue 2 fra juni i år (side 141 til 356). Nederst på siden finner du en kobling til en omfattende vitenskapelig gjennomgang av problemstillingen, samt en kobling til den siste artikkelen og kobling til et tilsvarende skrevet av fire av de største flymedisinske organisasjoner i verden. En ting er sikkert: her kommer forskning og synspunkter til å utvikle seg dramatisk i årene fremover.

Hvordan kabinluften håndteres er forskjellig for flytypene, men gjøres i henhold til gjeldende standarder. Den består stort sett av en blanding resirkulert luft og komprimert luft som filtreres i et HEPA-filter før det kommer inn i kabinen. Denne luften er derfor renset så mye som er mulig. Detaljer om hvordan dette justeres i teknisk forstand kan dere mer om enn det jeg kan. De viktigste helsemessige faktorer som er annerledes i kabinluften er for det første at

det er et lavere oksygentrykk enn ved havoverflaten, luften er tørr, det er vanskelig å tilføre fuktighet og luften er ofte varm. Det lavere oksygentrykket skal ikke være et problem for kabinbesetningen i og med at det er krav til at dere skal ha en helse som tåler den normale trykkendringen og endringen i O₂-metning som skjer i en trykkabin. Ansatte som har røkt over mange år, kan komme til å få problemer med å fungere, men her kommer kroppens kompensasjonsmekanismer inn og justerer manglende lungekapasitet med bedre opp- og nedtak og andre endringer i fysiologien.

Den tørre og varme luften gir ofte ubehag med tørre øyne, tørre slimhinner og tørr hud, tørrhet i lunger, samt en følelse av tretthet. Dette har i alle år vært en stor utfordring som håndteres på forskjellige måter, og som kan kompenseres ved å drikke nok vann, gå luftig kledd og smøre tørr hud med gode kremer. Høy temperatur i et arbeidsmiljø gir også en følelse av tretthet. Etter mitt syn er dette en stor utfordring for velværet i jobbsituasjonen og er helsemessig plagsomt – men ikke helsemessig farlig. Det kan likevel gi uheldig forverring av andre faktorer i kabinbesetningers arbeidsmiljø

som lange arbeidsdager, økt tempo og kortere hviletid.

Dette var noen av mine refleksjoner over helsemessige problemstillinger ved kabinluften. Ytterligere informasjon er referert i koblingene under.

Health Effects of Contaminants in Aircraft Cabin Air:

<https://www.asma.org/asma/media/asma/Travel-Publications/Air-contamination-health-effects-report-v2-7-Apr2014.pdf>

Public Health Panorama - Aerotoxic syndrome: a new occupational disease?

<http://www.euro.who.int/en/publications/public-health-panorama/journal-issues/volume-3-issue-2-june-2017/original-research3>

Letter from Aerospace Medical Association (AMA):

<http://www.euro.who.int/en/publications/public-health-panorama/correspondence/aerotoxic-syndrome-a-new-occupational-disease/letter-to-the-editor>

Assistanse ved alvorlige hendelser

Flysikkerhetskomiteen i Norsk Pilot Forbund (NPF) er nå etablert og er sammensatt av representanter fra SAS Norge Pilotforening (SNF), Norwegian Pilot Union (NPU), Bristow Norway Flygerforening (BNF) og Widerøes Flygerforening (WFF).

Av: André M. Skandsen, leder av Flysikkerhetskomiteen

Vi er avhengige av innspill fra alle flygende på relevante flysikkerhetsmessige utfordringer og problemstillinger dere møter ute på jobb. Dette skal selvsagt ikke erstatte intern- eller myndighetsrapportering, men gi oss mulighet til å følge opp saker gjennom våre egne kanaler og bidra til at sakene blir løst på en betryggende måte.

Vi håper derfor at dere kan ta dere tid til å kontakte den enkelte fagrepresentant med relevante saker dere ønsker fulgt opp av Flysikkerhetskomiteen og av forbundet.

Beredskapstelefon

Mange har med rette etterlyst muligheten for raskt å få tak i assistanse fra Norsk Pilotforbund og Parat ved en alvorlig hendelse, et uhell eller en ulykke.

Det er nå ikke lenge før vi vil «gå live» og distribuere både et mobilnummer samt et beredskapskort som vil få plass i sertifikatlommen.

André M. Skandsen er leder for Flysikkerhetskomiteen i Norsk Pilot Forbund (NPF).

Foto: Trygve Bergsland.



Den tekniske løsningen er klar, det gjenstår kun å ferdigstille og kvalitetssikre interne instruksjoner.

Formålet med denne tjenesten er å sikre at alle medlemmer har rask tilgang på juridisk og praktisk bistand dersom det er akutt behov. Selv om arbeidsgiver bidrar med formell bistand, vil det alltid være fornuftig å søke juridisk bistand fra ditt forbund. Dette er spesielt viktig ved hendelser i utlandet der det ofte er et spørsmål om å fordele skyld tidlig i prosessen, uavhengig av en gransking gjennomført av en nasjonal havarikommisjon.

Drivstoffpåfylling med passasjerer om bord

Fagforeningen til de ansatte ved Gardermoen Fuel Service (GFS) kontaktet pilotforbundet i fjor høst med en bekymring rundt etterlevelse av gjeldene regelverk for kommunikasjon under drivstoffpåfylling med passasjerer om bord.

Basert på denne bekymringen, samt egne undersøkelser av gjeldende praksis, sendte NPF en formell bekymringsmelding til Luftfartstilsynet og vi gjengir noen av punktene som ble tatt opp under:

- Flysikkerhetskomiteen er i tvil om hvordan tankingspersonellet raskt skal kunne oppnå kontakt med cockpit dersom det oppstår en situasjon under tanking som kan kreve en evakuering av passasjerer og besetning.
- Det er etter vårt syn også uheldig at kommunikasjonen mellom cockpit og tankingspersonellet kan gå via en tredjepart, i form av bakkepersonell fra et ground handling-selskap. Vi er i tvil hvorvidt forskriften åpner for en slik løsning og om bakkepersonellet har kompetanse eller tid til å utføre denne oppgaven på en forsvarlig måte.





Norsk Pilot Forbund (NPF) er bekymret og mener gjeldene regelverk for kommunikasjon under drivstoffpåfylling med passasjerer om bord ikke blir fulgt opp i praksis.

- Piloter fra all tre selskap innrømmer at tanking i blant skjer uten at det er opprettet noen form for kommunikasjon mellom cockpit og tankingspersonell. Det er da grunn til å tro at tankingspersonellet ikke er klar over at det er passasjerer om bord eller at det rett og slett har utviklet seg en oppfatning om at denne toveiskommunikasjonen ikke er så viktig.

Selv om forskriften ilegger tankingspersonalet ansvaret for å opprette kommunikasjon, påligger det allikevel flyselskapene et ansvar å sørge for at prosedyrer er i samsvar med forskriften og at disse blir fulgt av operativt personell.

Luftfartstilsynet har i sitt tilsva- r til NPF blant annet gitt følgende tilbakemelding:

Luftfartstilsynet vil likevel, basert både på FSK sine bekymringer, samt henvendelse fra Aviation Fueling Services, tilskrive alle norske operatører i sakens anledning. Det enkelte flyselskap vil få pålegg om å klargjøre sine egne beskrevne prosedyrer i forbindelse med tanking til den enkelte leverandør av drivstoff som selskapet bruker. Selskapet må sørge for at disse pro-

sedyrene er kjent blant alt berørt personell, og at prosedyrene etterleves i de daglige operasjonene. Flysikkerhetskomiteen ønsker derfor en tilbakemelding fra medlemmene på hvorledes tanking med passasjerer om bord foregår, og om det er etablert toveiskommunikasjon som beskrevet i gjeldende EASA-bestemmelse:

AMC1 CAT.OP.MPA.195 Refuelling/ defueling with passengers embarking, on board or disembarking:

(2) two-way communication should be established and should remain available by the aeroplane's inter-communication system or other suitable means between the ground crew supervising the refuelling and the qualified personnel on board the aeroplane; the involved personnel should remain within easy reach of the system of communication;

Tilbakemeldinger bes sendt til:
andre.skandsen@gmail.com.

Alle tilbakemeldinger blir selvsagt anonymisert og kun benyttet til å utarbeide statistikk over gjeldende praktisering og etterlevelse.

Leder av Flysikkerhetskomiteen:

André M. Skandsen (WF)
E-post: andre.skandsen@gmail.com
Mobiltelefon: 920 29 665
Dekker også fagfeltet «AGE»,
rullebanesikkerhet, merking, skilting,
brann- og havari tjeneste og lignende.

Security:

Carl August Harbitz-Rasmussen (SNF)
E-post: pilotcarl@gmail.com
Mobiltelefon: 913 85 830

Helicopter:

Øistein Sagmo (BNF)
E-post:
Oistein.sagmo@bristowgroup.com
Mobiltelefon: 907 69 550

Accident Analysis & Prevention:

Tony Vik (SNF)
E-post: Tony.vik@lyse.net
Mobiltelefon: 926 06 633

Human Performance:

Stian Holmlimo Kvam (NPU)
E-post: Stian.kvam@outlook.com
Mobiltelefon: 993 53 659

Air Traffic Services:

Jørgen Hverven (NPU)
E-post: Jorgenhverven@gmail.com
Mobiltelefon: 932 68 887

Dersom dere har innspill i forhold til fatigue, tjenestetidsbestemmelser, flymedisin eller arbeidsmiljø for øvrig, bør dette rettes til Industriell komité og PAG-representant:

Leder IKOM:

Trond Einar Solberg (SNF)
E-post: tresolbe@online.no
Mobiltelefon: 922 62 128

IKOM representant:

Tove Henriksen (WFF)
E-post: tove.henriksen@wideroe.no
Mobiltelefon: 930 09 575

PAG: Ingrid Thune (WFF)

E-post: ithune@me.com
Mobiltelefon: 905 19 291

Fremtidens arbeidsliv

Den teknologiske utviklingen har skutt fart de siste årene og «kunstig intelligens» har blitt et velkjent begrep når det snakkes om arbeidslivet som stadig er i endring. Dette fører til at kompetansen vi sitter på i dag må videreutvikles for morgendagens arbeidsliv.

Kommentar av: Mari Risnes, nestleder i Parat UNG

Det stilles høyere krav til at vi som arbeidstakere tar ansvar for kontinuerlig faglig utvikling. Livslang læring er viktigere enn noensinne, og vi trenger arbeidsgivere med på laget.

Omstilling og kompetansebygging

Det er nemlig ikke slik at vi som arbeidstakere kan ta en utdanning, få oss jobb, og være trygg i denne jobben uten å videreutvikle vår kompetanse. Kunstig intelligens tar over mange arbeidsoppgaver, noe som stiller høyere krav til nytenking og omstilling for både arbeidstaker og arbeidsgiver.

Videreutdanning er en kritisk faktor for at vi faktisk kan henge med i utviklingen. Tilbudene av kurs og studier finnes, og de fleste av dem er nokså tilgjengelige.

Som medlem i Parat kan du søke om økonomisk støtte til videreutdanning, og du får gode rabatter på kurs. Dette er et fantastisk tilbud, men vi ser at flere av dem som velger å benytte seg av tilbudet ikke klarer å gjennomføre videreutdanningen.

Parat UNG mener arbeidsgiver har et ansvar i å legge til rette for faglig utvikling av ansatte, slik at kompetanseutvikling kan være en naturlig del av arbeidslivet og karrieren. Permisjon med lønn og arbeidsoppgaver av mindre omfang i perioden med

videreutdanning er en viktig forutsetning for at arbeidstaker gjennomfører påbegynt videreutdanning.

Faglig utvikling kan virke motiverende og inspirerende for arbeidstaker og dermed føre til mer effektivitet og kreativitet på arbeidsplassen, som igjen vil gi økt gevinst for arbeidsgiver. Det er altså gunstig for begge parter at videreutdanning blir prioritert, og det er nødvendig at arbeidsgiver ser på videreutdanning som en

vinn-vinn-situasjon. Arbeidstaker blir mer rustet for den teknologiske utviklingen, og arbeidsgiver på sin side sikrer seg at ansatte har den kompetansen som er nødvendig for at bedriften skal kunne møte morgendagens arbeidsliv – og med riktig kompetanse.

Vi som unge må allerede i dag ta ansvar for egen læring. Derfor er det viktig at vi får med arbeidsgiver på laget slik at vi kan møte fremtidens arbeidsliv – sammen.



I tillegg til Idar Gundersen, er Mari Risnes, Ina Maria Hansen, Scott Dennis og Ann Charlotte Egge i styret for Parat UNG. Foto: Trygve Bergsland.



Jon Ole Whist fra Farmaceutene, Trond A. Teisberg fra Virke og Kjell Morten Aune fra Parat. Foto: Anne Hegland i Virke.

Finansiering av tillitsvalgtkurs i apotek

Farmasiforbundet, Parat og Farmaceutene signerte i slutten av oktober en revidert avtale med Virke om Apotekenenes opplysnings- og utviklingsfond (OU-fondet). Avtalen skal sikre et fortsatt godt fundament for kursing av tillitsvalgte i apotek.

Fondet og er bygget opp slik at apotekansatte trekkes en liten sum per måned, og arbeidsgiverne skyter inn det doblette. Finansieringen er dermed et spleiselag mellom arbeidsgiver og arbeidstaker.

Fondsmidlene fordeles hvert år mellom Farmasiforbundet i Parat, Farmaceutene og Virke. Pengene går i hovedsak til kursing av ledere og tillitsvalgte. Norges Farmaceutiske Forening skriver på sin nettside at satsene i fondet har vært uregulert siden åttitallet, og derfor var overmodne for revisjon. – Vi fremmet krav om revisjon av avtalen i forbindelse med hovedtariffoppgjøret i 2016, sier forhandlingsjef Jon Ole Whist til eget nettsted.

Globalisering får konsekvenser for Norge

Globalisering av luftfartsbransjen og konsekvenser for Norge og norske ansatte var blant temaene til statssekretær Tom Cato Karlsens besøk på Parats luftfartskonferanse.

Regjeringen jobber for tiden med en luftfartsstrategi, og Karlsen trakk opp flere utfordringer for bransjen, som globalisering, bemanning og nye forretningsmodeller.

– Vi ser sterkere internasjonal konkurranse mellom både flyselskaper og lufthavner. Hvordan vi skal innrette rammebetingelsene i en situasjon med et stadig åpnere globalt luftfartsmarked, er blant det vi vil diskutere. Vi ser også stadig større press på lønninger og arbeidsforhold for ansatte i luftfarten, sier Karlsen.

Han viser til økende bruk av innleie, bemanningsbyråer og kreative markedsmodeller.

– Vi vil vurdere tiltak som sikrer at arbeidstakernes rettigheter blir ivaretatt. Dette er en utfordring i en bransje der norske selskaper konkurrerer med selskaper fra helt andre deler av verden, som har andre måter å tenke på, sier Karlsen.

Statssekretær Tom Cato Karlsens.
Foto: Vette Daler.



YS-leder Jorunn Berland. Foto: Erik Norrud.

Utryggheten i arbeidslivet øker

Utryggheten i arbeidsmarkedet øker ifølge YS Arbeidslivsbarometer for 2017. Arbeidslivsbarometeret er en årlig analyse av tilstanden og utviklingen i norsk arbeidsliv og ble gjennomført for første gang i 2009.

Arbeidslivsbarometeret viser ifølge Berland at organisasjonen oppfattes som viktig, også blant de som ikke er organisert.

– Dette er en generell anerkjennelse av at fagforeningene har en viktig rolle i norsk økonomi, sier Berland.

Hun sier det samtidig er et tankekors at så mange sier de støtter fagbevegelsen, men velger å ikke organisere seg.

– Når færre organiserer seg får også fagbevegelsen mindre innflytelse. Det svekker det unike trepartssamarbeidet vi har utviklet i Norge, sier YS-lederen.

Ny tannhelsesekretær får millionerstatning

Etter flere seire i Høyesterett og en erkjennelse fra NAV som bekrefter sammenhengen mellom kvikksølveksponering og sykdom, kjemper flere tannhelsesekretærer fortsatt for retten til yrkesskadeerstatning.

Tannhelsesekretærenes Forbund (ThsF) og Parat har ved hjelp av advokat Øyvind Vidhammer i advokatfirmaet Simonsen Vogt Wiig nå vunnet frem med nok et krav i en kvikksølvsak.

– Gjensidige forsikring må betale den kvinnelige tannhelsesekretæren i overkant av 1,5 millioner kroner i erstatning. Vi har flere lignende saker som fortsatt føres mot forsikringsselskapene, der det forhåpentligvis vil bli truffet avgjørelser innen kort tid, sier Vidhammer.

Leder i ThsF, Gerd Bang-Johansen, er glad for at disse

sakene blir løst, men er svært kritisk til forsikringsselskapene som fortsatt nekter å utbetale erstatninger.

– Vi spør oss hvor mange ganger selskapene må tape i rettssystemet før disse kvinnene får rettferdighet, sier Bang-Johansen.



Leder i ThsF, Gerd Bang-Johansen. Foto: Vetle Daler.

Parat støtter allmenngjøring

Parat gir sin fulle støtte til allmenngjøring av tariffavtalene for overnattings-, serverings- og cateringvirksomheter. Nestleder i Parat, Vegard Einan, sier dette er et viktig signal i kampen for det seriøse og organiserte arbeidslivet.

Tariffnemnda har sendt forslag om allmenngjøring av tariffavtalen for NHO Reiseliv ut på høring. Parat skriver i sitt høringssvar at dette er et godt grep for å hindre sosial dumping og konkurransevridning.



Nestleder i Parat Vegard Einan. Foto: Parat/Bente Bjercke.

Økt fedrekvote

Til tross for massive protester fra både arbeidsgiver- og arbeidstakerorganisasjonene reduserte regjeringen fedrekvoten fra 14 til 10 uker i 2014. Tall fra NAV viser at antallet fedre som tok ut 10 uker permisjon eller mer sank fra 37,2 til 33,1 prosent fra 2015 til 2016.



Parat-leder Hans-Erik Skjæggerud. Foto: Parat/Bente Bjercke.

Parat-leder Hans-Erik Skjæggerud mener økning av fedrekvoten er et skritt i riktig retning, men at det er på tide å gå lenger og likestille mor og far som omsorgspersoner.

– Dagens regler diskriminerer menn fordi fars rett til lønnet permisjon er avhengig av mors opparbeidede rettigheter, sier Skjæggerud.

Han mener reglene bør endres slik at hver av foreldrene opptjener selvstendig rett til foreldrepermisjon.

– Hvis vi vil ha mer likestilling, må foreldrepermisjonsreglene endres, ikke bare flikke på dagens ordning som har mors aktivitet som utgangspunkt, sier Parat-lederen.

Ved en allmenngjøring kan tariffnemnda fastsette minstelønn. I tillegg kan de fastsette andre ufravikelige minstevilkår som vil bidra å styrke rettighetene og arbeidsvilkårene for uorganiserte, og arbeidstakere uten norsk statsborgerskap.

Overnattings-, serverings- og cateringvirksomheter er en stor og viktig næring i Norge, med 94 000 sysselsatte. To tredjedeler av disse jobber i bedrifter uten tariffavtale, og hele 44 prosent av sysselsatte i bransjen har utenlandsk bakgrunn.

Grådighetens pris og fagbevegelsens rolle

Over 70 tillitsvalgte fra region øst var i oktober samlet til konferanse med temaet fagbevegelsen og de tillitsvalgtes roller og oppgaver i tiden fremover. Sentralt i debatten står verdien av det organiserte arbeidslivet og trusler mot den norske samarbeidsmodellen.

Spørsmålet som ble stilt på konferansen er om høy organisasjonsgrad og kompetente tillitsvalgte er den viktigste garantisten for et seriøst arbeidsliv, eller er fagbevegelsen bakstreverske og en bremsekloss for utviklingen av et

moderne og fleksibelt arbeidsliv?

– Vi har lenge vært opptatt av verdien av et seriøst og organisert arbeidsliv, og vi har alle har et ansvar for å holde organisasjonsgraden oppe. Dette er viktig for å bevare det arbeids- og samfunnslivet vi

alle kjenner, sier nestleder i Parat Vegard Einan.

Han er opptatt av at fagbevegelsen og Parat må være i takt med tiden.

– Det er ikke slik at alt var bedre før, skal vi lykkes på vegne av våre medlemmer må vi treffe tidsånden, og hele tiden være i bevegelse, sier Einan.



Nestleder i Parat Vegard Einan. Foto: Parat/Bente Bjercke.

Teknologiskremsel

Gjør teknologiutviklingen deg spent eller redd? Preben Carlsen, konsernsjef i Trigger, stilte spørsmålet da Parat Media inviterte til bransjeseminar i oktober.

Temaet på bransjeseminalet var spekket med spådommer om hvordan teknologien er i ferd med å forandre vår virkelighet. Dette er ikke minst tydelig i mediebransjen.

– Mediebransjen har ikke vært flink nok til å fornye seg, sier Carlsen.

Han råder bransjen til å tenke helt nytt.

– Retenk alt, og begrav den tradisjonelle måten å tenke på, sier han.

Ifølge Carlsen mener tre av fire ledere at de ikke er oppdatert nok til å ta de riktige grepene for å møte den teknologiske revolusjonen.

– I en endringsglad virksomhet er nye oppgaver, roller og ansvar ikke skummelt, det er gøy. Utvikling i en digital tidsalder må drives på digitaliseringens premiser, men husk at det når alt kommer til alt handler det om mennesker, teknologi er bare et verktøy, sier Carlsen.

*Konsernsjef i Trigger
Preben Carlsen.
Foto: Vetle Daler.*



*Luftfartstilsynets direktør Lars Kobberstad.
Foto: Trygve Bergsland.*

Luftfartstilsynet varsler økt kontroll

Luftfartstilsynets direktør Lars Kobberstad varslet på Parats luftfartskonferanse økt kontroll med enkelte flyselskaper. Han sier selskaper med en komplisert selskapsstruktur, eller selskaper som mangler gode rutiner vil bli fulgt tettere opp fremover.

Samtidig sier han at tilsynet vil bruke mindre tid på selskaper som har orden på driften.

– Det er forskjell på et nystartet selskap som FlyViking, der mange rutiner skal på plass, og et selskap som Widerøe som over lang tid har vist at de har kontroll på driften, sier han.

Selv om det er høy sikkerhet i norsk luftfart viser ulykkesstatistikken at det i utgangen av september har vært fem dødsulykker hittil i år, mens det i 2016 var 16 dødsulykker. – Selv om statistikken viser relativt få hendelser har vi en ambisiøs målsetting for årene fremover. For offshore helikopter er målsettingen null, på innenlands helikopter er målet maksimalt én ulykke pr. 100 000 flygninger, sier Kobberstad.

Målsettingen for store kommersielle fly er 0,2 hendelser pr. 100 000 flygninger.

Vold i jobben som transportarbeider

Hele 63 prosent av kvinner i transportsektoren har opplevd vold og trusler på jobb viser en ny rapport fra European Transport Workers' Federation (ETF).

Marit Lindén, representerer flere enn Parat og kabinansatte i ETFs kvinnekomité i sivilfly-divisjonen. Her representerer hun alle de kvinnelige ansatte i flybransjen i Europa.

– Kvinner i luftfart opplever i mye større grad enn menn å bli trakassert på grunn av kjønn, og utskjelt av passasjerer for hvem vi er. Det er uakseptabelt at kvinnelige ansatte både på bakken og i lufta fortsatt må finne seg i slikt. Jeg håper både kolleger og arbeidsgivere vil bidra til å slå ned på dette, sier Lindén.



Leder av Parat Kabinforbund, Anneli Nyberg og Parat representant i ETF, Marit Lindén. Foto: Anneli Nyberg.

Leder av Parat Kabinforbund, Anneli Nyberg, er ikke overrasket over resultatene i undersøkelsen.

– Selv om det ikke er respondenter fra Norge med i undersøkelsen, skiller vi oss ikke fra resten av Europa. Vold og trakassering er et voksende problem som påvirker kvinners trygghet, helse og velvære på jobben, sier Nyberg.

EU-dugnad mot arbeidslivskriminalitet

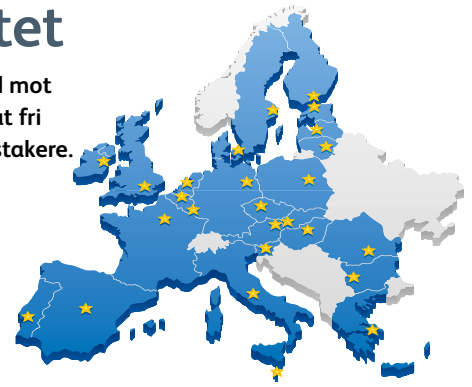


Statsminister Erna Solberg.

Foto: Thomas Haugersveen Statsministerens kontor

Statsminister Erna Solberg vil ha et felleseuropeisk samarbeid mot arbeidslivskriminalitet og sosial dumping. Dette for å hindre at fri flyt av arbeidskraft ender i useriøsitet og utnytting av arbeidstakere.

Diskusjonen om arbeidslivspolitikkk går høyt i EU-systemet, ikke minst om utstasjoneringsdirektivet. Direktivet omfatter mer enn to millioner arbeidstakere som midlertidig sendes ut av hjemlandet for å utføre tjenester, og gjelder også Norge. @NTB



1 av 10 arbeidstakere fanget i fattigdom

«Ei lønn å leve av» er et kjent slagord. For mange europeere er dette fremdeles noe å strebe etter. En fersk rapport fra EUs utredningsbyrå Eurofound roper varsko.

Gruppen som ikke får tilstrekkelig inntekt gjennom sin jobbing kalles «arbeidende fattige», og stadig flere yrkesaktive i EU opplever at de synker ned i fattigdom. Rapporten viser at dette er et betydelig problem som må tas tak i av myndigheter og partene i arbeidslivet.
Kilde: *arbeidslivet.no*

Foreldrepermisjon er bra for økonomien

De nordiske landene står i fellesskap bak en paneldebatt om foreldrepermisjon. Foreldrepermisjon er ikke bare en rettighet, men økonomisk vekst er avhengig av optimal bruk av arbeidskraft.

Et rimelig omsorgstilbud for barn og betalt foreldrepermisjon gjør det mulig for begge foreldre å komme seg tilbake i arbeid. Den norske utenriksministeren sier likestilling spiller en viktig rolle i den økonomiske utviklingen i Norge.

Kilde: *FN*



Barnearbeid

En ny ILO-rapport viser at nesten 152 millioner barn, hvert tiende barn i verden, var offer for barnearbeid i 2016.

I perioden 2000 til 2016 sank antallet barnearbeidere med 94 millioner, men tempoet på reduksjonen av barnearbeid må kraftig opp hvis vi skal nå FNs bærekraftsmål på dette området, konkluderer ILO-rapporten om barnearbeid.

Kilde: *FN*



Utsendte arbeidstakeres rettigheter

EU innfører lik lønn for likt arbeid på samme sted, og korter ned på den perioden utsendte arbeidstakere i EU-land må arbeide før de har krav på lokale arbeidsvilkår i vertslandet.

Arbeidsministerne i EUs medlemsland er enige om å endre Utsendingsdirektivet fra 1996.

Direktivet er tatt inn i EØS-avtalen, og en del av den norske arbeidsmiljøloven med forskrifter.

Kilde: *regjeringen.no*



Strekningen E18 Langangen – Grimstad er et av utbyggingsområdene i Nye Veier, men der strekningen er delt opp i seks selvstendige prosjekter. Illustrasjon: Nye Veier.

Statens vegvesen: Endringer i kø

Uansett hva du mener om planlegging og drift av norske veier kommer du ikke unna følgende: Vi står midt oppe i store endringer, som påvirker bilister, politikere og ikke minst ansatte og deres tillitsvalgte.

Av: Tellef Øgrim

Overføring av oppgaver til fylkene fra Statens vegvesen og omlegging av trafikkstasjonene utgjør til sammen forandringer som forandrer mange ansattes hverdag.

Nye Veier

Ambisjonene som ligger bak er like mange som diskusjonene som pågår, i offentlighet eller i lukkede rom. Blir det virkelig billigere, sikrere, raskere, mer effektivt og bedre kvalitet?

Oppstarten av Nye Veier AS er den omleggingen som har kommet lengst. Fjerde mai 2015 ble det statlige eide aksjeselskapet stiftet.

1. januar 2016 overtok Nye Veier ansvaret for utbygging og drift av flere motorveier fra Statens vegvesen.

Selskapets oppgaver omfatter å planlegge, bygge, drifte og vedlikeholde viktige

hovedveier. Nye Veier skal, i følge selskapet selv, være en slank og effektiv byggherre-organisasjon, med et mål om å sikre helhetlig og kostnadseffektiv utbygging og drift av trafikksikre hovedveier.

En skeptisk fagbevegelse

I første omgang har Nye Veier ansvar for å bygge ut Europavei 39 mellom Kristiansand og Ålgård, Europavei 18 og Europavei 6 i Trøndelag og Mjøsregionen.

Regjeringens mål var å etablere et selskap som kunne bygge nye motorveier raskere og mer effektivt enn det de Statens vegvesen er i stand til. En analyse Nye Veier AS selv bestilte fra konsultentselskapet McKinsey konkluderte med at det koster nesten dobbelt så mye å bygge nye motorveier i Norge som i Sverige.

Fra den motsatte politiske siden har De Facto, et forskningssenter for deler av

fagbevegelsen, gått kraftig ut mot de borgerlige partienes satsing på nettopp Nye Veier AS.

Protestene har ikke ført frem og samferdselsminister Ketil Solvik-Olsen fortsetter med prosessen, der han hevder at Nye Veier AS vil gi en unik mulighet til «å tenke både langsiktig og helhetlig når det kommer til utbygging av motorveier».

Ikke mye handlingsrom

Som kjent var opprettelsen av Nye Veier politisk styrt. Men de sentrale tillitsvalgte i Vegvesenet ble involvert. Det betyr ikke at de kunne gjøre noe særlig fra eller til i prosessen.

– I hele den prosessen var vi sentrale tillitsvalgte involvert. Vi prøvde å gjøre det beste ut av situasjonen, men i realiteten var det en sak vi ikke fikk gjort noe særlig med, sier Jannike Hanssen, leder for fagforeningen Parat i Statens vegvesen.

Hun viser til E18-utbyggingen på strekningen Arendal-Grimstad der nesten alle som var i prosjektet i Statens vegvesen ble overført til det nye selskapet i og med at etableringen av Nye Veier AS ble vurdert til å være virksomhetsoverdragelse, ifølge lovverket.

– Vi fikk landet gode avtaler for de som ble overført med både permisjonsavtaler og pensjonsavtaler. Noen av de som ble overført har kommet tilbake til Statens vegvesen, men mange har valgt å bli, sier Hanssen.

Trafikkstasjoner i endring

Vegvesenet har et pågående prosjekt kalt TK-Tjenestestruktur. TK står for trafikant og kjøretøy. Prosjektet omfatter både trafikkstasjonene og kundeservicesenteret i Vegvesenet i tillegg til funksjoner som utekontroll, i form av kontroll av kjøretøy langs veien.

Prosjektet omfatter også tilsyn, som handler om oppfølging av bilforhandlere, trafikkskoler og verksteder.

– Der ser vi blant annet på hvordan vi ville ha bygget opp Statens vegvesen i dag hvis vi skulle ha begynt helt på nytt, uten trafikkstasjoner? Derfor tror jeg ryktet har oppstått om at vi vil fjerne alle trafikkstasjonene. De kommer nok ikke til å forsvinne helt, men noen blir nok borte, sier Hanssen.

Dagens Vegvesen - en kompetansepool

Statens vegvesen er organisert med ett Vegdirektorat samt fem regioner med en veiavdeling i hvert fylke i tillegg til fagavdelinger på regionveikontoret.

Både veiavdelingen og avdelingene på regionveikontoret stiller sin organisasjon og fagkompetanse til disposisjon for den enkelte fylkeskommune i deres arbeid med utredning, planlegging, utvikling av kontraktssmaler, bygging, drift, vedlikehold og forvaltning av fylkesvei. Fylkeskommunene leder arbeidet med fylkesveisaker, som prioritering av tiltak, bevilgning av midler til fylkesveiene, tilsvarende det staten gjør på riksveiene.

Regionveisjefen rapporterer i fylkesveisaker til fylkeskommunen. For å løse mer kompliserte oppgaver innenfor eksempelvis tunnel, større bruprosjekter eller rassikring på en fylkesvei, kan regionveisjefen i den enkelte region trekke på spesialiserte kompetansemiljøer i andre veiregioner eller i Vegdirektoratet for å løse oppgaven i den enkelte fylkeskommune.

Statens vegvesen (Vegdirektoratet og regionene) utgjør med andre ord en samlet kompetansepool for den enkelte fylkeskommune. Regionveikontorets arbeid for den enkelte fylkeskommune er regulert gjennom avtaler (flerårig rammeavtale og årlig leveranseavtale) mellom fylkeskommunen og regionveisjefen.

Slik som Statens vegvesen har organisert sin virksomhet er det ingen faste organisatoriske enheter som bare utfører fylkeskommunale oppgaver. Videre får Statens vegvesen finansiert store

deler av utgiftene til veiadministrasjon over statsbudsjettet, slik at det for disse oppgavene ikke skilles mellom fylkeskommunale og statlige oppgaver i regnskapet. Det er ikke hele avdelinger som en kan peke på som skal overføres, men deler av oppgavene i en eller flere avdelinger

Skiller ut ansvar

På forsommeren i år behandlet Stortinget Regionreformen, som vil redusere antall norske fylker fra 19 til 11, inkludert Oslo. En rekke vedtak fulgte:

I forlengelsen av reformen ble det vedtatt en storstilt overføring av oppgaver fra statlig nivå til fylkene. Sykehus, barnevern, Innovasjon Norge, Forskningsrådet og viltforvaltning ble berørt.

I tillegg fattet Stortinget et vedtak som kan få stor betydning for drift av veier, og ikke minst for dem som jobber i veisektoren. >>



Samferdselsminister Ketil Solvik-Olsen. Foto: Samferdselsdepartementet



Jannike Hanssen, leder for fagforeningen Parat i Statens vegvesen. Foto: Ned Alley.

Vedtaket lød: «Stortinget ber regjeringen sørge for at regional veiadministrasjon, som har ansvar for planlegging og drift av fylkesveiene, overføres fra Statens vegvesen til regionalt folkevalgt nivå».

Nå arbeider Samferdselsdepartementet med et mandat som (trekk gjerne pusten her) vil gi Vegdirektoratet i oppdrag å utrede spørsmål om å overføre veiadministrasjonen som Vegvesenet utfører til fylkene etter veiloven.

Det er vel å merke ikke snakk om at regjeringen sender en melding til direktoratet med ordre om å overføre ansvaret, men en oppskrift på hvordan en slik prosess skal utredes.

Derfor er det for tidlig å si noe om hvordan en slik overføring i praksis vil arte seg, hvem som eventuelt må skifte arbeidssted, hva det kan bety for planlegging og drift av fylkesveiene og en lang rekke andre spørsmål.

”Vi er alltid positive til effektivisering av offentlig forvaltning. Men i dette tilfelle føler vi at dette er en pulverisering av etaten vår.

Jannike Hanssen, leder for fagforeningen Parat i Statens vegvesen.

Det eneste vi kan driste oss til å slå fast er at omleggingen blir stor, og viktig. Det bekreftes av de tillitsvalgte.

– Dette er veldig viktig. For dette kommer til å berøre alle som jobber i Statens vegvesen, og med nesten 700 medlemmer totalt i Parat Statens vegvesen, så vil dette berøre mange av våre medlemmer, sier Hanssen.

– Hvor stor del av Vegvesenets virksomhet er i dag knyttet til den virksomheten som blir berørt?

– Dette er et veldig vanskelig spørsmål å svare på. For en person som for eksempel jobber på veiavdelingen jobber ikke 100 prosent med fylkesveier. Vedkommende

jobber også for eksempel med riksveinet, sier Hanssen.

Hvorfor forandre på noe som fungerer?

Regionreformen har som mål å gi en rekke positive effekter, ikke minst å effektivisere offentlig forvaltning. Hanssen er positiv til effektivisering, men advarer likevel mot å reparere noe som allerede virker.

– Vi er alltid positive til effektivisering av offentlig forvaltning. Men i dette tilfelle føler vi at dette er en pulverisering av etaten vår. Vi har i mange år stått for planlegging og drift av fylkesvegene og har hatt et godt samarbeid med fylkene ute, så hvorfor endre på dette når ting fungerer, spør Hanssen.

– Kommer det til å forsvinne arbeidsplasser i Statens vegvesen?

– Det sier seg selv at det kommer til å forsvinne folk fra Statens vegvesen. Vi jobber ennå med å utrede om det kan dreie seg om en virksomhetsoverdragelse eller ikke, sier den Parat-tillitsvalgte.

Hanssen sier at dersom denne overføringen av ansvar ikke skulle bli vurdert som en virksomhetsoverdragelse i juridisk forstand, så kan det nesten se ut som ansatte i Statens vegvesen må søke på «sin egen jobb» i fylkene.

– Det dreier seg ikke bare om de ansatte som jobber på veiavdelingene, men vi har ansatte i flere avdelinger som også jobber med fylkesveiene, sier hun.

– Men det vil vel i så fall kanskje kompenseres av at behovet for den samme kompetansen vil øke i fylkeskommunene?

– Kompetansen vil øke i fylkeskommunen og kanskje forsvinne fra Statens vegvesen, sier Hanssen.

– Jeg forstår at det er for tidlig å si konkret hvordan dette vil arte seg, men vet vi hvilke funksjoner som skal overføres? I stortingsvedtaket heter det jo at «regional veiadministrasjon, som har ansvar for planlegging og drift av fylkesveiene, overføres fra Statens vegvesen». Gir dette en indikasjon på hva som skal overføres og ikke?

– Situasjonen vil ofte være slik at ansatte både har statlige og fylkeskommunale arbeidsoppgaver, oppgavene vil kunne flyte over i hverandre, og mengden oppgaver for den ene eller den andre vei-eier vil kunne variere sterkt over tid. Så det er noe uklart, hva og hvilke funksjoner som skal overføres.

– Hvordan oppfatter du stemningen og holdningene ute blant medlemmene til det som skal skje?

– Holdningen er nok slik at dette er ting de ikke får gjort noe med i og med at det er politisk styrt, men de er bekymret for arbeidsplassene sine. Stemningen er nok også litt avventende til vi får mer fakta på bordet, sier Hanssen.

– Hva gjør dere med saken?

– Vi som er tillitsvalgte på sentralt nivå har møter med ledelsen cirka en gang i måneden, i tillegg til at dette står fast på agendaen til alle hovedavtalemøtene. Ute i regionene driver de nå med kartlegging av ressursene vi bruker på fylkesveiene, sier hun.

Hanssen sier at de tillitsvalgte blir løpende informert om fremdriften i prosessen av ledelsen i Statens Vegvesen.

Få hjelp til tannlegeregningen

**Hull i tennene?
Sprukne fyllinger?
Rotfylling?**

Nå kan du få dekket utgifter til tannbehandling. Som YS-medlem får du tannhelseforsikring til en svært god pris.

Sjekk hva du betaler i måneden:

- 18–29 år: 47 kroner
- 30–49 år: 106 kroner
- 50–69 år: 170 kroner

**Ny
medlems-
fordel!**

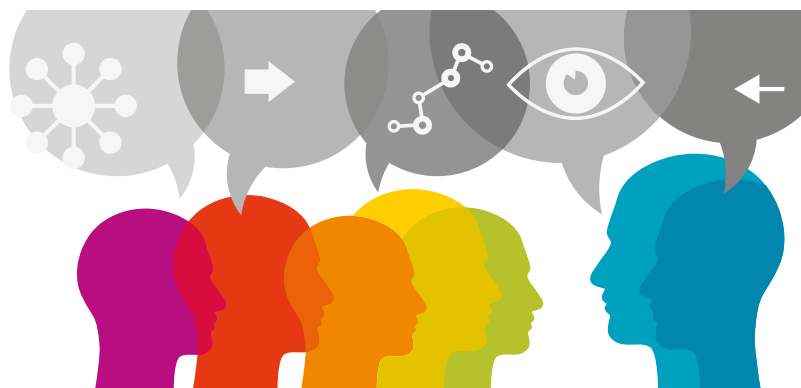
**Les mer og kjøp YS Tannhelseforsikring
på norsktannhelseforsikring.no/ys**

parat



Norsk
Tannhelseforsikring

Kurskalender for 2018



Grunnoplæringen Trinn1-kurs og Trinn2-kurs avholdes regionalt, for å bli kjent og bygge nettverk med andre i din region. Trinn3-kurs avholdes på østlandsområdet og følger avtaleverket, kursene er tilpasset de ulike sektorene (privat, stat, kommune og Spekter). Vi har videre delt opp Trinn3-kursene i følgende sektorer: Statlig sektor, privat sektor og Spekter (1-9) og KS, Virke-Huk og Spekter helse. Er du usikker på hvilken sektor du tilhører kan du gå inn på parat.com og finne dette på «Min side», der du finner din egen tariffavtale.

Fordypningskursene er tilrettelagt for at tillitsvalgte skal få økt kompetanse innenfor de områdene som er viktige i vervet som tillitsvalgt på arbeidsplassen. De aller fleste fordypningskursene krever gjennomført grunnopplæring i Parat, eller tilsvarende forkunnskaper.

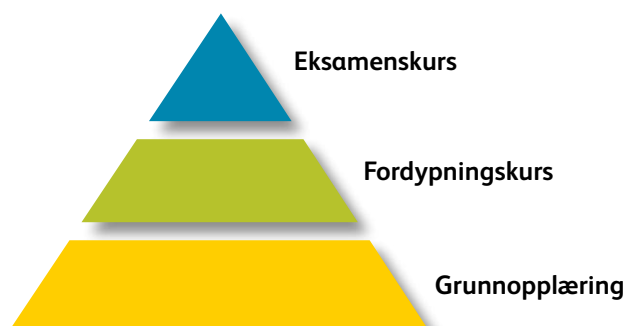
Høgskolekursene arrangerer vi i samarbeid med Høgskolen i Sørøst-Norge. Tillitsvalgte kan ta ett høgskolekurs hvert kalenderår. Våren 2018 arrangeres «Grunnleggende arbeidsrett» og høsten 2018 arrangeres «Samfunnsfag», med vekt på politikk og flerkulturelle samfunn.

Forelesninger på nett

Webinar er forelesninger på nett, med direkte overført bilde og lyd, i tillegg er det lagt til rette for chat, der du fortløpende kan stille spørsmål og få svar. Foreløpig er webinar, eller nettmøter i utprøvningsfasen her i Parat, men dette vil det bli mer av i 2018.



Kurspyramiden for tillitsvalgte i Parat



Kurs og konferanser for tillitsvalgte 2018

Januar

Ma	Ti	On	To	Fr	Lø	Sø
1	2	3	4	5	6	7
8	9	10	11	12	13	14
15	16	17	18	19	20	21
22	23	24	25	26	27	28
29	30	31	1	2	3	4

- 15.–17. januar Presentasjonsteknikk og kommunikasjon, Sanner
- 22.–24. januar Trinn3-kurs stat, Sanner
- 22.–24. januar Trinn3-kurs privat og Spekter (1-9), Sanner
- 22.–25. januar Grunnleggende arbeidsrett 15. studiepoeng 1. samling, Scandic Oslo City

Februar

Ma	Ti	On	To	Fr	Lø	Sø
29	30	31	1	2	3	4
5	6	7	8	9	10	11
12	13	14	15	16	17	18
19	20	21	22	23	24	25
26	27	28	1	2	3	4

- 5.–7. februar Trinn2-kurs Øst og Sør (tilpasset KS), Quality grand hotel, Kongsberg
- 5.–7. februar Kurs i forhandlingsteknikk privat sektor og spekter, Sanner
- 12. februar Paratkonferansen, Scandic Oslo airport
- 13. februar Tariffkonferansen, Scandic Oslo airport
- 14.–16. februar Forhandlingsteknikk og lokale forhandlinger KS/Virke-Huk og Spekter helse, Olavsgaard
- 26.–28. februar Presentasjonsteknikk og kommunikasjon, Sanner

Mars

Ma	Ti	On	To	Fr	Lø	Sø
26	27	28	1	2	3	4
5	6	7	8	9	10	11
12	13	14	15	16	17	18
19	20	21	22	23	24	25
26	27	28	29	30	31	1

- 5.–7. mars Økonomiforståelse og lokale forhandlinger i privat sektor og spekter, Scandic Oslo Airport
- 12.–14. mars Forhandlingsteknikk stat, Scandic Oslo Airport
- 13.–15. mars Trinn2-kurs Midt og Nord, Scandic Ishavshotel
- 13.–15. mars Trinn2-kurs Vest, Quality hotel Edvard Grieg
- 20.–23. mars Grunnleggende arbeidsrett 15. studiepoeng 2. samling, Scandic Oslo City

April

Ma	Ti	On	To	Fr	Lø	Sø
26	27	28	29	30	31	1
2	3	4	5	6	7	8
9	10	11	12	13	14	15
16	17	18	19	20	21	22
23	24	25	26	27	28	29
30	1	2	3	4	5	6

- 17.–18. april Styrearbeid, Olavsgaard
- 23.–25. april Konfliktbehandling, kommunikasjon og juss., Scandic Oslo Airport
- 24.–26. april Trinn2-kurs Øst og sør, Quality Hotell Klubben

Mai

Ma	Ti	On	To	Fr	Lø	Sø
30	1	2	3	4	5	6
7	8	9	10	11	12	13
14	15	16	17	18	19	20
21	22	23	24	25	26	27
28	29	30	31	1	2	3

- 23.–25. mai Trinn3-kurs privat og spekter (1-9), Sanner

Juni

Ma	Ti	On	To	Fr	Lø	Sø
28	29	30	31	1	2	3
4	5	6	7	8	9	10
11	12	13	14	15	16	17
18	19	20	21	22	23	24
25	26	27	28	29	30	1

- 4.–5. juni ParatStat konferansen, Radisson Blu, Gardermoen

Kurs og konferanser for tillitsvalgte 2018

Juli

Ma	Ti	On	To	Fr	Lø	Sø
25	26	27	28	29	30	1
2	3	4	5	6	7	8
9	10	11	12	13	14	15
16	17	18	19	20	21	22
23	24	25	26	27	28	29
30	31	1	2	3	4	5

August

Ma	Ti	On	To	Fr	Lø	Sø
30	31	1	2	3	4	5
6	7	8	9	10	11	12
13	14	15	16	17	18	19
20	21	22	23	24	25	26
27	28	29	30	31	1	2

- 29.–31. august Trinn2-kurs Øst og Sør, Olavsgaard
- 30. august Lokale forhandlinger for funksjonærer i NHO og Virke, Parats lokaler

September

Ma	Ti	On	To	Fr	Lø	Sø
27	28	29	30	31	1	2
3	4	5	6	7	8	9
10	11	12	13	14	15	16
17	18	19	20	21	22	23
24	25	26	27	28	29	30

- 3. september Tilsettingsråd stat, Park Inn
- 5.–6. september Regionmøte Vest, Bergen
- 10.–11. september Regionmøte Øst
- 12.–13. september Regionmøte Midt
- 17.–19. september Trinn3-kurs stat, Olavsgaard
- 17.–20. september Samfunnsfag – med vekt på politikk og flerkulturelle samfunn, Scandic Oslo City
- 20.–21. september Regionmøte Nord
- 26.–27. september Regionmøte Sør

Oktober

Ma	Ti	On	To	Fr	Lø	Sø
1	2	3	4	5	6	7
8	9	10	11	12	13	14
15	16	17	18	19	20	21
22	23	24	25	26	27	28
29	30	31	1	2	3	4

- 15.–17. oktober Trinn2-kurs Øst og Sør (tilpasset KS), Kongsberg
- 16.–18. oktober Trinn2-kurs Vest, Quality Hotel Edvard Grieg
- 17.–18. oktober Arbeidsgivers styringsrett, omstilling, permittering og nedbemanning - privat, Olavsgaard
- 22.–23. oktober Retorikk, Olavsgaard
- 23.–25. oktober Trinn2-kurs midt og Nord, Quality hotel Augustin

November

Ma	Ti	On	To	Fr	Lø	Sø
29	30	31	1	2	3	4
5	6	7	8	9	10	11
12	13	14	15	16	17	18
19	20	21	22	23	24	25
26	27	28	29	30	1	2

- 1.–2. november Arbeidsgivers styringsrett, omstilling og nedbemanning, Olavsgaard
- 5.–7. november konflikthåndtering - kommunikasjon og juss., Olavsgaard
- 14.–15. november Parat Landsmøte 2018, Radisson Blue, Bergen
- 20.–22. november Trinn2-kurs Øst og Sør, Quality grand hotel, Kongsberg
- 20.–22. november Trinn3-kurs KS, Virke-Huk, spekter helse, Olavsgaard
- 26.–27. november Retorikk, Olavsgaard
- 28.–30. november Trinn3-kurs Privat og spekter (1-9), Sanner
- 28.–30. november Trinn3-kurs stat, Sanner

Desember

Ma	Ti	On	To	Fr	Lø	Sø
26	27	28	29	30	1	2
3	4	5	6	7	8	9
10	11	12	13	14	15	16
17	18	19	20	21	22	23
24	25	26	27	28	29	30
31	1	2	3	4	5	6

- 3.–4. desember Arbeidstid, Olavsgaard



Øvrig kurs informasjon

Arrangementer i regionene

Regionene arrangerer Trinn1-kurs og konferanser for tillitsvalgte. For medlemmene tilbyr regionskontoret faglige temadager og aktiviteter av sosial karakter. Har du spørsmål om dette, kan du kontakte ditt regionskontor.

For mer informasjon om Parats kurs, konferanser, temadager og andre aktiviteter, finner du dette på parat.com, se «kurs og utdanning».



Reiser og overnatting

Parat ønsker å bruke opplæringsmidlene til gode kurs med mye læring på anerkjente hotell. For at flest mulig deltakere skal rekke fram samme dag, starter derfor de fleste kursene klokken 11.00. Ved å unngå overnatting dagen før kursstart og unødig bilgodtgjørelse, vil flere få anledning til å delta på kurs. Reisen må foregå på rimeligste måte og vi henviser til Parats reiseregulativ på Parats hjemmesider.

Parat har i de siste årene dessverre hatt mange ubenyttede hotellrom, uten at deltagerne har gitt beskjed eller meldt avbud. Dette hindrer at personer på venteliste får plass. Deltakere som uteblir fra et arrangement med bestilt overnatting, uten å varsle Parat, vil derfor i 2018 få tilsendt en regning på 1000 kroner pr. natt.

For Parat-kurs som blir avholdt på Sanner hotell, anbefaler vi deltakere fra Oslo å ta tog til Gran stasjon (på Gjøvikbanen). For deltakere som kommer fra Gardermoen, settes det opp en felles taxi fra flyplassen, bestilt av Parats kursadministrasjon. Det er viktig at deltakere på disse kursene gir tilbakemelding på om man skal være med eller ikke innen fristen som er oppgitt. Ved forsinkelser, må kursdeltager ta kontakt med kursansvarlig. Man må ikke benytte taxi alene uten godkjenning fra Gardermoen til Sanner.

Målgruppen på kursene er tillitsvalgte i Parat. Vi sender ut kursinvitasjon elleve uker før kursstart til tillitsvalgte som er i målgruppen for kurset. Deltakere på kurs blir valgt ut i fra verv, og hovedtillitsvalgte vil bli prioritert. For at du skal bli prioritert som kursdeltaker er det viktig at informasjonen på «Min side» til enhver tid er oppdatert.

For å kunne komme inn på «Min side» og melde deg på kurs, må du ha medlemsnummer og passord. Der står det også hvilke kurs og konferanser du har deltatt på tidligere og hvilke du har fått plass på. Har du spørsmål, ta kontakt med medlem@parat.com.

Har du spørsmål til kursene, kontakt:

kurs@parat.com, eller ring sentralbord på telefon: 21 01 36 00.

Du kan også kontakte kursadministrasjon i Parat direkte:

- Hege Thorud,
e-post: hege.thorud@parat.com, telefon: 924 49 819
- Monica Bjørlo,
e-post: monica.johansen.bjorlo@parat.com, telefon: 930 40 952
- Bente Trøen,
e-post: bente.troen@parat.com, telefon: 909 72 832



Parat-medlem Jan Erik Aasen er skadedyrbekjemper i ABS Skadedyrkontroll. Foto: Vetle Daler.

Dyrekjær skadedyrbekjemper

Hjemme har han en blind katt med diabetes. På jobben tar han livet av småkryp. Møt skadedyrbekjemper og Parat-medlem Jan Erik Aasen en dag han jakter skadedyr i en enebolig på Nesbru i Asker utenfor Oslo.

Av: Vetle Daler

En kunde har ringt og klaget på at det kravler i taket på soverommet. Da rykker Jan Erik Aasen (48) ut. Han er skadedyrbekjemper i ABS Skadedyrkontroll, og er ukentlig på oppdrag hos kunder i Oslo-området.

Giftig møte

Denne høstfredagen tar han runden rundt huset på Nesbru og sjekker boksene med gift han har satt ut tidligere.

– Boksene er til for å få ned bestanden, det er ikke løsningen. Løsningen er å finne ut

hvor de kommer seg inn i huset, og tette sprekkene, sier han.

Han bytter ut giftblokkene som mus og rotter har forsynt seg av, og flytter noen av boksene til andre steder på eiendommen



Jan Erik Aasen sjekker boksene med gift han har satt ut tidligere. Foto: Vetle Daler.

ABS Skadedyrkontroll

15 ansatte som opererer i Oslo og resten av Sør- og Østlandet.

- Betjener bedrifter, institusjoner, næringsmiddelbedrifter, hoteller, restauranter og kafeer, dagligvareforretninger og private hjem.
- Jobber med bekjempelse og forebygging av insekter, rotter, mus og lagervareinsekter, duekontroll og hygienekontroll av næringsmiddelbedrifter



Aasen bytter ut giftblokkene som mus og rotter har forsynt seg av. Foto: Vetle Daler.

før turen går inn i huset. Blant stedene som sjekkes er under kjøkkenbenken, hvor gnagere ofte dukker opp for å lete etter mat.

– Ingen spor her, men det har hendt at jeg har funnet musereir under kjøkkenbenker, sier Aasen.

Kurs og eksamen

For å bli godkjent skadedyrbekjemper må det kurs og eksamen til, i regi av Folkehelseinstituttet.

– Her må man blant annet være i stand til å gjenkjenne 20 ulike skadedyr, sier Aasen.

Blant dyrene en skadedyrbekjemper må ha kompetanse på er maur, biller, veggedyr, flått, veps, humle, bier, fluer, kakerlakker og forskjellige gnagere som rotter og ulike typer mus.

Jobben som skadedyrbekjemper er sesongbetont.

– Vi er ute på oppdrag hele året, men det er ekstra mye på høsten, særlig når det begynner å bli kaldt og snøen kommer. Da søker gnagerne inn, sier Aasen.

Han forteller historien om kunden som hadde et lager med proteinpulver i kjelleren.

– En rotte hadde kommet seg inn og forsynt seg av pulveret. Den var så stor til slutt at den ikke kom seg ut. Det var en ordentlig sværinger, ler Aasen.





1. Blant stedene som sjekkes er under kjøkkenbenken, hvor gnagere ofte dukker opp for å lete etter mat. Foto: Vetle Daler.

2. Det bender han finner musereir under kjøkkenbenker. Foto: Vetle Daler.

3. Aasen har ansvaret for nettbutikken, der firmaet selger «gjør det selv»-produkter for skadedyrbekjempelse. Foto: Vetle Daler.



Humant og effektivt

Til tross for at jobben hans er å utrydde uønskede småkryp, er Aasen glad i dyr. – Jeg er veldig dyrekjær, og er opptatt av avlaving skal gjøres så humant og effektivt som mulig. De er jo levende vesener. Rotter og mus er faktisk også beskyttet av dyrevelferdsloven, sier han.

Hjemme på Vøyenenga i Bærum har han en katt som er blind på det ene øyet, og som i tillegg har diabetes.

– Jeg har vært mye hos veterinæren med katta, og da er det greit å ha en jobb der jeg har frihet under ansvar. Jeg styrer det meste av tiden min selv, sier Aasen.

I tillegg til å bekjempe skadedyr «i felten», bestyrer han nemlig ABS' egen nettbutikk.

– Opprinnelig er jeg utdannet bilmekaniker, men har mange års bakgrunn fra lager, logistikk og innkjøp. Derfor var det naturlig at jeg fikk ansvaret for nettbutikken, hvor vi selger «gjør det selv»-produkter for skadedyrbekjempelse. Vi startet nettbutikken for halvannet år siden og omsetter allerede for seks millioner kroner, så her er det et stort marked, sier Aasen.

Vepsejobber

Aasen trives godt med å drive nettbutikken, men setter også pris på uteoppdragene. Og noen jobber er morsommere enn andre.

– Vepsejobber synes jeg er ganske artig, der er det mye rart. Ofte tør ikke kundene å fjerne vepsebol selv, spesielt de som er

redde for allergiske reaksjoner ved stikk. Så da er det bare å utstyre seg med drakt og ansiktsbeskyttelse og sette i gang. Jeg har vært forskånet fra å få vepsestikk på jobb, men en kollega fikk veps innunder drakta, humrer han.

– Visste du forresten at det er en myte at vepsen bare stikker en gang?

Bier, derimot, stikker bare en gang. I disse tider hvor bie-bestanden synker, er Aasen og kollegaene hans forsiktig med å drepe bier.

– Vi prøver heller å flytte dem, men i noen tilfeller, der de er en stor plage, må man drepe dem. Vi prøver alltid å overtale kunden til å finne andre løsninger først, sier han.



Jan Erik Aasen sier det i løpet av få år har vært en økning av kakerlakker og veggedyr på 700 prosent i Norge. Foto: Vetle Daler.

Veggdyr øker

De siste årene har antallet «eksotiske» skadedyr som kakerlakker og veggedyr økt i Norge.

Fra 2007 til 2016 har antall registrerte årlige veggdyrbekjempelser økt med nærmere 700 prosent. I 2007 ble det registrert 447 bekjempelser av veggedyr i Norge. Ni år senere, i 2016, ble det notert 3034 tilfeller. Rundt 30 prosent gjelder overnattingssteder, ifølge Folkehelseinstituttet.

– Får du veggedyr, må alt ut, klær, tekstiler og møbler. Møblene plasserer vi på frysela-ger i noen dager. Mange kaster faktisk sen-ge sine etter veggdyrangrep, sier Aasen.

Når du er på reise bør du ifølge Aasen sette kofferten i badekaret, og skifte klær på badet.

– Ikke la klær ligge og slenge på hotell-rommet. Du kan også vippe opp senga og lyse med lommelykt for å se etter svarte flekker. Finner du slike flekker, er det trolig avføring fra veggedyr. Når du kommer hjem, bør du pakke ut utendørs og fryse ned klærne du har hatt med deg før du vasker dem. Det er litt styr, men får du veggedyr inn, kan jeg love deg at det blir mer styr, og det kan bli dyrt. Enkle forholdsregler kan spare deg for mye, sier han.

Ta forholdsregler

Skadedyrbekjemperen har også flere tips for hvordan du kan unngå de mer «tradi-sjonelle» skadedyrene.

– Ikke mat fugler for nær huset. Driver du med kompost, bruk en lukket kompost-

binge og hold vegetasjon unna huset, råder han.

Du kan også ifølge Aasen ta en runde rundt huset med speil eller selfiekamera, se under panelet etter sprekker der gnagere kan komme seg inn.

– La heller ikke vedstabler og lignende stå inntil husvegger. Når det gjelder maur, bør du ikke ha jord inntil veggen. Du bør også fjerne gamle stubber og råtne trær i nærheten, sier Aasen.



Parat
informerer



Arbeidstid for fremtiden

Parats hovedstyre har tidligere vedtatt at flaggsaken for 2018 skal være «Arbeidstid for fremtiden», noe som gjør at dette temaet vil synliggjøres i mye av arbeidet som skal gjøres i tiden fremover.

Noe av det organisasjonen vil sette søkelys på er positive og negative konsekvenser, i endret arbeidstid, som følge av den teknologiske utviklingen. I dette ligger også synliggjøring av hvilke positive og negative konsekvenser økt fleksibilitet i arbeidslivet har for forholdet mellom arbeidstid og fritid.

Seier over NHO

Parats medlemmer i Agility Subsea Fabrication i Tønsberg får tariffavtale etter en tvist mellom Parat og NHO. Parat-medlemmene blir omfattet av Verkstedoverenskomsten.

Selskapet legger ned driften i Skien og flytter ansatte til verftet i Tønsberg. NHO ønsket å vente til denne sammenslåingen var gjennomført før de ansatte kunne få tariffavtale, men Parat var av en annen mening.

– Kollektive forhandlinger er en forutsetning for at det organiserte arbeidsliv skal fungere. Det er gjennom tariffavtalen de tillitsvalgte får forhandlingsrett på vegne av medlemmene og rett til informasjon og drøftelser med arbeidsgiver, sier Parats forhandlingssjef Turid Svendsen.



Turid Svendsen. Foto: Vetle Daler.

Vikar i juridisk avdeling

Maren Hestenes Merli er advokat og ansatt i et tre måneders vikariat i Parats juridiske avdeling. Hun har jobbet i advokatfirmaet Grette, der hun fikk advokatbevilling i februar 2017. I Grette har Hestenes Merli jobbet med arbeidsrett og vil fortsette i 20 prosent stilling der, mens hun vikarierer de resterende 80 prosent i Parat.

Foto: Advokatfirmaet Grette.

Ny rådgiver i Tromsø

Siren Somby er ansatt som rådgiver på Parats regionkontor i Tromsø fra januar 2018. Hun har en master i innovasjon, organisasjon og ledelse fra Norges Fiskerihøgskole og har tidligere jobbet i NHO. I NHO jobbet Somby med kurs i arbeidsrett, varsling, HMS, medietrening og coaching.



Foto: Privat

Ny rådgiver i Oslo

Truls O. Bjørhei er ansatt som rådgiver på Parats regionkontor i Oslo fra januar 2018.

Han er utdannet jurist (cand.jur)

har jobbet i NAV. Bjørhei er tidligere vært tillitsvalgt AVYO og vil særlig jobbe med statsansatte og medlemmer i kommunal sektor.



Foto: Privat.

Vikar på regionkontoret i Oslo

Nathalie Gullager er ansatt i et vikariat i Parats regionkontor i Oslo fra februar 2018. Hun har en bachelor i jus og en mastergrad i menneskerettigheter og multikultur. Gullager har jobbet administrativt i Norwegian og som frivillig i Røde Kors og Amnesty. Hun har tidligere vært tillitsvalgt i forbindelse med studiene.



Foto: Privat.

Parats medlemsfordeler

Du kan spare mye ved å bruke Parats medlemsfordeler og nyte godt av noen av markedets beste forsikringer. Vi har også gode låne- og spareavtaler.

Som medlem får du direkte tilgang til en rekke advokater med spesialkompetanse, der arbeidsrettslig bistand er gratis. Du kan i tillegg få en times gratis konsultasjon med advokat i privatrettslige saker. Rabatt på hotell, leiebil, drivstoff og strøm er andre fordeler du har tilgang til, se parat.com for detaljer og mer informasjon.



Parats regionutvalg (RU)

■ RU region Nord (Finnmark, Troms, Nordland):

Leder: Lars Raymond Holm, Luftfartstilsynet

E-post: Lrh@caa.no

Johanne Hagerupsen, Høgskolen i Harstad

E-post: johanne.hagerupsen@hih.no

Anne-Katrine Thomassen, Brønnøysundregisterne

E-post: akt@brreg.no

Tor-Fredrik Olsen, Finnmark Fylkeskommune

E-post: tor.fredrik.olsen@ffk.no

Åse Helen Andersen, Apotek 1 Hammerfest

E-post: aasehelande@hotmail.com

Terje Grytdal Roland, Nord-Troms Tingrett, UNG-representant

E-post: terje.grytdal.roland@domstol.no

■ RU region Midt (Nord- og Sør Trøndelag, Møre og Romsdal):

Leder, Jannike Hanssen, Statens vegvesen

E-post: Jannike.hanssen@vegvesen.no

Morten Mørch, NTNU

E-post: Morten.morch@ntnu.no

Siri Finseth, Helse Nord-Trøndelag

E-post: Sirs.finseth@helse-nordtrondelag.no

Grete Kambuås, Boots Apotek

E-post: gretkam@online.no

Marit Holstad Aarsæther, Høgskolen i Volda

E-post: maritaa@hivolda.no

Mona Nerland, Politiet i Molde, UNG-representant

E-post: mona.nerland@politiet.no

■ RU region Øst

(Østfold, Hedmark, Oppland, Oslo og Akershus):

Leder: Hilde Margrete Bjørklund - Cappelen Damm AS

E-post: hilde.bjorklund@cappelendamm.no

Bente Iren Tollefsen Moen - Statens Pensjonskasse

E-post: bente.iren.moen@spk.no

Stein Grindheim - SAS Ground Handling

E-post: stein.grindheim@sas.no

Ronny Kjønso - Asko Øst

E-post: ronny.kjonso@asko.no

Anja P. Ahlstrøm – NIBIO

E-post: Anja.Ahlstrom@nibio.no

Hans Andreas Bøhmer, Securitas i Oslo, UNG-representant

E-post: hanboh@gmail.com

■ RU region vest (Rogaland, Hordaland, Sogn og Fjordane):

Leder: Rune Skaar, Bergen kommune

E-post: rune.skaar@bergen.kommune.no

Vidar Alfei, NAV Økonomitjeneste

E-post: vidar.alfei@nav.no

Hege Solbakken Sæbø, Stavanger Aftenblad AS

E-post: hege.solbakken.saebo@aftenbladet.no

Wibecke Søråas Onarheim, Gulating lagmannsrett

E-post: wibecke.soraas.onarheim@domstol.no

Gro Nondal Buvik, Sognekraft AS

E-post: gro.nondal.buvik@sognekraft.no

Erik Andreassen, Gate gourmet i Bergen, UNG-representant

E-post: eandreassen@gategourmet.com

■ RU region Sør (Aust- og Vest Agder, Telemark, Vestfold og Buskerud):

Leder: Ragnhild Negård – NAV

E-post: ragnhild.negard@nav.no

Nina Ødegård – Høgskolen i Buskerud og Vestfold

E-post: Nina.Odegard@hvb.no

Cecilie Holt, NAV

E-post: cecilie.holt@nav.no

John-Inge Nerland – Fylkesmannen i Buskerud

E-post: fmbujin@fylkesmannen.no

Anne Britt Skomedal, Vitusapotek Elefanten Kristiansand

E-post: annebritt1962@hotmail.com

Lahvry Helene Fürst Bright, UNG-representant

E-post: lahvry@hotmail.com

Spørsmål til juridisk og forhandlingsavdelingen i Parat

Vi som gir svar i denne utgaven av Parat er:



*Bjørn Are Sæther
Rådgiver*



*Anders B. Lindstrøm
Leder juridisks avd.
Advokat*



*Renate Messel Hegre
Forhandler*



*Thomas Lilloe,
Forhandler*



*Thore Eithun Helland
Advokat*



*Guro Løkken Bæro
Advokat*

Har du spørsmål til juristene eller til forhandlingsavdelingen, kan du sende spørsmålene til trygve.bergsland@parat.com. Vi hjelper deg som medlem med alle typer problemstillinger knyttet til arbeidsforhold og tolkning av avtaleverket. Du kan også ta kontakt med oss når det er behov for skriftlig og muntlig rådgivning i forbindelse med omorganisering, nedbemanningsprosesser, ferie, arbeidstidsordninger, trygdespørsmål og lignende.

For liten lønnsøkning

Vi har akkurat hatt lokale lønnsforhandlinger i kommunen hvor jeg jobber. Jeg er ikke fornøyd med det tillegget jeg fikk. Selv om jeg vet at vår tillitsvalgt gjør så godt hun kan i forhandlingene, vil ikke arbeidsgiver prioritere meg. Har du noen gode råd?

Wenche

Svar: Det vil alltid være slik at ikke alle får innfridd sine forventninger i lønnsforhandlingene. Pengene som skal fordeles er begrenset. I hovedtariffavtalen har vi bestemmelsen om lønnsamtale, der du kan be om en samtale med din nærmeste leder for å diskutere din lønnsutvikling. Her kan du også diskutere arbeidsgivers forventninger til din jobbutførelse og hva som skal til for å få

en bedre lønnsutvikling. Hvis du ønsker, kan du ha din nærmeste tillitsvalgt med i møtet og det skrives referat fra møtet dersom du ønsker det.

Bjørn Are

Oppsigelse og nye ansettelser

Jeg har vært ansatt i et transportfirma som i sommer måtte gå til oppsigelse av fem fordi vi mistet en stor kunde.

Oppsigelsesprosessen foregikk på en korrekt måte og arbeidsgiver fulgte ansiennitetsprinsippet og vi med kortest ansiennitet ble sagt opp. Nå er det snakk om at arbeidsgiver har avtale med en ny kunde, og at det er behov for å ansette tre av oss igjen. Spørsmålet mitt er om arbeidsgiver står fritt til å velge hvem av oss han vil ansette?

Kjell Morten

Svar: En arbeidstaker som er sagt opp på grunn av driftsinnskrenkning har fortrinnsrett ved nyansettelse. Fortrinnsretten gjelder i et år fra oppsigelsestidens utløp. Dersom det er flere som har rett til en stilling, plikter arbeidsgiver å følge de samme reglene for utvelgelse ved oppbemanningen som ved den forutgående nedbemanningen. Dette er beskrevet i arbeidsmiljølovens paragraf 14-2. Bestemmelsen innebærer at arbeidsgiver plikter å legge de samme utvelgelseskriteriene til grunn ved inntak som ved oppsigelsene. Dersom ansiennitetsprinsippet ble fulgt ved oppsigelsene, er arbeidsgiver som hovedregel forpliktet til å følge det samme prinsippet ved oppbemanningen. Dersom kompetansebehovet er et annet enn på oppsigelsestidspunktet, kan det imidlertid være saklig grunnlag for å fravike ansiennitetsprinsippet ved nyansettelse.

Anders

Omsorgspermisjon

Jeg har en gammel og syk mor på 93 år, som ved enkelte undersøkelser på sykehus trenger følge av pårørende. Er det noen bestemmelser som gir meg rett til fri for å følge henne når det er nødvendig?

Rigmor

Svar: Ja, i henhold til arbeidsmiljølovens bestemmelser har alle arbeidstakere rett til permisjon inntil ti dager hvert kalenderår for å gi nødvendig omsorg til foreldre,

ektefelle, samboer, eller registrert partner. Arbeidsmiljølovens bestemmelse regulerer kun rett til fri og ikke rett til fri med lønn. Dersom du er omfattet av en tariffavtale vil eventuelle rettigheter til velferdspermisjoner med lønn være regulert der. Alternativt kan også retningslinjer eller praktisering av velferdspermisjoner være beskrevet i bedriftens personalhåndbok.

Renate



Betaling for ubekvem arbeidstid

Jeg jobber en del ubekvem arbeidstid og får normalt utbetalt tillegg for dette. Nå krever arbeidsgiver at jeg skal avspasere ubekvem arbeidstid og at jeg ikke kan kreve å få utbetalt dette som lønn. Er dette riktig?

Turid

Svar: I henhold til arbeidsmiljølovens paragraf 10-6 (12) er det slått fast at tillegg for arbeidet overtid ikke kan avspaseres, men må utbetales som lønn. Det finnes ikke tilsvarende lovbestemmelse for ubekvems-tillegg eller skifttillegg. Svaret avhenger derfor av hva som er avtalt. Arbeidsgiver kan ikke uten skriftlig avtale pålegge avspasering av ubekvemstillegget, og du kan heller ikke kreve å avspasere med mindre det er avtalt. Slike avtaler kan bare inngås med den enkelte arbeidstaker.

Det vil si at en avtale mellom arbeidsgiver og tillitsvalgte om at ubekvemstillegg skal avspaseres, ikke vil være gyldig. Oppsummert vil du altså ha krav på å få kompensasjonen for ubekvem arbeidstid utbetalt som lønn med mindre du har avtalt noe annet.

Thomas

Bytte av julegaver

Jeg bruker å få mye «ræl» til jul, og jeg begynner å bli lei av alt som fyller opp skuffer og skap. Det er også et styr å få skrotet på loppemarked hvert år. Hva kan jeg gjøre for å få byttet presangene til noe som jeg har glede og nytte av? Kan jeg kreve det av den butikken gaven er kjøpt?

Truls Reidar

Svar: Kanskje du bør ta en prat med slektningene dine og andre du får gaver fra. Fortell dem hva du ønsker deg. Du kan også be om at byttelapp legges ved. Etter kjøpsloven eller forbrukerkjøpsloven har du ikke krav på å få byttet varen, men mange butikker åpner for bytting i romjulen og ut på nyåret. Dette forutsetter som oftest at varen er som ny og i originalinnpakning. Noen gir penger tilbake, men de fleste butikker gir deg en «tilgodelapp» som du kan bruke på andre varer i samme butikk.

Thore

Ferie til gode når året er slutt

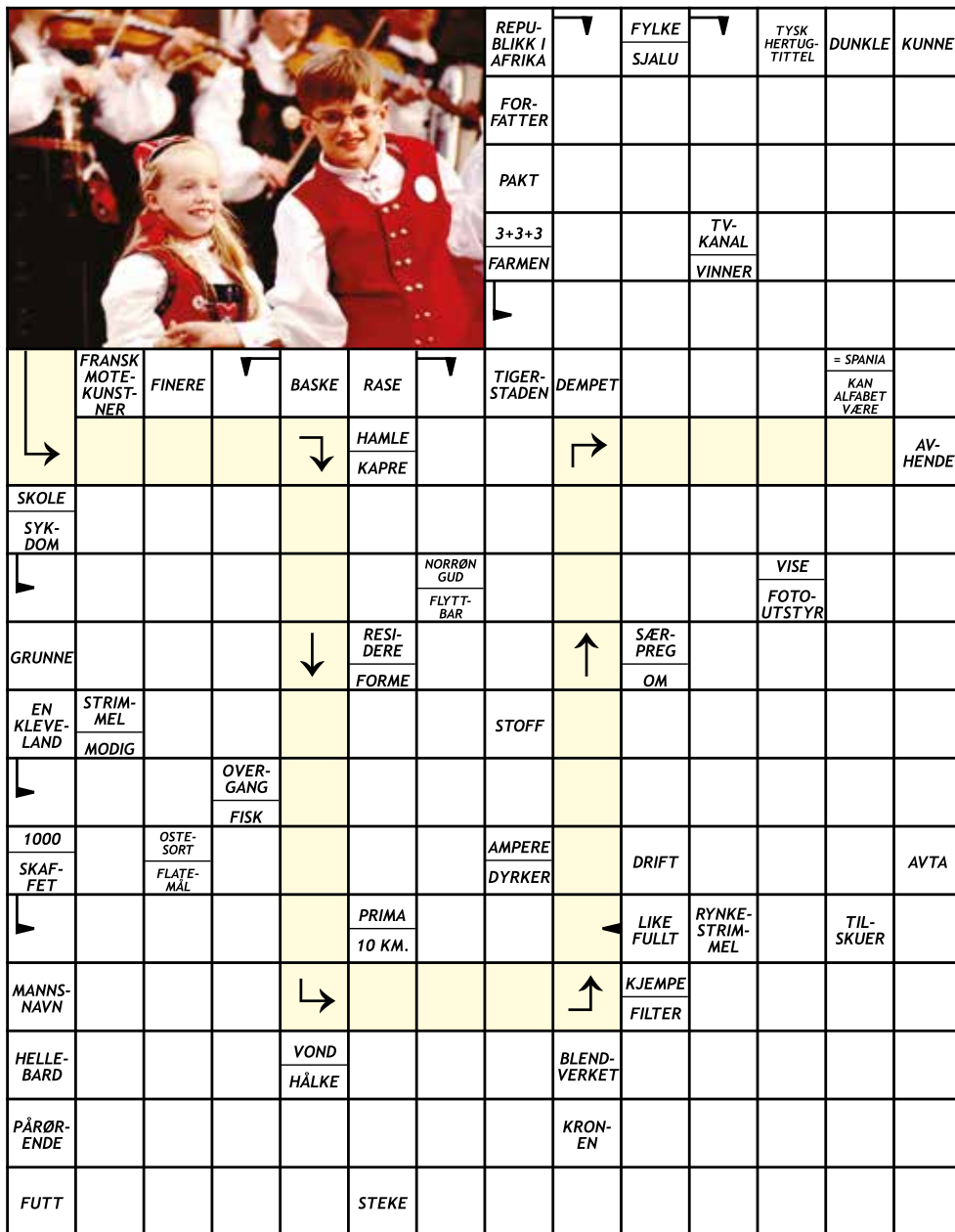
Jeg har ikke rukkit å ta ut all ferien min i år, hva gjør jeg?

Beate

Svar: Du må ta opp dette med arbeidsgiver. Utgangspunktet er at all ferie skal avvikles i ferieåret. Det er imidlertid adgang til å avtale overføring av ferie. Det er maks tolv dager ferie, av den lovbestemte ferien på 25 virkedager, som kan flyttes til året etter slik som beskrevet i ferielovens paragraf 7 (3).

Avtale om overføring av ferie må gjøres skriftlig. Dersom du har avtale om rett på «den femte ferieuka» kan denne også avtales overført i tillegg til de tolv dagene som beskrevet over. Det er ingen formkrav for avtale om overføring av denne ferien, men vi anbefaler skriftlig avtale av bevisshensyn. Dersom du ikke får lov å overføre ferie må du ta ut ferien i år. Arbeidsgiver har styringsrett på når den skal plasseres, men dere skal forsøke å bli enige først.

Guro



Løsningen på kryssordet i medlemsbladet Parat nummer. 4 – 2017 var: «**UTSIKT OVER LYSEFJORDEN**». Den heldige vinneren er: Beate Borge, Tromsø.
Frist for å sende inn løsning på neste kryssord er: 5. februar 2018.

Vi trekker én vinner hver gang.
Send løsningen til redaksjonen, enten som e-post til trygve.bergslund@parat.com eller ordinær post til: **Parat, Postboks 9029, Grønland, 0133 Oslo**

Husk å merke e-posten/konvolutten «**Kryssord 5/2017**». Husk også å skrive på ditt eget navn og adresse.

Premie: Elvang Latitude alpaka-pledd av 50 prosent alpakkauil, 40 prosent fåreull og 10 prosent mikrofiber. Pleddet er Fair Trade-sertifisert. Målene er 130x200 centimeter (se foto).

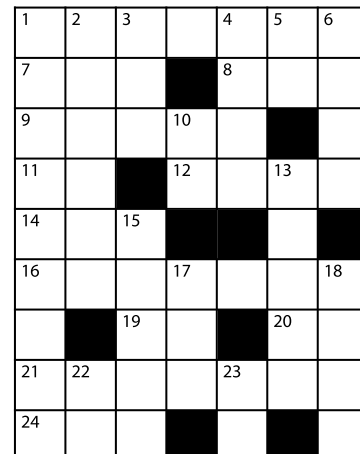


Løsning:

Navn:

Adresse:

MINI KRYSSORD



Vannrett

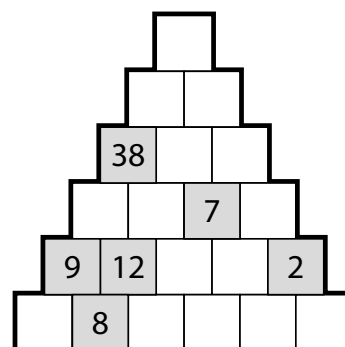
1. Guttens navn
7. Høytid
8. Pikenavn
9. Gass
11. Raptus
12. Karakter
14. Rusmiddel
16. Studio
19. Folkerekke
20. Fase
21. Skjoldmø
24. Rekker

Loddrett

1. Bedrager
2. Besøkende
3. Jaktbytte
4. Pikenavn
5. Om
6. Razzia
10. Sportslig begivenhet
13. Fiende
15. Flatemål
17. Rørlig
18. Renomméet
22. Er nødt til
23. Tresort

TALL PYRAMIDEN

Alle feltene skal fylles med tall.
Noen tall er fylt inn på forhånd, og dette utgjør summen av tallene i de to feltene under. Du må sette inn begge tallene i de to tilstøtende feltene for å finne tallet i feltet over, og motsatt, du finner tallet i et felt ved å trekke tallet i feltet ved siden av fra tallet i feltet over.



SUDOKU

9	2		5	4		6		
3	4		6				8	9
6			1	3		5		
		3	7					
		4		6	5	3		8
1	6		4		3	9	5	
4		9	8	7			3	
	3		9	1		7		4
	7		3			8		

Lett

© Bulls

	6			8		3	2	
8	7		6	5				1
				3			8	
5	2		7				6	
7	1			9				
			8			7	1	
					1		5	3
				2	9			
1	3	9						6

Middels

© Bulls

7			5	3		2		
		6	9					
		2			8			
4							8	
			8		7	5		
5			6			7		
							2	
2		3					9	7
9			7			4		8

Vanskelig

© Bulls

V	O	K	S	D	N	A	L	A	T	U	S	L	G	G
E	M	G	I	D	N	E	J	K	S	A	E	T	N	N
R	R	S	B	N	I	L	E	K	M	G	I	O	I	I
E	I	I	A	B	I	I	S	L	N	L	B	F	N	D
R	N	I	A	M	I	V	I	A	B	I	E	S	G	R
E	G	D	F	G	M	N	M	A	N	R	N	Ø	Y	A
I	N	T	L	I	G	E	K	T	M	I	T	R	B	K
R	I	E	E	S	J	E	N	A	E	G	S	P	S	N
R	N	I	M	L	L	K	T	S	N	N	E	O	T	I
A	G	Ø	O	E	S	E	O	G	N	G	N	L	F	F
B	T	S	V	R	I	S	K	I	L	E	S	V	I	L
E	A	E	K	N	E	G	Ø	L	M	A	K	F	R	N
N	R	S	N	N	T	N	S	U	E	K	S	R	D	K
E	E	N	N	I	R	E	R	D	N	U	E	B	A	N

Ordplunder

Bokstavene i ordet under har blandet seg litt. Kan du finne fram til riktig ord ved å plassere bokstavene i riktig rekkefølge i de hvite feltene?

Den grå teksten på siden gir deg noen hint. Skjul teksten om du ikke vil ha hjelp.

I	T	T	V	T	A	E	I	K
---	---	---	---	---	---	---	---	---

FYLL INN ORDET:

----------------------	----------------------	----------------------	----------------------	----------------------	----------------------	----------------------	----------------------

NOEN SMÅ HINT

- Ordet starter med bokstaven A
- Foretaksomhet
- Virketrang

SVAR: AKTIVITET

KRYSS OG TVERS

Finn alle ordene. Ordene kan stå vannrett, loddrett eller diagonalt, og kan ofte stå skrevet baklengs.

BARRIEREREV
BENTSEN
BEUNDRERINNE
DRIFTSBYGNING
FERMATE
FINKARDING
LIVSELIKSIR
OLJEMANGEL
OMRINGNING
SAMLINGSMØTE
SAMMENSNEKRA

SKJENDIG
SØRPOL
TILBAKELEVERE
UTALANDSK



PARATS TRENINGSSIDE MED HJERNETRIM

Sender du oss løsningen på alle oppgavene på denne siden, er du med i trekningen av en Elvang Latitude alpaka-pledd av 50 prosent alpakaull, 40 prosent fåreull og 10 prosent mikrofiber. Pleddet er Fair Trade-sertifisert. Målene er 130x200 centimeter (se foto).



Frist for å sende inn løsningen er 5. februar 2018.

Vi trekker én vinner hver gang. Send løsningen til redaksjonen, enten på e-post til trygve.bergslund@parat.com, eller ordinær post til: Parat, postboks 9029 Grønland, 0133 Oslo. Husk å merke e-posten/konvoluttene «Hjernetrim 5/2017». Vinneren av hjernetrim i 4/2017 er Patricia Patoka, Oslo.

Fordeling av ressurser

Parat er både gjennom YS og direkte, medlem av internasjonale organisasjoner som jobber for arbeidstakere innenfor ulike bransjer og sektorer der vi har medlemmer. Det er flere årsaker til at vi er medlem og betaler kontingent til disse.

Det viktigste er solidaritet og ansvaret vi har for å bidra til at også arbeidstakere i andre deler av verden kan forbedre sine arbeidsvilkår. En mer egoistisk årsak er at vi ved å bidra til så gode vilkår som mulig i andre land, kan motvirke press på vilkårene for arbeidstakere i Norge.

Nylig var jeg med i en YS delegasjon til verdenskongressen i Public Services International (PSI). Over 800 delegater fra hele verden møttes i Genève for å diskutere felles utfordringer og hva vi kan gjøre med disse. Hovedinntrykket fra denne kongressen er at utfordringene for offentlige ansatte og borgerne disse er satt til å hjelpe, er store mange steder i verden. Der Norge er en velferdsstat som bruker både skatteinntekter og inntekter fra naturressurser på velferd, er situasjonen en helt annen i mange andre land. Ikke bare er det lite skatteinntekter som går tilbake til befolkningen i form av offentlige tjenester, men de pengene som går til dette formålet handler ofte i lommene til noen få som følge av korrupsjon og annen økonomisk kriminalitet.

PSI kongressens hovedtema «Velg folk fremfor profit», er naturlig når vi vet at den nederste halvparten av verdens befolkning eier mindre enn én prosent av den totale rikdommen, mens den rikeste topp ti prosenten eier 89 prosent av alle globale eiendeler.

Brytes tallene enda mer ned fremkommer det at verdens 62 rikeste personer har mer penger enn halvparten av verdens befolkning. Tallenes tale er at de totale ressursene i verden er veldig ulikt fordelt, og det går hardest utover en stadig større andel av verdens befolkning som ikke engang får dekket helt grunnleggende behov.

Problemet er ikke at noen få klarer å skape store verdier, men at disse verdiene ikke blir beskattet på en måte som gjør det mulig å omfordele noe til fellesskapet. Utfordringen står høyt på dagsorden, og Organisasjonen for økonomisk samarbeid og utvikling (OECD) er opptatt av å finne frem til løsninger som gir en bedre fordeling av rikdommen.

En løsning vil kreve internasjonale avtaler om skattelegging, noe som er vanskelig når mange land ønsker å være skatteparadiser for de store selskapene. Dette fordi det er lønnsomt både for selskapene og landene som har slike regler. Det er også nødvendig at store institusjoner våger å ta tak i problematikken. EU gjør det. Ikke bare skriver de ut store skatteregninger til de største aktørene som Apple, Amazon, Google og Facebook, men de bruker også domstolene til å forfølge land i Europa som har skatteregler som bryter med fellesskapets interesser.

Verdens utfordringer med å få en mer rettferdig fordeling av ressursene vil ikke løses med enkeltstående tiltak, men alt er bedre enn slik det er i dag. Det vil fortsatt være internasjonalt samarbeid og koordinert skattelovgivning som fører til løsninger. Internasjonal fagbevegelse, som Parat er en del av, spiller en rolle i å bidra til disse endringene.

Hans-Erik Skjæggerud
Hans-Erik Skjæggerud
Leder i Parat

Facebook: facebook.com/HansErikSkj/
Twitter: @Skjæggerud



Foto: Trygve Bergslund

Parat med egen kleskolleksjon



Parat har valgt ut et lite utvalg kvalitetsklær. Medlemmer og tillitsvalgte kan bestille klærne i parat.shop.idegroup.no og betaler kun vår innkjøpspris.

Parat betyr at vi alltid står klar, uansett når du trenger hjelp. Et enkelt norsk ord som er tydelig i sitt budskap og som har fått Språkrådets pris for nettopp dette.

Fargen er oransje, som gir varme og som signaliserer glede, bevegelse og nytelse. Oransje virker oppløftende og den jager triste tanker på dør. Oransje stimulerer også til aktivitet, nysgjerrighet og kreativitet.



Skalljakke for vår og sommer. Vind- og vannavvisende i dame og herrestørrelse
555 kroner *



Hettegenser i økologisk bomull, leveres i dame og herrestørrelse
379 kroner *



T-shirt i økologisk bomull, leveres i dame og herrestørrelse
149 kroner *



Liten sekk, 17 liter
185 kroner *



Kabinkoffert 37 liter
Lett og solid koffert med fire hjul
1370 kroner *

* Frakt kommer i tillegg.



Fastrenteinnskudd til 1,80 % rente

En fastrentekonto passer for deg som har minst 25 000 kroner, og kan binde pengene i 6 eller 12 måneder. Du får en god og forutsigbar avkastning.

Priser:

- Innskudd med binding i 6 måneder: 1,80 %
- Innskudd med binding i 12 måneder: 1,80 %

Prisene på Fastrenteinnskudd er nominelle renter gjeldende per 15.9.2017 og kan endres på kort varsel. Sjekk gjensidigebank.no for dagens priser og bestill fastrenteinnskudd i nettbanken. Dersom du ikke allerede er kunde, åpner du enkelt konto ved å bruke BankID.