



Økende kritikk mot Avinor

8

Tillitsvalgte etterlyser samfunnsansvar



Datatilsynet stopper TV3 og Avinor

Parat-klage stopper overlevering av overvåkingsvideoer av ansatte til TV3-serien OSL 24/7.

12

Lukt av sure sokker i kabinen

Problemer med fumes kan påføre både besetning og passasjerer hodepine og svimmelhet.

15



Vektene etterlyser bedre rettsvern

På de mest utsatte objektene må vektene gå med stikksikre vester for å sikre seg mot kniv- og sprøytestikk.

28



Taxfreesalg og norske flyplasser

Stortinget skal på et eller annet tidspunkt behandle saken om hvem som skal få lov til å selge alkohol på norske flyplasser. I pressen kan vi få inntrykk av at alkoholsalget er en kamp mellom skumle markedskrefter og Vinmonopolet. Dette der polet står for reduksjon i alkoholkonsum og at et eventuelt overskudd går til samfunnsnyttige formål, mens private markedskrefter på den andre siden kun bidrar til privat profit.

Spørsmålet er om det er slik?

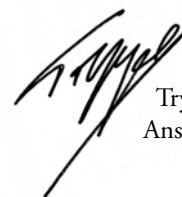
Vinmonopolet sier selv at de skal klare å selge minst like mye alkohol som dagens private aktør. Det må vi anta de gjør for å kunne være en aktuell kandidat til å overta salget på flyplassene og samtidig overbevise Stortinget om at de er et verdig alternativ. Dersom det er riktig at Vinmonopolet skal selge minst like mye som i dag, skulle man tro at det alkoholpolitiske argumentet om reduksjon i alkoholkonsum faller bort.

Det neste argumentet som benyttes fra Vinmonopolet, er at de i tillegg til å selge mer alkohol også skal kunne betale en høyere leie til Avinor, sammenlignet med dagens private aktør. Ledelsen i Vinmonopolet ber imidlertid Stortinget først vedta en lov som gir dem enerett (monopol) på salg av alkohol på flyplassene. Som redaktør i Parat er jeg ikke økonomieksperter, men uten konkurrenter i forhandlinger med Avinor er det vanskelig å se for seg at Vinmonopolet vil betale for mye for salgsplassen på flyplassene.

Lurer du på hvorfor Parat bruker tid på taxfreesalg, er det på grunn av alle ansatte i norsk luftfart og alle småflyplassene rundt i landet. Det er nesten ingen av disse flyplassene som vil overleve uten bidrag fra taxfreesalget. Selv om de fleste av oss er glad i Vinmonopolet, er deres berettigelse nedfelt i EØS-avtalen Norge har med EU. Vinmonopolet eksisterer kun for å kon-

trollere og begrense vårt alkoholkonsum. Vinmonopolet kan ifølge EØS-avtalen ikke benyttes som økonomisk kilde til drift av småflyplasser, noe vi også har en rapportasje om i denne utgaven av bladet. Når saken kommer opp i Stortinget får vi kanskje også vite at heller ikke Stortinget kan dekke underskuddene på alle våre småflyplasser uten å bryte noen EØS-regler.

Det er mulig vi skal la konkurransen om å få selge alkohol på flyplassene fortsette som i dag, der også Vinmonopolet kan få være med å konkurrere, men ikke som monopolist.



Trygve Bergsland
Ansvarlig redaktør

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: Vegard Einan
Mobil: 481 29 392
E-post: vegard.einan@parat.com

Forsidefoto: Avinor.
Avbildet: Avinor ansatt.

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

Redaksjonen avsluttet: 18.02.2019
Materiellfrist neste nr: 24.05.2019

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



15

Lukt av sure sokker i kabinen

Problemer med fumes kan påføre både besetning og passasjerer hodepine og svimmelhet. Det er ikke bare bedre teknologi, men også mer opplæring og kunnskap, som kan bidra til å unngå denne typer problemer i luftfarten.



16

Et arbeidsliv i endring

Norges framtid finnes inne i hodene våre. Et arbeidsliv i endring, digitalisering, et grønt skifte, økende helseutgifter, globalisering. Alle utfordringer synes å peke mot å lære nytt, henge med og omstille oss.



28

Foto: Gorm K. Gaare.

Vektene etterlyser bedre rettsvern

Her er noen avisoverskrifter fra årets to første uker: Truet vektere ved kjøpesenter. Vektene havnet i slagsmål med personer med jernstenger. Beruset mann tatt hånd om av politiet etter å ha slått ned en vekter.

- 2 Kommentar
- 4 Oversikt over de mange luftfartsgruppene i Parat
- 5 Småstoff
- 8 Økende kritikk mot Avinor
- 12 TV3 og Avinor stoppet av Parat-klage til Datatilsynet
- 15 Lukt av sure sokker i kabinen
- 16 Et arbeidsliv i endring
- 20 Aktive Parat
- 23 Internasjonalt arbeid
- 24 Taxfreeføljetongen forlenges med ny utredning
- 28 Vektene etterlyser bedre rettsvern
- 31 Outsourcing av bistand
- 32 Den store biljakten
- 36 Parat informerer
- 38 Spørsmål og svar
- 40 Kryssord og hjernetrim
- 42 Parats leder



TV3 og Avinor stoppet av Parat-klage til Datatilsynet

Avinor ga overvåkningsvideoer av ansatte til TV3-serien OSLO 24/7. Parat klaget til Datatilsynet, og utlevering av opptakene til produksjonsselskapet Mastiff ble stanset.

12

Økende kritikk mot Avinor

Et økende press på lønns- og arbeidsforholdene for mange som jobber i luftfarten i Norge, får ansatte til å si opp og søke seg andre jobber. Parat-tillitsvalgte etterlyser Avinors samfunnsansvar.



8

Anneli Nyberg. Foto: Knut-Erik Mikalsen.

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

Alf Wilhelm Hansen
91333555
alf.hansen@norwegianpilot.no

Widerøes flygerforening

Sindre Hanshuus
957 35 373
sindre@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

Thomas Ericsson

901 39 285
terics86@outlook.com

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

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

SSP Norway

Stein Erik Risbø
924 57 188
katelar@online.no

Widerøes kabinforening

Sissel Vian
412 73 904
sisselvi@online.no

Thomas Cook

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

Øvrige grupper

Norsk luftambulanseredningsmenn

Stig Aleksander Olsen
olssti@snla.no
920 36 260

Bristow redningsmenn

Trygve Andre Hole
959 28 491
trygveahole@gmail.com

Lufttransport redningsmenn

Tor Helge Edrosen
959 49 049
thedorsen@me.com

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

Mona Synnøve Knutsdatter
989 01 523
mona.synnove.knutsdatter@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

Berlin gjør kvinnedagen til offisiell fridag

Tysklands hovedstad og delstat Berlin har erklært at den internasjonale kvinnedagen 8. mars skal være en offisiell fridag for delstatens innbyggere.



Forslaget ble vedtatt av et flertall av Berlins delstatsforsamling januar 2019, og hovedstadsregionen ble med den første av Tysklands 16 delstater til å markere kvinnedagen på denne måten. Vedtaket trer i kraft allerede i år. Berlins departement for industri og handel anslår at innføringen av fridagen vil redusere byens produktivitet med 0,3 prosent. @NTB



Flere passasjerer ved tyske flyplasser

Antall passasjerer ved tyske flyplasser økte med rundt 4 prosent til 245 millioner i 2018. Det kommer fram i tall offentliggjort av de tyske flyselskaperenes interesseorganisasjon (ADV).

Økningen var spesielt markant mot slutten av året, med 17,2 millioner passasjerer i desember, som er en økning på 10,5 prosent sammenlignet med samme måned i 2017. Flyplassen i Frankfurt, som er landets største, satte ny passasjerrekord, med 69,5 millioner innom i løpet av året. @NTB

Arbeidsløsheten på bunn i EU

Arbeidsløsheten i EU er nå på det laveste nivået noensinne siden ordningen med månedlig statistikk ble innført.

Arbeidsløsheten i EU ble i oktober og november liggende flatt på 6,7 prosent, viser ferske tall fra EUs statistikkbyrå Eurostat. Det er det laveste nivået som er registrert siden EU begynte med slik månedlig statistikk i januar 2000. I eurosonen lå arbeidsløsheten i november på 7,9 prosent, det laveste nivået siden oktober 2008. @NTB



EU vingeklipper nytt arbeidsbyrå

EUs medlemsland går inn for et europeisk arbeidsbyrå med mindre slagkraft enn det EU-kommisjonen opprinnelig så for seg.

EUs arbeidsministre kom før jul fram til et felles standpunkt i forhandlingene om det nye byrået, som går under forkortelsen ELA. Enigheten bærer preg av betydelig skepsis til de ideene EU-kommisjonen først la fram. Norge skal i utgangspunktet bli med i det nye byrået, og forslaget har vært omdiskutert også her. Frykten i både Norge og andre land har vært at byrået skal få overnasjonal makt for mer effektivt å kunne holde europeiske bedrifter i ørene. @NTB



30.000 FOT



Arbeidsinnvandring går under radaren

Antall arbeidsinnvandrere fra India og andre land utenfor EØS steg i fjor til 6196.
– En type innvandring som går litt under radaren, mener UDI-sjefen.

Hvis alle grupper innvandrere og flyktninger ses under ett, har antallet vært synkende i flere år. Både antall arbeidsinnvandrere fra EØS-land og flyktninger og asylsøkere har gått betydelig ned. Men én gruppe skiller seg ut og er voksende: arbeidsinnvandrere fra land utenfor EØS. @NTB





Flyforbud over åtte norske fengsler

Luftfartstilsynet har innført flyforbud over åtte norske fengsler med høyt sikkerhetsnivå. Tilsynet opplyser at forbud innføres av hensyn til sikkerheten.

De åtte fengslene forbudet gjelder, er Bergen fengsel, Halden fengsel, Ringerike fengsel, Stavanger fengsel, Telemark fengsel Skien avdeling, Trondheim fengsel, Romerike fengsel Ullersmo avdeling og Ila fengsel og forvaringsanstalt i Bærum. Forbudet gjelder ikke flyging i forbindelse med militær-, politi-, ambulanse, søke- og redningsoppdrag eller øvelser på slike oppdrag. Forskriften trådte i kraft 1. januar 2019. @NTB



Flere omkom i flyulykker i fjor

Til sammen 556 personer mistet livet i 15 ulykker i kommersiell flytrafikk i verden i fjor. Det er flere enn i de siste årene, men lavt i historisk sammenheng. Tallene kommer fra Aviation Safety Network (ASN), som fører statistikk over verdens flyulykker ifølge Reuters. 2018 er det tredje sikreste året i historien når det gjelder antall flyulykker med dødelig utfall og det niende sikreste med tanke på antall omkomne, opplyser ASN.

Det var riktignok flere ulykker i fjor enn året før, som var det beste noensinne på ulykkesstatistikken. I 2017 omkom 44 personer i 10 flyulykker i kommersiell sivil luftfart. Snittet for de siste fem årene er 10 ulykker og 144 dødsfall per år.

ASNs statistikk omfatter alle ulykker i sivil, kommersiell luftfart med fly som er godkjent for 14 eller flere passasjerer. Dersom ulykker med militære transportfly regnes med, blir totalen for fjoråret 25 ulykker med 917 omkomne. @NTB

SAS bestiller nye langdistansefly

SAS har bestilt tre nye fly av typen Airbus 321LR. Flyene blir levert allerede til neste år og er helt nye langdistansefly, noe som åpner for nye rutemuligheter. De tre splitter nye flyene skal leases fra Air Lease Corporation.

Det nye flyet er en modifisert utgave av A321 som SAS har fra før. Blant annet er drivstofftankene større slik at flyet lett kan krysse Atlanterhavet og nå både østkysten av USA, Canada, Midtøsten og India.

Den nye flybestillingen kommer i tillegg til de 50 Airbus A320 som SAS bestilte i fjor, og selskapet har fortsatt mulighet til å skaffe seg flere A321LR ved å endre på bestillingen.

Konkurrenten Norwegian har tidligere konvertert 30 av sine 100 bestillinger på A320neo til A321LR-varianten og skal etter planen motta sitt første eksemplar senere i år. @NTB





Flere flypassasjerer til tross for færre flyginger

Over 54 millioner passasjerer fløy til eller fra Avinors lufthavner i fjor. Det er en oppgang på 2,8 prosent fra 2017 til tross for nedgang i antall flyginger.

Antall flyginger gikk ned med drøyt 3000, eller 0,4 prosent, fra 2017, melder Avinor. 22,5 millioner passasjerer reiste til eller fra Norge på utenlandsflyginger. Det er her økningen er størst. For første gang siden oppstarten i 2002 var Norwegian det største flyselskapet på Avinors flyplasser over et helt kalenderår med drøyt 20,5 millioner. SAS hadde nesten 20,3 millioner passasjerer. @NTB

Solvik-Olsen starter flyskole i USA

Tidligere samferdselsminister Ketil Solvik-Olsen (Frp) skal lede etableringen av flyskolen OSM Aviation Academy i USA.

Han flyttet til USA med familien i høst fordi hans kone skal jobbe på et barnesykehus i Alabama i en periode. Solvik-Olsen er fortsatt andre nestleder i Frp. Nå skal han samtidig lede etableringen av flyskolen fra OSM Aviations USA-kontor i Fort Lauderdale i Florida.

Han ble rekruttert til jobben av administrerende direktør og tidligere SAS-pilot Espen Høiby. OSM Aviation har bygd opp en omfattende bemanningsvirksomhet i luftfarten siden etableringen i 2011. Selskapet leier ut piloter og kabinpersonell til en rekke flyselskaper. Nå satser selskapet på å trene opp sine piloter selv. Selskapet har allerede etablert en flyskole i Arendal. @NTB



Ketil Solvik-Olsen.
Foto: Nina Aldin Thune.



Indonesisk flyselskap lokker med konsert

Det indonesiske flyselskapet Garuda tilbyr sine passasjerer live musikk på flyet i et forsøk på å lokke til seg yngre mennesker.

Den første konserten ble framført på en flyging mellom Jakarta og Denpasar ved at den indonesiske sangeren Abdul holdt en akustisk konsert. Garuda har slitt økonomisk de siste årene og hadde mellom januar og september i fjor et tap på 114 millioner dollar, tilsvarende nær 1 milliard kroner. @NTB

Vellykket test for turistromskip

Virgin Galactics turistfartøy Space Ship Unity har nådd en høyde på over 80 kilometer under en prøvetur, opplyser selskapet. Selskapet, som er et av milliardæren Richard Bransons mange prosjekter, har i årevis forsøkt å få i gang korte turistturer ut av jordas atmosfære.

Space Ship Unity ble båret den første delen av turen under et større fly, før det ble løst ut og tente rakettmotoren. Det klatret deretter for egen maskin opp til en høyde på 82 kilometer. @NTB



Ryanair kåret til Storbritannias verste flyselskap

Ryanair er kåret til Storbritannias verste flyselskap for sjette år på rad. Det kommer fram i en årlig undersøkelse om kundetilfredshet.

Passasjerer ga flyselskapet lavest mulig karakter i ombordstigning, komfort, forholdene i flykabinen og mat og drikke. Det var spesielt kansellerte flyginger, bagasjeregler i stadig endring og forsinkelser som skapte frustrasjon blant passasjerene. Tusener svarer at de aldri mer vil fly med Ryanair, selv om selskapet er billigere enn konkurrentene. Singapore Airlines kom best ut av undersøkelsen. @NTB



Økende kritikk mot Avinor

Et økende press på lønns- og arbeidsforholdene for mange som jobber i luftfarten i Norge, får ansatte til å si opp og søke seg andre jobber. Parat-tillitsvalgte etterlyser Avinors samfunnsansvar.

Av Knut-Erik Mikalsen

Det ulmer under overflaten på mange av landets flyplasser. En strid om betaling for ansattes parkering, nå sist på Oslo Lufthavn (OSL), har ført til økende kritikk mot Avinor for å tenke mer på sin egen bunnlinje enn arbeidsforhold for alle som jobber i bransjen.

Press på priser og lønnsbetingelser

Kritikken er samstemt blant ansatte, og alle peker på samme årsak til et økende press og mistriksel på jobb.

Mange ansatte anklager det statseide luftfartsmonopolet, Avinor, for å drive et økende råkjør mot selskapene i forbindelse med anbudsinnngåelse. Selv går Avinor med store overskudd, mens bedriftene som jobber på oppdrag for konsernet, stadig presses på pris for tjenester og leie av areal. Dette, mener tillitsvalgte, gjør at arbeidsforholdene for de ansatte også blir satt under et konstant press.

– Dette er noe vi hører hele tiden.

Arbeidspresset er blitt hardere og arbeidsvilkårene dårligere, sier lederen for Parat Kabinforbund, Anneli Nyberg.

Lederen for Parats hovedflyplassutvalg på OSL, Hege Charlotte Jacobsen, er like oppgitt over situasjonen:

– Mange ser etter nye jobber. Nå må Avinor ta ansvar. Ansatte må føle at flyplassen er et godt sted å jobbe. Dessverre ser vi en tendens til det motsatte nå, sier hun.

Nyberg er enig i den harde dommen, og med flere tiår bak seg i bransjen mener hun Avinor har endret seg til det negative. Hun innrømmer at den økende globale konkurransen har ført til masseoppsigelser og forverrede arbeidsvilkår for ansatte både i luften og på bakken, men at også en nasjonal aktør som Avinor har et stort ansvar for hvordan ting har utviklet seg.

– Alt henger sammen med alt. Presseselskapene av Avinor, fører dette til økt press på selskapenes ansatte. Dette har vi fått føle på kroppen. Det er ingen tvil om at det har skjedd en endret holdning i Avinor. De er mye mer konsentrert på å drive butikk enn før. Slik kan det ikke fortsette, og jeg skjønner heller ikke at de tør, fordi forholdene etter hvert blir så elendige at mange velger å slutte, sier hun.

Hun er forbauset over at en monopolist som Avinor selv ønsker å medvirke til at forholdene i næringen bare blir verre og verre.

– Ingen vil nekte for at Avinor må tenke kommersielt, men når dette hensynet ser ut til å overskygge hensynet til de luftfarts-



ansattes ve og vel, er vi på ville veier. Saker som den med parkeringen fører til at mange nå vurderer om man vil fortsette i jobben. Det gjelder spesielt ansatte med lav lønn som påføres forholdsvis store kostnader i form nye parkeringsregler, sier Nyberg.

Parkeringskostnader til irritasjon

Nokas-tillitsvalgt Jacobsen og hennes kolleger i sikkerhetstjenesten på Gardermoen har med skiftende arbeidsgivere fått føle presset fra eierne.

– I Avinors anbudsprosesser presses aktørene hardt på pris. For å klare å vinne



Leder for Parats hovedflyplassutvalg på OSL, Hege Charlotte Jacobsen, sier Avinor nå må ta ansvar og at ansatte på flyplassen må få et bedre sted å jobbe. Foto: Gorm K. Gaare.

anbud må de derfor spare inn der de kan, og har ikke noe ekstra å gå på når det gjelder eksempelvis subsidiering av ansatt-parkering. Når det gjelder kollektivtilbudet for ansatte som skal være tidlig på plass for å ta imot de reisende, har jeg utfordret Avinor siden i fjor høst på å engasjere seg for å gjøre dette tilbudet bedre. Det har så langt ikke gitt resultater, sier Jacobsen til Parat24.

Det er også stor irritasjon hos ansatte i selskap utenfor Avinor over de nye parkeringsreglene. De fører til at det blir dyrere

å parkere nær terminalen på OSL, men billigere på de parkeringsplassene som kun kan nås med shuttlebuss. Mange knyttet til Parat Luftfart reiser spørsmålet rundt den personlige sikkerheten for alle de som har nattarbeid, og som skal være henvist til å parkere på mørke områder uten vakthold og langt unna flyplassen.

Flere tillitsvalgte *Parat-bladet* har snakket med, vil ikke si noe offentlig om arbeidsforholdene på Avinor-flyplassen, i frykt for at de selv eller bedriften de jobber i skal komme i miskreditt.

Leder i Norsk Pilotforbund, Petter Førde, er derimot klar i sin dom.

– Avinor driver et hardkjør mot selskapene både i luften og på bakken, og ett sted må kuttene komme. Det rammer de ansatte ensidig, sier Førde.

Han sier det er kanskje ikke er mest synd på pilotene, men tenker på alle som jobber for å legge forholdene til rette for andre.

– De som kommer på jobb når vi kan gå hjem, har fått en stadig tøffere arbeidssituasjon. Det var ikke slik vi håpet Avinor skulle bli, sier Førde.



Andre forhold som trekkes fram, er at stadig tøffere anbud for renhold går ut over både de ansattes jobbsituasjon og kvaliteten på tjenestene. Det vises til at spesielt Oslo Lufthavn har dårlig renhold. Dette er også et av de forholdene som passasjerene klager mye over på flyplassen, viser dokumenter Parat-bladet har tilgang til.

Parat-tillitsvalgte mener konsernet ensidig prioriterer å sikre sin egen drift, men har glemt hva det vil si å være en profesjonell og god arbeidsgiver.

Parat-leder Vegard Einan stiller seg helt og holdent bak sine tillitsvalgte.



Leder i Norsk Pilotforbund i Parat, Petter Førde, sier Avinor driver et hardkjør mot selskapene både i luften og på bakken, noe som ensidig rammer de ansatte. Foto: Trygve Bergsland.

– Det virker for meg som Avinor er rammet av snøblindhet, der deres primære mål er å tyne mest mulig penger ut av alle de andre aktørene i luftfart, inkludert de ansatte. Jeg er bekymret for rekrutteringen til flyplassen og hører flere, spesielt unge, som sier rett ut at de ikke lenger har råd og

motivasjon til å jobbe på flyplassen. Det er en uheldig utvikling om unge ikke lenger ser luftfart og flyplass som en attraktiv arbeidsplass, sier Einan.

Han beskriver situasjonen slik:
– Avinor sparer på renhold og vakthold, samtidig som de øker prisene på parkering. Flyplassen ser til tider ut som en svinesti der ansatte jobber. Avinor presser selskapene på flyplassene så de igjen må fjerne spisepauser, øke antall deltids- og midlertidige stillinger og presse sine ansatte enda mer, sier Parat-lederen.

Han sier mange ansatte oppfatter Avinor som arrogant og likegyldig.



” *Avinors samfunnsansvar har fire fokusområder: å sikre hele Norge gode luftfartstjenester, være en drivkraft i arbeidet med luftfartens klima- og miljøutfordringer, være en profesjonell og god arbeidsgiver samt sikre ansvarlig forretningsførsel.*

Fra Avinors års- og samfunnsansvarsrapport 2017

– Jeg forstår at de oppfatter Avinor slik. På den ene siden satser de på Europas mest kundevennlige flyplasser, på den andre siden tyner de i velkjent monopoliststil det de kan av ansattes arbeidsgivere og de ansatte, sier Einan. ■



Anneli Nyberg er oppgitt over at arbeidsforholdene har blitt forverret de senere årene. Purser i SAS, Tom Sørby, er helt enig med sin forbundsleder Anneli Nyberg i at arbeidsforholdene har blitt forverret innen luftfarten. Foto: Knut-Erik Mikalsen.



Kommunikasjonssjef i Avinor, Kristian Løksa, sier at den sterke konkurransen i markedet kan gjøre det krevende for både selskapene og ansatte. Foto: Avinor.

Avinor rekker ut en hånd til Parat

Avinor-ledelsen strekker ut en hånd til Parat-tillitsvalgte og sier de er åpne for en diskusjon om framtidige avtaler med selskap som leverer tjenester til flyplassene.

– Vi har allerede en dialog med Parat og andre foreninger på våre lufthavner om dette, og vil vurdere hvorvidt det er noe Avinor bør gjøre annerledes i våre tilbudskonkurranser og anbudsprosesser, sier kommunikasjonssjef Kristian Løksa i Avinor.

Overfor *Parat-bladet* innrømmer Avinor at det har vært et sterkt kostnadspress på aktørene innen luftfarten, men at man forutsetter at de følger lovverket innen arbeidslivet.

– Både effektivisering av Avinors virksomhet og kommersielle inntekter bidrar til å redusere lufthavnavgiftene og bedre lønnsomheten for flyselskapene. Vi forventer naturligvis at aktørene på våre lufthavner følger norsk arbeidsmiljølov, enten de er leietagere eller leverandører hos oss. Når det er sagt, har vi forståelse for at den sterke konkurransen i markedet kan gjøre det krevende for både selskapene og de ansatte på våre lufthavner, sier Løksa.

Om parkeringen sier han at de fleste arbeidsgivere har betalt for parkeringsplasser til sine ansatte helt eller delvis, siden åpningen av Oslo Lufthavn i 1998. Det samme gjelder Avinor som arbeidsgiver.

– Avinor betaler, i likhet med alle andre arbeidsgivere på flyplassen, for faktisk bruk. Det er ikke en fast pris per plass per måned. Fordi man går over til en ordning som gjør at man betaler for faktisk bruk, vil mange selskap få reduserte parkeringsutgifter. Oslo Lufthavn er nå sist ut med å innføre det samme parkeringskonseptet som vi har på øvrige lufthavner, sier Løksa.



TV3 og Avinor stoppet av Parat-klage til Datatilsynet

Avinor ga overvåkingsvideoer av ansatte til TV3-serien OSL 24/7. Parat klaget til Datatilsynet, og utlevering av opptakene til produksjonsselskapet Mastiff ble stanset.

Av: Aslaug Olette Klausen

Parat-tillitsvalgt i Gardermoen Fuelling Services, Jo Hoel, sier at kommersiell bruk av opptak ikke er greit i det hele tatt.

– For egen del hadde det heller ikke vært aktuelt å stille opp i tv-programmet om jeg ble spurt. Det er ikke greit at de ikke spør, og ikke greit å bruke overvåkingsfilm til annet formål enn hva det er søkt om, sier Hoel.

Klaget til Datatilsynet

Han har fått flere henvendelser fra ansatte som har reagert på at film fra overvåkingskameraene på Gardermoen har blitt brukt i underholdningsprogram

på TV3. Etter klager fra ansatte som ble eksponert på tv, uten å være forespurt, har han tatt opp saken og fått bistand fra Parats advokater.

Parat sentralt sendte så i fjor høst en klage til Datatilsynet etter at det ble kjent at Avinor hadde inngått en avtale med produksjonsselskapet Mastiff om å levere ut råfilmene til kameraovervåkingsutstyret på Gardermoen. Filmmaterialet ble, rett nok anonymisert, brukt i tv-serien OSL 24/7 som vises på TV3.

I klagen skriver Parat blant annet: *Det er kjent for Avinor at opptakene skulle*

brukes i et underholdningsprogram, hvilket ikke er forenelig med det opprinnelige formålet med overvåkingskameraene ved flyplassen.

Denne distribusjonen er i strid med personopplysningsloven, og Parat mener det for øvrig er svært lite skjønnsomt og lite tillitsvekkende at Avinor distribuerer opptak av både ansatte og besøkende ved lufthavnen for mulig bruk i et underholdningsprogram.

I klagen framgår det at produksjonsselskapet står for databehandlingen og anonymiseringen, som Avinor så på sin side godtar før materialet brukes i tv-serien.

Parat reagerer både på at det er en kommersiell aktør som står for anonymisering, og på at den anonymiserende sladdingen i flere tilfeller fortsatt gjør det mulig å gjenkjenne arbeidstakere ut fra roller eller for eksempel høyde, ganglag og lignende.

– Var dere informert på forhånd om at Avinor ga ut dette filmmaterialet?

– Nei. Det kom i hvert fall ikke noe informasjon til meg som tillitsvalgt. Men kan ikke svare for om daglig leder har fått noe informasjon, sier Hoel.

– Hva mener du om at Avinor, som arbeidsgiver, gjør denne form for avtaler uten å involvere dere?

– Jeg mener at de ikke kan gjøre det. De har det overordnede HMS-ansvaret.

Ikke snoking

Hoel peker på at de også selv bruker overvåkningskameraene til Avinor i arbeidet de utfører på Gardermoen, men at det da er egne klare regler for hva dette materialet skal brukes til.

– Det skal ikke brukes til snoking, for å si det sånn. Om man legger noe på Facebook eller sender på tv, så skal man spørre om å legge ut bilder av folk, for å si det enkelt, sier Hoel.



Parat-tillitsvalgt i Gardermoen Fuelling Services, Jo Hoel, sier det ikke er greit å bruke overvåkningsfilm til annet formål enn hva det er søkt om. Foto: Privat.

Han har også fått fjernet bilder han og ansatte har reagert på, fra den sosiale medieplattformen.

Pålegger utleveringsstans

I november sendte Datatilsynet forhåndsvarsel til Avinor etter Parats klage. I varselet fra Datatilsynet framgår det at Avinor vil kunne få dette pålegget:

Avinor må opphøre behandling av personopplysninger gjennom anonymisering av opptak fra kameraovervåkningsanlegg da behandlingen er uforenelig med det opprinnelige formålet med behandlingen (...).

Avinor plikter å etablere rutiner for å sikre at ikke personopplysninger som stammer fra kameraopptak utleveres i strid med forskrift om kameraovervåkning i virksomhet (...).

Videre skriver Datatilsynet at de finner at den nye bruken av filmmaterialet «ikke har sammenheng med det opprinnelige formålet. Bruken er også svært uforutsigbar og inngripende».

Heller ikke anonymiseringen finner tilsynet forenlig med det opprinnelige formålet med kameraovervåkingen.

Har brutt loven

Seniorrådgiver Marte Lindblad Skaslien i Datatilsynet sier de fortsatt venter på svar fra Avinor på varselet.

Avinor fikk ifølge varselet frist til 20. desember med å svare. Når, eller om, det kommer inn et tilsvarende svar, vil tilsynet ta en ny vurdering og deretter fatte vedtak om det faktisk blir et pålegg til Avinor.

– Dette er vår foreløpige vurdering. Kommer det ikke inn noen kommentarer fra Avinor, blir det stående slik det ser ut nå, sier Skaslien

– Hvilke følger vil det få for Avinor?

– Følgene er det som framkommer av brevet. De må lage en internkontroll som sikrer at kameraovervåkning ikke brukes til underholdningsformål, men kun brukes i tråd med loven, sier Skaslien.

Hun sier loven er ganske klar på at kameraopptak kun skal utleveres til politiet eller



Seniorrådgiver Marte Lindblad Skaslien i Datatilsynet sier loven er ganske klar på at kameraopptak kun skal utleveres til politiet eller etter samtykke fra den som er avbildet. Man skal ikke kunne bruke det til andre formål.

Foto: Datatilsynet.

etter samtykke fra den som er avbildet. Man skal ikke kunne bruke det til andre formål.

– Det betyr at Avinor har brutt loven?

– Ja.

Formålet avgjør

Datatilsynet har ikke vært i kontakt med produksjonsselskapet Mastiff ettersom de ifølge Skaslien kun regner Avinor som ansvarlig part.

– Vi har ikke myndighet til å pålegge et produksjonsselskap noe som helst. De vil typisk hevde journalistisk virksomhet, som det vil være opp til Pressens Faglige Utvalg (PFU) å behandle, sier hun.

– Hvor vanlig er det at materialet fra overvåkningskamera deles på denne måten?

– Vi har fått noen andre henvendelser. Men når filmer brukes i tv-produksjonsformål, er det som regel slik at de filmer selv på stedet, ikke at de bruker opptak som er ment til sikkerhetsformål. Det er det siste som er problemet her, sier Skaslien.

Skaslien sier Datatilsynet ikke har problemer med om Avinor ønsker å fremme sin





Avinor har bred overvåkning av det meste som skjer på Gardermoen. Ansatte og Parat har reagert sterkt på at Avinor har utlevert råfilmer til det kommersielle produksjonsselskapet Mastiff, som har benyttet dette i tv-serien OSL 24/7 som vises på TV3. Foto: iStock.

virksomhet og har et medieteam på stedet som filmer.

– Problemet er at de har brukt kameraopptak som er ment for sikkerhetsformål. Det er i utgangspunktet kun politiet som skal få den tilgangen, sier hun.

– Det har jo også blitt filmet på stedet, mot enkelte ansattes ønske. Hva sier loven om det?

– Loven vil ikke forby at man bruker tv-team på stedet. Loven handler om kameraopptak som er strengt regulert. Journalister eller mediaselskaps bruk av egne kameraer legger ikke vi oss borti. Det kan ikke vi forby, sier Skaslien.

Skulle påleggsvarelet bli stående, vil det ikke få tilbakevirkende kraft. Avinor vil heller ikke bli ilagt noe overtredelsesgebyr.

Ingen innvendinger fra Avinor

Kommunikasjonssjef Kristian Løksa i Avinor bekrefter at de har mottatt varselet fra Datatilsynet. Avinor har ikke noen innvendinger mot tilsynets vurderinger.

Han sier bakgrunnen for at de ikke har svart på pålegget, er at Avinor allerede etter tidligere kontakt med Datatilsynet avsluttet avtalen om utleveringen av overvåkningskamerainnhold med Mastiff.

– Dette ble juridisk vurdert i første runde. Men Datatilsynet er av en annen

oppfatning, og derfor valgte vi å endre praksis i påvente av Datatilsynets endelige vurdering. Det gjorde vi allerede i forkant av andre sesong, sier Løksa.

– Var dere oppmerksom på at avtalen dere inngikk med Mastiff kunne være i strid med loven?

– Det ble gjort juridiske vurderinger rundt dette. Nå tar vi til etterretning at Datatilsynet vurderer det annerledes, og følger det, sier Løksa.



Advokat Vetle Rasmussen i Parat sier det er alvorlig når ulykker blir gjenstand for underholdning. Foto: Trygve Bergsland.

Ingen beklagelse

Avinor har ifølge Parat-advokat, Vetle Rasmussen, ikke vært i kontakt med fagforeningen etter at de endret praksis med utlevering av overvåkningsmateriale.

– Vi har verken fått noen beklagelse fra Avinor eller andre aktører i saken, ei heller informasjon om at Avinor ikke lenger vil gi ut slikt materiell, sier Rasmussen.

– Er det nok at de har stanset utleveringen?

– Det er ikke avklart hvordan denne saken vi forfølges videre. I første omgang forventer vi et endelig vedtak fra tilsynet.

Belastning for arbeidstakere

I klagen som ble sendt til Datatilsynet, er det også en konkret hendelse som ble nevnt. Et opptak av en tankbilvelt har både blitt vist i tv-programmet og vært brukt i teaser både på tv og i nettreklame hos VG og Dagbladet.

Hvordan Parat har jobbet med saken, vil Rasmussen ikke gå nærmere inn på. Men han sier at det for hans klient har vært et ønske om å unngå ytterligere oppmerksomhet om saken, særlig siden det har kommet flere kommentarer fra folk som har sett episoden han er med i.

– All oppmerksomheten påvirket også arbeidsgivers håndtering av saken, noe som gjorde det mer utfordrende å komme tilbake i ordinært arbeid. Samtidig har ansatte opplevd det tungt når alvorlige ulykker blir gjenstand for underholdning. Dette i tillegg til Avinors ønske om reklame og eksponering, sier Rasmussen.

Han sier ansatte gjerne skulle lagt saken bak seg.

– Til tross for belastningen har vi vært opptatt av å bidra til at andre ikke kommer opp i tilsvarende situasjon, sier Rasmussen.

Han har selv ikke blitt kontaktet av flere etter programmet, men er kjent med at andre har reagert på oppmerksomheten.

–Vi er avhengig av å få inn disse sakene fra medlemmer og tillitsvalgte dersom vi skal vurdere klage til PFU, sier Rasmussen. ■

Lukt av sure sokker i kabinen

Problemer med fumes kan påføre både besetning og passasjerer hodepine og svimmelhet. Det er ikke bare bedre teknologi, men også mer opplæring og kunnskap, som kan bidra til å unngå denne typer problemer i luftfarten.

Av: Stian Holmlimo Kvam

Luftfarten har i en årrekke slitt med å eliminere problemene med innsig av giftgasser i flykabinen. Gassene kalles «fumes» og oppstår som regel ved lekkasjer fra forbrent olje i motorer og hydraulikk-systemer. Flymotoroljene inneholder kjemiske stoffer som under høy temperatur skaper fumes med nervegassliggende virkning.

Giftgassene kommer inn i kabinen via bleedsystemet som henter ufiltrert luft fra flymotorene.

Fume kan avsløres når en odør av sure sokker fyller kabinen. De helsemessige symptomene for dem som utsettes for fume, er gjerne hodepine og svimmelhet. Problemet er tidligere omtalt i *Parat Luftfart* utgave nummer 2 i 2017.

Nye luftesystemer

Nyere flytyper, som Boeing 787 Dreamliner, eliminerer fumes med en annen bleedløsning hvor det ikke hentes luft fra motorene. Easyjet var den første operatøren som installerte filtre for å redusere fumes i kabinene på sine Airbus.

Ny teknologi har kommet på markedet, blant annet utviklet av tech-selskapet Pall Corp som har levert filteret som Easyjet har installert i sine fly. Det er integrert

med teknologi som også reduserer omfang av bakterier og virus i kabinluften.

Filtertechnologien er basert på syntetisk karbon, inspirert av militærteknologi hvor karbon er brukt som beskyttelse mot kjemiske våpen.

Det er høstet gode erfaringer med bruk av det nye fumesfilteret. Det tar to minutter fra en fumeslekkasje har oppstått til det er filtrert bort fra kabinen, mens det tilsvarende tar tolv minutter uten filteret. Etter 4000 timer viser filteret 70 prosent effekt.

Leverandøren av filteret har også utviklet en sensor som mer effektivt registrerer fumeslekkasjer helt ned i 0,5 milligram per kubikkmeter luft.

Opplæring og kunnskap

Selv om den nye filtertechnologien koster to–tre ganger det et tradisjonelt hepafilter koster, er det lave kostnader med tanke på at det øker sikkerheten for ansatte og passasjerer. De økonomiske sidene har ofte vært framme i diskusjonen om problemet,

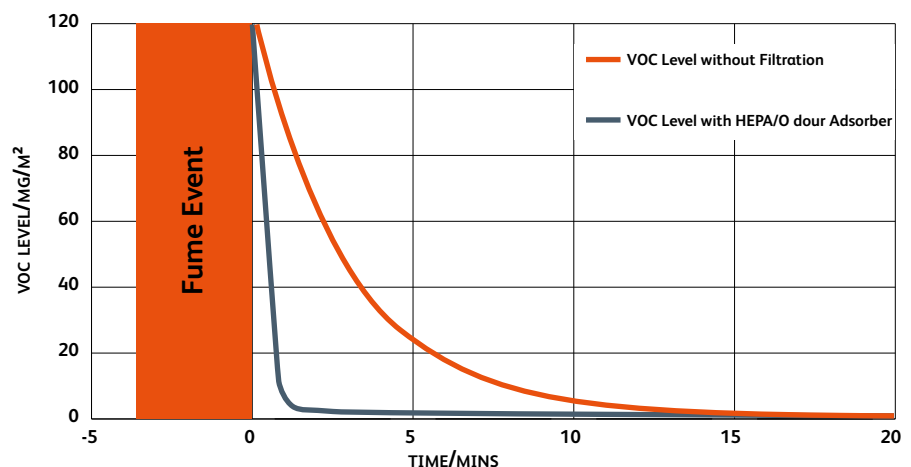
og det er blitt påpekt at nettopp kostnadene har hindret raskere framskritt på dette feltet.

Men teknologien alene løser ikke problemene. Det er avgjørende at mannskapet om bord har kunnskap om fumesproblematikken og hvilke prosedyrer som skal settes i verk. Det krever opplæring og trening.

Per i dag er det altfor lite kunnskap om temaet blant både piloter og kabinansatte. Hvordan oppdages fumes, hva er symptomene, hvordan håndteres en fumeshendelse, hvordan følge opp? Dette er spørsmål man bør konsentrere seg om i opplæring og praksis.

Norsk Pilotforbund i Parat er pådriver for å eliminere fumes-lekkasjer. Også den internasjonale luftfartsorganisasjonen ICAO har påpekt at opplæring og trening er blant de viktige tiltakene for å bekjempe problemene med fumes, og har utarbeidet veiledning for både opplæring og prosedyrer for å håndtere fumes. ■

VOC Concentration at the Cabin Inlet after a «Fume Event»



Den grafiske framstillingen viser virkningen av ny filtreringsteknologi, med syntetisk karbon, på fumeslekkasje om bord.



Det viser seg at mange ikke vil delta i opplæringsaktiviteter i arbeidslivet og etter- og videreutdanning. Mange har lav utdanning og svake ferdigheter fra før, og motviljen mot påfyll øker med alder. En utfordring vi deler med andre land.

Et arbeidsliv i endring

Norges framtid finnes inne i hodene våre. Et arbeidsliv i endring, digitalisering, et grønt skifte, økende helseutgifter, globalisering. Alle utfordringer synes å peke mot en stor løsning; vi må omstille oss, lære nytt, henge med og omstille oss igjen.

Av: Tellef Øgrim

Klokken 09.15 den første februar tar en av Norges fremste økonomer ordet i et staselig rom i Kirkegaten 18 i Oslo sentrum.

Lederen for utvalget som skal hjelpe regjeringen å lese framtidens kompetanseutfordringer, med det utfordrende navnet Kompetansebehovsutvalget, leverer nøkternt sin årlige rapport om nasjonens framtidige kompetansebehov til kunnskapsminister Jan Tore Sanner.

– Det er for mange som kommer ut av grunnskolen med manglende kunnskaper, sier utvalgsleder Steinar Holden.

I underkant av 20 prosent av norske 15-åringer har ifølge rapporten ikke tilegnet seg grunnleggende ferdigheter som gjør dem i stand til å delta i videre utdanning.

Han fortsetter med en kjent, om ikke mindre viktig advarsel.

– Det er altfor mange som ikke fullfører videregående utdanning.

Regn med endringer

Norsk arbeidsliv har høy produktivitet og høyt lønnsnivå. Framtiden vil føre til raske omstillinger der jobber blir borte og nye skapes.

– Alle må regne med endringer i arbeidsoppgaver og krav om å tilegne seg ny kompetanse hele livet.

” Alle må regne med endringer i arbeidsoppgaver og krav om å tilegne seg ny kompetanse hele livet.

Professor Steinar Holden

Professor Steinar Holden konstaterer at det er for mange som kommer ut av grunnskolen med manglende kunnskaper. Ifølge kompetansebehovsrapporten har i underkant av 20 prosent av norske 15-åringer ikke tilegnet seg grunnleggende ferdigheter som gjør dem i stand til å delta i videre utdanning. Foto: NTB/Scanpix.



Derfor er det ifølge Holden særlig urovekkende at mange ikke vil delta i opplæringsaktiviteter i arbeidslivet og etter- og videreutdanning. Mange av disse har lav utdanning og svake ferdigheter fra før, og motviljen mot påfyll øker med alder. Selv om det ikke gjør det mindre alvorlig, deler vi denne trenden med andre land. Dessuten gir internasjonal mobilitet over landegrensar usikkerhet om framtidens tilgang på kompetanse.

Andelen innvandrere i befolkningen i alder der det er vanlig å jobbe, er 20 prosent. – Usikkerhet om framtidig innvandring, i hvilken grad innvandrernes kompetanse vil bli brukt og videreutviklet i Norge, bidrar til betydelig usikkerhet om den framtidige kompetansetilgangen, skriver utvalget i rapporten.

Sanner takker for rapporten med litt selvskrut. – Rapporten viser at vi må forsterke det arbeidet vi allerede er i gang med. Jeg er glad for at dere peker på det vi er opptatt av, sier han.

Han blinker ut poenget med avhopperne fra videregående utdanning. Men legger til at pilene peker i riktig retning. Beregninger fra Utdanningsdirektoratet i

2018 viste at flere fullfører, og at flere går rett fra første til andre og andre til tredje klasse på videregående skole.

Kompetanseskille

Målet med den kommende reformen, som Sanner reiste land og strand rundt for å samle innspill til i 2018, er å sikre at flere står i jobb lenger, og at vi «vi ikke får et kompetanseskille i arbeidslivet».

Et betydelig antall råd, utredninger, rapporter og innspill lages i forbindelse med reformen. Kompetansopolitisk råd samler fagbevegelsen og NHO. Det nevnte Kompetansebehovsutvalget leverer årlige rapporter. Livsoppholdsutvalget har sett på finansiering av livsopphold for voksne i grunnskole og videregående opplæring.

En annen premissleverandør er SSBs Lærevilkårsmonitor, som viser at 45 prosent av sysselsatte mellom 22 og 66 år verken har deltatt i formell (offentlig godkjent) videreutdanning eller gått på kurs eller annen opplæring det siste året.

De store spørsmålene

Bakteppet for kompetansereformen er tett brodert med temaer som ofte behandles i den offentlige samtalen, og omfatter ikke minst både utfordringer knyttet til det

grønne skiftet, en stadig eldre befolkning, kunstig intelligens, robotisering og stordata.

En av Sanner og hans medarbeideres utfordringer er å knytte sammen et stort antall innspill og granskninger til konkret politikk i tide til neste års varslede stortingsmelding om kompetansereformen. En annen utfordring må det være å hindre at en annen av regjeringens store reformer spenner bein på kompetansearbeidet.

To tanker

I offentlige virksomheter arbeides det allerede hardt med digitalisering på mange felt. Nye systemer og moderne metoder for å levere tjenester til brukerne skal på plass. Men uten at det også brukes store ressurser på å heve medarbeidernes kompetanse vil vi vel ikke få maksimalt ut av tjenestene? Samtidig krever den store ABE-reformen i offentlige virksomheter at effektivitetsgevinster tas ut fra år én i form av kutt i budsjetter.

– *Hvordan skal regjeringen unngå at den ene reformen slår den andre i hjel?*

– Her må vi faktisk ha to tanker i hodet samtidig. Det blir ikke mer penger i årene som kommer. Vi er nødt til å prioritere, og vi er nødt til å få mer ut av de ressursene vi har. ABE-reformen er viktig for statlige

virksomheter. Den stiller forutsigbare krav til effektivisering i offentlig sektor. Det å investere i IKT og digitale prosesser er en måte vi kan skape bedre tjenester for innbyggerne samtidig som vi henter ut en gevinst, svarer Sanner.

Jobber som forsvinner, og kommer

I arbeidet med kompetansereformen har han flere ganger pekt på at den teknologiske utviklingen fører til at mange arbeidsoppgaver faller bort, og at nye oppgaver som krever annen type kompetanse, kommer til. Ifølge Kompetanse Norges Virksomhetsbarometer fra 2018 oppgir 40 prosent av bedriftene at de har et udekket kompetansebehov, har tapt kunder eller markedsandeler på grunn av kompetansebrist. (Kompetanse Norge er et direktorat

under Kunnskapsdepartementet og er sekretariat for viktige deler av reformen.)

Regionaliseringsspøkelset

KS' arbeidsgivermonitor fra 2017 viste at 13 av 14 fylkeskommuner i stor grad har behov for å utvikle den digitale kompetansen til sine medarbeidere.

NHO deltar sammen med med- og motparter i arbeidslivet i Sanners Kompetansepolitiske råd.

NHOs Rune Fosshaug sier til Parat-bladet at han er opptatt av at kompetansearbeidet i regionene ikke faller mellom stolene når en enda større reform, «Regionreformen», skal kaste rundt på den eksisterende fylkesstrukturen.

Tøffere konkurranse

Tidligere var nordmenn høyere utdannet enn jevnaldrende i de fleste andre land. Dette er ifølge myndighetene i ferd med å endre seg, og andre nasjoner har begynt å ta oss igjen. Ifølge kunnskapsministeren står vi i fare for å miste forspranget.

Arbeidet med den kommende stortingsmeldingen omfatter, foruten forskning og statistikk, en rekke innspillmøter fra nord til sør i landet.

Omstilling er ikke noe nytt, men tempoet i den teknologiske utviklingen og endringene i samfunnet kommer raskere enn før.

Automatisering og robotisering er et positivt framskritt for samfunnet, men endringene vil stille økende krav til kompetanse», skriver regjeringen.



Ordet kompetanse går igjen en rekke steder i regjeringserklæringen fra Granavolden Gjestgiveri. Statsminister Erna Solberg med sitt tallrike statsrådskorps demonstrerer her sin selfiekompetanse. Foto: Hans Kristian Thorbjørnsen/Høyre.

”Arbeidsplassen er kanskje den viktigste læringsarenaen. Parat vil gjennom flaggsaken bidra til å tilrettelegge for enda bedre læring.

Parat-leder Vegard Einan

Parat-leder, Vegard Einan, sier læring og utvikling i arbeidslivet og på arbeidsplassene er viktig for Norges framtid. Kompetanseoppbygging vil derfor få stor oppmerksomhet i Parat gjennom hele 2019. Foto: Bente Bjercke.



Og skulle vi ikke greie å omstille oss i takt med nye, raske endringskrefter, kan resultatet bli økt ledighet, utenforskap og ikke minst svikt i finansiering av velferdsstaten.

IT som akilleshæl

I en spørreundersøkelse fra 2017 sier én av tre nordmenn at deres IT-ferdigheter ikke er tilstrekkelig i jobben de har. Også blant høyt utdannede er det behov for påfyll. En undersøkelse fra Tekna (som organiserer personer med mastergrad eller mer innen teknologi og realfag) viser at tre av fire medlemmer mener de trenger en digital kompetanseheving.

Mispass i markedet

På spørsmål om hva som overrasket ham i arbeidet med årets kompetanserapport, peker Holden på et spesielt IKT-paradoks. Mens det er mangel på IT-kompetanse i norsk næringsliv, går samtidig IT-folk arbeidsledige.

– Det ser ut til å være en viss mismatch når det gjelder denne kompetansen. Det kan se ut som om bedriftene ønsker veldig spesialisert kompetanse, mens arbeidssøkerne har en annen kompetanse. Noe av dette kan også skyldes regionale forskjeller, sier Holden.

Han understreker at hans rapport ikke skal gå så detaljert til verks som slike problemstillinger, men oppfordrer bransjen selv til å se nærmere på det tilsynelatende paradokset.

I Erna Solbergs regjering er det langt fra bare Sanner som er engasjert i arbeidet. Den ferske regjeringserklæringen er en god illustrasjon. Der forekommer nemlig ordet kompetanse 115 ganger, ifølge en telling gjort av Ukeavisen Ledelse.

Granavolden-erklæringen sammenfatter de overordnede målene med reformen i en rekke punkter som blant annet omfatter: Vurdere hvordan det kan bli enklere å få finansiering for voksne som ønsker å studere.

- Vurdere en ordning med Kompetansefunn etter modell av Skattefunn.
- Etablere bransjeprogram for bransjer som er særlig utsatte for digitalisering, automatisering og annen omstilling. Styrke muligheten til å ta fagbrev for dem som mangler deler av opplæringen.
- Gjøre det enklere å kombinere opplæring med arbeid.
- Styrke det åpne og ubyråkratiske opplæringstilbudet i frivillig sektor, i regi av blant andre studieforbundene. ■

Kompetanse er flaggsak for Parat

Parat velger ut en sak som skal få særlig oppmerksomhet, og i 2019 er dette kompetanse. Parat-leder Vegard Einan sier læring og utvikling i arbeidslivet og på arbeidsplassene er viktig for Norges framtid.

– Arbeidsplassen er kanskje den viktigste læringsarenaen. Parat vil gjennom flaggsaken bidra til å tilrettelegge for enda bedre læring, sier Einan.

Dette er hovedmålene:

- Jobbe for kompetanseutviklingen som finner sted i arbeidslivet.
- Sette søkelyset på kompetanseutviklingen i samfunnet.
- Påvirke beslutningstakere og arbeidsgivere for å få gjennomslag for Parats politikk på området.

Parat og YTF ber om sjekk av vogntog

Parat, sammen med Yrkestrafikkforbundet, har bedt norske myndigheter sikkerhetsjekke alle utenlandske vogntog før de får passere grensen inn til Norge. Samferdselsministeren fulgte opp og ba Tollvesenet bidra til å øke kontrollene. Allerede første helgen fikk nærmere 100 vogntog kjøreforbud.

Et stort antall utenlandske vogntog kjører på norske vinterveier med dårlige bremser, nedslitte dekk, uten kjetting og med sjåfører som ikke er har erfaring med norske vinterveier. Vogntogene forårsaker ulykker, som også rammer uskyldige.

Parat i Vegvesenet og Yrkestrafikkforbundet har derfor krevd døgkontinuerlig kontroll av all tungtransport før de får passere grensen inn til Norge.



Samferdselsminister Jon Georg Dale. Foto: Olav Heggo / Regjeringen.

Samferdselsminister Jon Georg Dale kviterte ut kravet med økte kontroller i landets tre nordligste fylker. – I lys av dei alvorlege ulukkene med tungbil denne vinteren har eg

no bedt Statens vegvesen om å styrke kontrollinnsatsen i Nord-Noreg. I tillegg vil tollvesenet styrke dekk- og kjettingkontrollane på grenseovergangane, skriver samferdselsminister Jon Georg Dale i en pressemelding.

Leder i Parat, Vegard Einan, sier samferdselsministeren her har vist politisk vilje og handlekraft.

– Her har politisk vilje og handlekraft bidratt til å fjerne 84 dødsmaskiner fra veiene i de tre nordligste fylkene i løpet av bare en helg, det er veldig bra, sier han.

Einan sier det er åpenbart at denne ordningen også må innføres langs hele riksgrensen.

– Når 84 slike dødsmaskiner er fjernet fra veiene bare i de tre nordligste fylkene, kan vi jo spørre om hvor mange slike kjøretøy som slapp inn i landet fra de andre store grenseovergangene, sier han.

Kilde: Parat24



Parat-medlem Snorre Steinar Grøndal, sammen med Parat nestleder Unn Kristin Olsen. Foto: Trygve Bergsland.

Snorre er Parat-medlem nummer 40 000

Snorre Steinar Grøndal er medlem nummer 40 000 i Parat og ble behørig feiret. Grøndal jobber til daglig ved NAV Grünerløkka.

– Hjertelig velkommen og gratulerer som medlem nummer 40 000 i verdens beste arbeidstakerorganisasjon. Du har gjort et fornuftig valg, og vi i Parat jobber for at du skal få en enda bedre arbeidsdag, sa Parats nestleder, Unn Kristin Olsen, før hun overrakte Grøndal Parat-koffert, gavekort og diplom.

Olsen sier flere medlemmer gir Parat større innflytelse.

– Vi skal vokse og bli enda større, sier Olsen.

Nytt utvalg skal vurdere norsk luftfart

Norsk luftfart er i kontinuerlig endring, og regjeringen har oppnevnt et utvalg for å gjennomgå hvordan man i fellesskap skal møte økt globalisering, deregulering og nye forretningsmodeller.

Utvalget skal vurdere hvordan disse utviklingstrekkene kan forenes med en omstilling til lavutslippssamfunnet, gode arbeidsforhold og fortsatt høy sikkerhet. Leder for Parat Kabinforbund, Anneli Nyberg, er av regjeringen oppnevnt som medlem av utvalget.

Leder for Norsk Pilotforbund i Parat, Petter Førde, deltok på det første møtet, sammen med André M. Skandsen, leder Flysikkerhetskomiteen, som er underlagt Norsk Pilotforbund i Parat.

Førde sier at han på vegne av pilotene er bekymret for om de statlige myndighetene er riktig dimensjonert, tilstrekkelig finansiert eller innehar nødvendig kompetanse for nåværende og framtidens globaliserte luftfart.

– Etter vårt syn må den politiske ledelsen i departementet sørge for at Luftfartstilsynet settes i stand til økt tilsyn med både nasjonale og utenlandske luftfartsforetak samtidig som daglig drift ivaretas, sier han.

Førde sier ansettelsesmodellene i luftfarten for både piloter og kabinansatte er i end-



Leder for Norsk Pilotforbund i Parat, Petter Førde. Foto: Trygve Bergsland.

ring fra i hovedsak faste ansettelses med pensjons- og sosiale rettigheter, til stadig flere med midlertidige ansettelses og kontrakter uten de samme rettighetene.

– Samtidig ser vi at arbeidsgiveransvaret blir fragmentert gjennom at man ofte ikke lenger er ansatt i flyselskapet, men heller i et bemanningsbyrå, sier han. Kilde: Parat24

Alarmerende tall knyttet til seksuell trakassering

Tre av ti ansatte i vakt- og sikkerhetsbransjen har opplevd seksuell trakassering på jobb, det viser en fersk undersøkelse Parat24 har gjennomført. Leder i Parat, Vegard Einan, sier det er alarmerende funn, og vil følge opp overfor bransjen.

Parat24 har gjennomført en undersøkelse blant over 2700 ansatte, fordelt på syv ulike virksomheter med Parat-medlemmer. Funnene viser at nesten tre av ti ansatte i vakt- og sikkerhetsbransjen har vært utsatt for seksuell trakassering på jobb siste fem år.

I flere bransjer svarer over 90 prosent av respondentene nei, eller vet ikke, på spørsmål om arbeidsgiver har kartlagt omfanget av seksuell trakassering siste år.

I flere bransjer svarer over 70 prosent av respondentene nei, eller vet ikke, på spørsmål om hvorvidt arbeidsgiver har varslingsrutiner eller retningslinjer for hva som skal gjøres dersom ansatte utsettes for seksuell trakassering.

Einan sier funnene fra undersøkelsen er alarmerende på flere plan.

– Det mest iøynefallende er selvsagt funnene innenfor vakt- og sikkerhetsbransjen, hvor en stor gruppe forteller at de har vært utsatt for seksuell trakassering. Dette er en situasjon verken vi eller bransjen kan være tjent med. Det vil jeg ta initiativ til å følge opp videre, sier han.

Bransjeditør for sikkerhet og beredskap i NHO Service og Handel, Runar Karlsen, sier funnene Parat24 presenterer er overraskende og ikke i tråd med den rådende oppfatningen i bransjen.

– Dette er en tematikk som opptar bransjen, og som vi fra NHO Service og Handel nå vil følge opp videre overfor våre medlemmer. Både NHO og våre medlemsbedrifter ønsker å ivareta folkene våre på en best mulig måte, sier han.



Parat-leder, Vegard Einan, sier funnene fra undersøkelsen er alarmerende og vil følge opp videre. Foto: Trygve Bergsland.

Karlsen sier funnene vil bli tatt på alvor av både NHO Service og Handel og bedriftene i bransjen.

Einan sier at den største overraskelsen, bortsett fra funnene fra vakt- og sikkerhetsbransjen, er hvor mange som ikke vet om omfanget av seksuell trakassering har vært kartlagt av arbeidsgiver, og om det finnes retningslinjer for å håndtere den type hendelser.

– Her er det åpenbart mye å ta tak i. Dersom det er så få arbeidsgivere som faktisk har kartlagt omfanget og har rutiner på plass for å håndtere slike hendelser, er det alvorlig. Det er nesten like alvorlig om arbeidsgiver har kartlagt og rutiner er på plass, uten at ansatte vet det, sier han.

Einan sier Parat nå vil jobbe for å sette de tillitsvalgte i stand til å bidra på sin arbeidsplass som en medspiller for arbeidsgivere, for på den måten bidra til å skape en bedre arbeidshverdag for ansatte.

Advokat og forhandlingssjef i Parat, Turid Svendsen, sier det er arbeidsgivers ansvar å organisere og lede arbeidet på en forsvarlig måte.

– Seksuell trakassering er et alvorlig arbeidsmiljøproblem for alle som utsettes for det, og arbeidsgiver har et ansvar både for å forebygge og hindre at ansatte utsettes for denne type utilbørlig oppførsel, sier hun.

Svendsen sier trakassering, herunder også seksuell trakassering, er forbudt etter arbeidsmiljølovens bestemmer.

Les mer om undersøkelsen, funnene og reaksjonene på parat24.com.

Fakta om undersøkelsen

Undersøkelsen er gjennomført av Parat24 i uke 3. Undersøkelsen er gjennomført blant ansatte i politiet, forsvaret, vakt og sikkerhet, NAV, universitets- og høyskolesektoren, tannhelse og blant apotekansatte. 2739 ansatte har besvart undersøkelsen.

Seksuell trakassering er i undersøkelsen definert som uønsket seksuell oppmerksomhet som oppleves som krenkende og plagsom for den som rammes.



Parat-leder, Vegard Einan, mener passasjerer som setter ansatte og andre passasjerers sikkerhet i fare må kunne bli svartelistet av flyselskapene. Foto: Parat.

Kranglete passasjerer setter internasjonal dagsorden

Parat har vært bekymret for den store økningen i rapporterte tilfeller av «unruly passengers», og krever nye retningslinjer. Nå får Parat støtte fra den europeiske transportføderasjonen (ETF), som løfter problemstillingen globalt.

Antall tilfeller av bråk blant passasjerer på norske rutefly er blitt så høyt at Luftfartstilsynet advarer mot utviklingen. Statistikken viser at de siste ti årene, fra 2007 til 2017, har antall rapporterte tilfeller økt fra 14 til 123 tilfeller.

Leder i Parat, Vegard Einan, har vært kritisk til måten flyselskapene håndterer problemet på, og har krevd nye retningslinjer, hvor blant annet flyselskapene gis anledning til å svarteliste passasjerer som setter ansatte og andre passasjerers sikkerhet i fare ved sin oppførsel i luften.

– Flyselskapene må ha nulltoleranse, og det må være en automatikk i å anmelde og sende erstatningskrav ved slike tilfeller. Straffen for å sette flere hundre andre passasjerer og ansatte i fare må økes betydelig slik at det får en avskrekkende effekt, sier Einan.

Politisk sekretær for sivil luftfart og turisme i Den europeiske transportføderasjonen (ETF), François Ballesterio, sier han er glad Parat bidrar til å sette det økende problemet med «unruly passengers» på dagsordenen.

– Trusler og voldsepisoder mot ansatte i luften, men også på bakken, er et økende problem i bransjen, sier Ballesterio.

Han sier det ikke finnes et enhetlig regelverk for å møte denne voksende utfordringen.

– Nettopp derfor er vi nødt for å sette problemstillingen på dagsordenen, og jeg vil bidra til å reise problemstillingen overfor EU-kommisjonen og EUs luftfartsmyndighet (EASA) med utgangspunkt i passasjerenes sikkerhet, sier Ballesterio.

Han vil gjennom ETF (European Transport Workers' Federation) også reise saken overfor FNs internasjonale organisasjon for luftfart (ICAO).

Reallønnsvekst og samordnet oppgjør

Hovedstyret i Parat ber forhandlingsutvalgene prioritere reallønnsvekst, likelønn og lavlønns tillegg i årets mellomoppgjør.

Tariffoppgjøret 2019 er et mellomoppgjør, der det normalt kun forhandles om lønnsregulering, i motsetning til i et hovedoppgjør, der partene forhandler både om lønnsregulering og regulering av alle andre bestemmelser i tariffavtalene.

Forhandlingsjef i Parat, Turid Svendsen, sier gjennomsnittlig reallønn for norske arbeidstakere er på samme nivå i dag som for fem år siden. Hun mener usikkerhet knyttet til strømprisene, økt beskatning av personalrabatter og diett er elementer som vil kunne påvirke årets tariffoppgjør.

– Jeg skal være forsiktig med å spå hva våre forhandlingsutvalg på de ulike områdene konkluderer med når de skal levere sine endelige krav, men til syvende og sist handler jo dette om hva hver enkelt skal sitte igjen med i lommeboka, sier hun.



Forhandlingsjef i Parat, Turid Svendsen. Foto: Vetele Daler.

Hovedstyret i Parat har valgt å anbefale forhandlingsutvalgene følgende hovedkrav i årets mellomoppgjør:

- lønnsutvikling som sikrer reallønnsvekst for medlemmene
- en kombinasjon av sentrale tillegg, bedring av minstelønnssetser og garantiordninger som fremmer likelønn og motvirker lavlønn
- videreføring av arbeidet med å styrke lønnsutviklingen for kvinnedominerte yrkesgrupper
- vektlegging av medlemmenes samlede kompetanse ved lønnsfastsettelse og lønnsutvikling
- lønnsutvikling for tillitsvalgte som minst er på nivå med den generelle lønnsutviklingen i eget tariffområde

Svendsen sier det vil det være opp til forhandlingsutvalgene i de ulike avtaleområdene å konkretisere kravene for hvert enkelt avtaleområde.

– Det er bra hovedstyret deler vår vurdering av behovet for en felles lønnspolitikk på tvers av sektor og bransje. Vi går inn for at årets oppgjør i privat sektor gjennomføres som et sentralt, samordnet oppgjør, sier hun.

EØS-avtale og velferd

– EØS-avtalen er verdens beste handelsavtale og bærer norsk velferd, sier statsminister Erna Solberg til deltagerne under NHOs årskonferanse som ble arrangert tidligere i år.

Statsministeren sier at er det én ting historien har lært oss, så er det at Norge tjener på handel.

– Handel med fisk, skipsfart, tømmer, aluminium, olje, gass, laks og høyteknologisk maritimt utstyr for å nevne noe, sier hun.



Solberg sier det er handel som gir oss trygge jobber og betaler for velferden vår.

– Som en liten, åpen og høyt spesialisert økonomi er det få land som har mer å tape på proteksjonisme og mer å vinne på åpne markeder og regelbaserte handelssystemer enn Norge. Derfor er EØS-avtalen så viktig for oss, sier Solberg.

Kilde: Parat24

Foto: Statsminister Erna Solberg deltar på EUs ASEM-møte i Brussel. Her med EU-president Donald Tusk. Foto: Statsministerens kontor.



Eksplisiv russisk vekst

Varevolumene over den russiske delen av Arktis økte med nesten 25 prosent i 2018, viser informasjon fra det russiske transportdepartementet. Til sammen 92,7 millioner tonn ble håndtert av regionale havner, hvorav nesten 70 prosent var oljeprodukter og flytende naturgass.

Den aller største veksten finner vi i Sabetta, grunnet behandlingen av flytende naturgass produsert av Novatek i Grand Jamal. Havnen som ligger på den nordøstlige spissen av Jamalhalvøya, håndterte i 2018 totalt 17,4 millioner tonn gods, en økning på 130 prosent fra 2017. *Kilde: BarentsObserver*

Vaktbikkje i FN

Den internasjonale arbeidsorganisasjonen ILO er FNs vaktbikkje i arbeidslivet og jobber for å sikre arbeidernes rettigheter over hele verden. I år er det 100 år siden organisasjonen ble etablert.

ILOs hovedmålsetting er å jobbe for anstendig arbeid for alle. Med dette menes produktivt arbeid der sosial beskyttelse, dialog mellom partene i arbeidslivet og rettigheter på arbeidsplassen er ivaretatt.

Med sin trepartsstruktur bestående av fagforeninger, arbeidsgiverorganisasjoner og medlemslandenes myndigheter er ILO unikt i FN-systemet. *Kilde: Parat24*



H&M-leverandører sparker tusenvis

Flere tusen tekstilarbeidere i Bangladesh er sagt opp etter at de i flere uker har protestert i gatene med krav om høyere lønn, melder Reuters.

Minst tre klesprodusenter i Bangladesh, som blant annet forsyner kjente europeiske merkenavn som H&M og Next, har ifølge Reuters sparket tusenvis av arbeidere i ukene etter at de deltok i omfattende protester mot dagens arbeidsvilkår. Babul Akhter, leder av tekstilarbeiderforbundet i Bangladesh, sier at minst 7580 arbeidere i 27 fabrikker har mistet jobben sin de siste ukene. *Kilde: Reuters*



800 000 statsansatte uten lønn

USAs bruttonasjonalprodukt krympet med elleve milliarder dollar som følge av at deler av offentlig sektor ble stengt i fem uker, viser en rapport fra Kongressen. Det er omtrent dobbelt så mye som det president Donald Trump søkte om til å finansiere muren han ville ha mot Mexico.

Delvis nedleggelse av offentlig sektor var den lengste i USAs historie. 800 000 statsansatte gikk glipp av to lønninger i den måneden, halvparten av dem måtte jobbe, og halvparten var permittert. De får imidlertid lønn etterbetalt senere. *Kilde: NTB/AFP*

TRAVEL VALUE
DIVERSITY
PROGRESS

 **SSP** *The Food-Traffic Experts*

Taxfreeføljetongen forlenges med ny utredning

Kristelig Folkepartis ønske om å la Vinmonopolet overta taxfreesalget på norske flyplasser, ser ut til å ende i nok en utredning. Vinmonopolets kommunikasjonsdirektør Halvor Bing Lorentzen sier det ikke ser spesielt lovende ut for Vinmonopolet.

Av: Magne Otterdal Foto: Gorm K. Gaare

Samtidig som helse- og omsorgskomiteen på Stortinget behandler taxfree-saken som ble framlagt i forbindelse med statsbudsjettet for 2019, vil altså den nye flertallsregjeringen igangsette enda en utredning om temaet. Dette som følge av at «taxfreemonopol-forkjemper» Kristelig Folkeparti er gått inn i regjeringen.

Vinmonopolet får ikke svekke småflyplassene

I regjeringsplattformen er taxfreesaken, under avsnittet «Luftfart», omtalt. Nå vil regjeringen:

ytrede en ordning der Vinmonopolet kan delta i konkurranse om å drifte taxfreesalget på flyplassene. Regjeringen vil avvente denne utredningen før det tas stilling til dette spørsmålet.

Den nye firepartiregjeringen gjør det samtidig klinkende klart at en ny løsning hvor Vinmonopolet eventuelt skal konkurrere, ikke skal svekke flyplassenes økonomi eller grunnlaget for polet:

En forutsetning for valg av løsning er at det ikke går ut over Avinors mulighet til å sikre grunnlaget for en desentralisert flyplasstruktur og de privatdrevne flyplassenes eksistens, eller bidra til å svekke grunnlaget for Vinmonopolet.

Avmålt reaksjon fra Vinmonopolet

Responen fra Vinmonopolet på denne siste vrien fra den nye flertallsregjeringen er avmålt. Direktør for kommunikasjon og samfunnsansvar, Halvor Bing Lorentzen, skriver følgende i en e-post til Parat Luftfart: – Om Vinmonopolet har anledning til å være med på en anbudsrunde for salg av avgiftsfri alkohol på taxfree ved flyplassene, må nok vurderes grundig. I forrige taxfreeutredning fra 2016 ser dette ikke spesielt lovende ut, ut fra departementets egen juridiske vurdering gjennomført av Lund & Co, skriver han.

Lorentzen viser til et av funnene i denne utredningen fra advokaten Lund & Co:

– En anbudsprosess vil dessuten kunne være uheldig for den EØS-rettslige vurderingen av vinmonopolordningen. Begrunnelsen for Vinmonopolet er fraværet av privatøkonomiske interesser for å begrense omsetningen. Formålet med anbud er derimot økonomiske motiver. Det harmonerer dårlig med grunntanken bak et monopol at det skal konkurrere på tilgrensende områder.

Høring avlyst

Samtidig har Stortinget til behandling spørsmålet om Vinmonopolet skal kunne overta taxfreesalget, altså en monopolisering. Saken ble lagt fram i budsjettproposisjonen for Helse- og omsorgsdepartementet før jul.

Saksordfører Erlend Larsen (H) opplyser at denne taxfreesaken blir behandlet i helse- og omsorgskomiteen og gjenstand for debatt i Stortinget, men etter at den nye regjeringsplattformen kom på plass, vil omfanget bli redusert. Eksempelvis ble en åpen høring som skulle holdes 19. februar, avlyst.

– Vi skal behandle saken, men den får en redusert behandling, sier Larsen.

Han konstaterer at regjeringen med Kristelig Folkeparti legger opp til at taxfreesalget på Avinors flyplasser og de private flyplassene skal konkurranseutsettes også i framtiden.

Larsen er tydelig på at han selv er for å beholde det konkurransebaserte taxfreesalget slik det er organisert i dag. Det er ifølge ham for store risiko med tanke på å innføre et monopol. Han satt selv i styret i Sandefjord lufthavn Torp da han var ordfører i tidligere Stokke kommune, nå del av storkommunen Sandefjord.





Kommunikasjonssjef i Travel Retail Norway, Haakon Dagestad, med gjennomsnittshandlekurven i taxfree-butikken på Gardermoen. Foto: Gorm K. Gaare.

Der er holdningen klar på at skulle taxfree-salget bli monopolisert, så vil det bety kroken på døra for Sandefjord lufthavn.

Dersom Vinmonopolet skulle innta taxfree-butikkene på monopolvis, har Avinor beregnet at inntektssvikten blir mellom 600 millioner og 1,6 milliarder kroner per år.

Siden 2014

En ny utredning om taxfreespørsmålet betyr også at sakskomplekset, som har versert i regjering og storting siden 2014, da KrF og Senterpartiet framla forslag om et taxfreemonopol, vil dra ut enda noen måneder og kanskje år.

Når og hvordan en utredning av Vinmonopolets muligheter til å konkurrere vil finne sted, er også i det blå.
– Det er for tidlig å si noe om hvordan denne utredningen som er omtalt i Granavoldenplattformen vil bli organisert, skriver senior kommunikasjonsrådgiver Elisabeth Johansen i Helse- og omsorgsdepartementet i en e-post som svar på spørsmål fra Parat-bladet.

Regjeringen skal også framlegge forslag til revisjon av vinmonopolloven. Skal Vinmonopolet i det hele tatt kunne konkurrere om taxfreesalget, må loven endres. Begge alternativene, som ligger, og har ligget på bordet i taxfreespørsmålet, har med lovverket og Norges avtale med Den europeiske union å gjøre (EØS-avtalen).

Revisjonen av vinmonopolloven kommer egentlig som følge av at Riksrevisjonen to ganger de siste årene har påpekt uklar statlig eierstyring av Vinmonopolet.

Usikkerhet landet rundt

Taxfreespørsmålet har over hele landet skapt usikkerhet for småflyplassene over flere år. Parat24s reportasjeteam har besøkt to av lokalflyplassene som nesten rutinemessig kommer i søkelyset når det er trange budsjetter hos flyplassene Avinor.

Sørkjosen lufthavn støttes av Kristelig Folkeparti-ordfører Ørjan Albrigtsen.
– Det må ikke være inntekter på salg alkohol og tobakk som skal avgjøre om vi skal ha flyplasser i distriktene, sier Albrigtsen.

Han understreker hvor viktig flyplassen er for regionen, særlig for sjømatnæringen og turismen. Eksempelvis for Lerøy Aurora med stort anlegg i Skjervøy.

– Å ha et flytilbud som er oppe og går er kjempeviktig for oss, sier regionsjef Jan Børre Johansen i Lerøy Aurora.

Avinors lokale lufthavnsjef Tor Rasmussen er derimot tydelig på at de små, lokale flyplassene som Sørkjosen lufthavn er avhengig av inntektene fra taxfreesalget. Både i Skjervøy og Gloppen kommuner understreker henholdsvis KrF- og Senterparti-ordførerne hvor viktig lokalflyplassene Sørkjosen og Sandane er for de respektive distriktene.

Gloppen-ordfører Leidulf Gloppestad sammenligner småflyplassene med togstasjonene i det norske jernbanenettet.
– Småflyplassene er viktige også for Gardermoen, selv om det er dyrt å ha dem. Det er et samspill, sier Gloppestad.

En av bedriftslederne i Gloppen, Ingvill Hestenes i Melin Medical, mener også



*Ordfører i Skjervøy kommune, Ørjan Albrigtsen, (Krf) understreker hvor viktig flyplassen er for regionen, særlig for sjømatnæringen og turismen.
Foto: Gorm K. Gaare.*



*Saksordfører for taxfreesaken i Stortinget, Erlend Larsen, (H) er tydelig på at han selv er for å beholde det konkurransebaserte taxfreesalget slik det er organisert i dag.
Foto: Kjetil Ree.*



*Bonde Leidulf Gloppestad (Sp) er ordfører i Gloppen kommune og sammenligner småflyplassene med togstasjonene i det norske jernbanenettet.
Foto: Gorm K. Gaare.*

flyplassen er avgjørende for at selskapet kan ha hovedkontoret sitt der.

– Flyplassen er kjempeviktig for virksomheten vår. Vi har hovedkontoret og stabstjenestene her med 15 medarbeidere. Resten er plassert i Oslo, i Århus i Danmark, i Göteborg og Halmstad i Sverige, sier Hestenes.

Hun er selv bosatt i Oslo og pendler til hovedkontoret i hjemkommunen. Det hadde hun ikke klart uten flyruten på Sandane lufthavn.

Det er en konkurransebasert avtale om leie av butikklokaler til taxfreesalg på flyplassene som gir Avinor milliardinntekter. I 2017 fikk Avinor samlede leieinntekter på 1,9 milliarder kroner fra taxfreebutikkene. Det tilsvarer rundt 50 prosent av taxfreeselskapet Taxfree Retail Norways (TRN) samlede omsetning på 3,8 milliarder kroner.

Nye runder med EØS-avtalen

Dersom Vinmonopolet skulle få delta i en konkurranse om taxfreesalg, kan

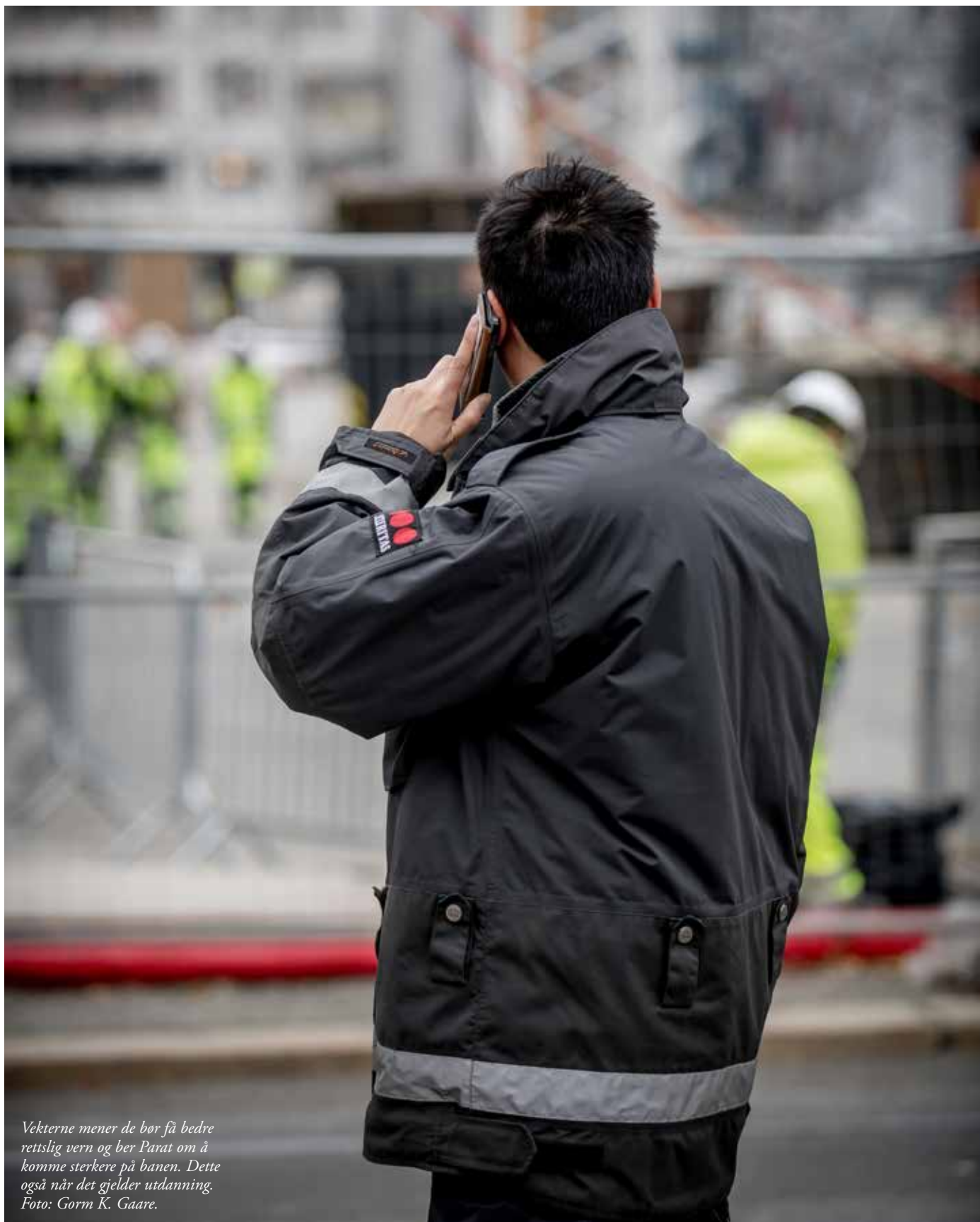
det ventes noen ekstra runder med EØS-avtalens vaktbikkje ESA. Utredningen regjeringen nå vil få gjennomført blir en ny, solid dose EU/EØS-juss.

Vinmonopolets virksomhet er regulert gjennom et unntak fra EØS-avtalens hovedregel om fri flyt av varer og tjenester i det europeiske økonomiske samarbeidsområdet. Dagens taxfreeordning reguleres i henhold til fri flyt-reglene, som er en bærebjelke i EU- og EØS-området.

- **Innkjøp av alkoholvarer:** TRN, som har taxfreesalget til 2021, kan sikre seg gode rabattavtaler gjennom eierselskapet Heinemann. Vinmonopolet på sin side må rette seg etter innkjøpsforskriften, regulert av EØS-avtalen, som setter strenge krav til hvordan innkjøpene foregår.
- **Økonomiske resultater:** Med dagens taxfreeordning kan driften motiveres med behovet for å drifte Avinors nettverk av flyplasser. Vinmonopolets taxfreesalg kan kun være alkoholpolitisk

motivert, i henhold til EØS-avtalen. Hvordan dette kan organiseres om Vinmonopolet skal konkurrere om taxfreesalget, er også juridisk nøtt.

- **Leieinntekter:** Det er leien av lokaler som fastsettes blant annet med en prosentandel av omsetningen som i dag gir Avinor gode inntekter. Skulle Vinmonopolet drive salget som monopol, må leien fastsettes som resultat av en uavhengig markedsanalyse av det aktuelle leiearealet. Den nye utredningen av Vinmonopolets mulighet til å konkurrere skal forutsette at Avinors inntekter ikke skal svekkes, ei heller at Vinmonopolets stilling skal svekkes.
- **Flyplassfinansiering:** Avinors mulighet til å motta statlige tilskudd til finansiering av flyplasser er begrenset. Det er igjen EØS-avtalen med EU som setter klarer begrensinger på omfang av statlig subsidiering. ■



*Vekterne mener de bør få bedre rettslig vern og ber Parat om å komme sterkere på banen. Dette også når det gjelder utdanning.
Foto: Gorm K. Gaare.*

Vektere etterlyser bedre rettsvern

Her er noen avisoverskrifter fra årets to første uker: Truet vektere ved kjøpesenter. Vektere havnet i slagsmål med personer med jernstenger. Beruset mann tatt hånd om av politiet etter å ha slått ned en vokter. To personer pågrepet etter å ha slått og skallet vektere.

Av: Lill Fischer

Nesten hver dag opplever vektere trusler om vold, og vold når de er på jobb. På de mest utsatte objektene må vekterne gå med stikksikre vester for å sikre seg mot kniv- og sprøytestikk. Ifølge tall fra NHO ble 300 personer anmeldt av vektere for vold og trusler om vold i 2017.

Mange anmelder ikke

Christian Svensen er vokter og tillitsvalgt for Parat i NOKAS. Han mener tallene burde vært høyere, og at mange vektere ikke anmelder forholdene.

– For å anmelde voldsepisoder må vekterne møte opp på politistasjonen, sier Svensen.

Han mener det bør bli enklere å anmelde forhold.

– Det burde vært mulig for vektere å anmelde via en web-løsning. Slik det er nå, må anmeldelsene som oftest gjøres i fritiden. Selv om arbeidsgiver oppfordrer oss til å anmelde og betaler for tiden vi bruker, er det flere som lar være å anmelde, sier Svensen.

Kommunikasjonssjef i NOKAS, Ådne Mauritzen, representerer en av de største aktørene i bransjen. Han er enig med Svensen i at tallene sannsynligvis er høyere.

– Vi ønsker at alle episoder skal anmeldes, men i en hektisk hverdag blir det nok nedprioritert. Noen er også usikre på om saken er stor nok til å bli anmeldt, sier Mauritzen.

Henlagt som ikke prioritert

Svensen jobber som ordensvakt på Kiel-fergen. For to år siden ble han slått ned med en flaske. Saken ble anmeldt, men henlagt med begrunnelse om at saken ikke ble prioritert.

Advokat i Parat, Thore Helland, har bistått Svensen med å påklage anmeldelsen og mener vektere bør ha et bedre vern.

Ifølge Helland har vektere overtatt mange av politiets oppgaver, noe Svensen er enig i. – For 30 år siden hadde politiet 30 polititjenestemenn som patruljerte på Oslo S. I dag er det bare 2 eller 3 mobile polititjenestemenn, mens det er 30 vektere, sier Svensen.

Helland mener det gamle patruljerende ordenspolitiet nesten er helt borte og erstattet av vektere.

– Det er mulig å se på dette som en form for privatisering av politiet. Polititjenestemenn har et strafferettslig vern. Mitt inntrykk er at dersom politifolk

Nestleder i Parat, Unn Kristin Olsen, er enig i at noe må gjøres for å sikre vekterne bedre på jobb. Foto: Trygve Bergsland.



blir utsatt for vold eller trusler om vold, blir disse sakene prioritert høyt, mens inntrykket er at saker som omhandler vold og trusler mot vektere, ikke blir prioritert i samme grad, sier Helland.

Svensen, som venter på svar på klagen, er enig med Helland.

– I dag er det mer alvorlig å slå en politihund enn å slå en vokter. Politihundene er nemlig å anse som polititjenestemenn, sier Svensen.

Dyttet av bussen

Aleksander Danielsen er tillitsvalgt i Securitas og jobber til daglig som billett-kontrollør for Ruter. Han sier de ofte møter passasjerer som forsøker å presse seg forbi kontrollørene når de blir tatt uten gyldig billett.



Vekterne mener de bør få bedre rettslig vern og ber Parat om å komme sterkere på banen. Dette også når det gjelder utdanning. Foto: Gorm K. Gaare.

– I november i fjor dyttet en passasjer meg ut av bussen på en holdeplass. På legevakten konstaterte de at jeg hadde forstuet armen, sier Danielsen.

Saken er anmeldt, men han har ikke hørt noe etter det. Han beskriver også ubehagelige episoder der passasjerer har kommet med alvorlige trusler som «jeg kutter over strupen din», «jeg finner ut hvor du bor» og «jeg skal ta moren din».

– Det skjer ikke så ofte, men vi anmelder alltid slike episoder, sier Danielsen.

Tar sikkerheten på alvor

Mauritzen har inntrykk av at politiet tar anmeldelsene fra vekterne på alvor.

– Som arbeidsgiver jobber vi tett med verneombudene og i andre fora for å forebygge uheldige episoder. Vi setter også inn nødvendige tiltak slik at både vekterne og vi er trygge på at det ikke går på sikkerheten løs, sier han.

Danielsen sier Securitas har en kollega-støtteordning som fungerer godt.

– I tillegg har vi alltid en medarbeidersamtale etter ubehagelige episoder, sier han.

Vil ha Parat på banen

Vekterne mener de bør få bedre rettslig vern, et vern på linje med polititjeneste-

menn, og ber Parat om å komme sterkere på banen. Dette også når det gjelder utdanningen.

Fra 1. januar 2018 ble det iverksatt et nytt og mer omfattende opplæringsløp for vekterne, en opplæring Svendsen mener er en forbedring.

– Utdanningen inneholder imidlertid ingen ting om fysisk konflikthåndtering. Det er for dårlig, sier Svendsen.

Nestleder i Parat, Unn Kristin Olsen, er enig i at noe må gjøres for å sikre vekterne bedre på jobb.

– Vektere, som alle andre arbeidstakere, har krav på et trygt og sikkert arbeidsmiljø, sier Olsen.

Hun vil nå ta et initiativ overfor vekterne for å finne ut hvordan Parat best kan bidra.

Observere og rapportere

Vekternes oppgave er å observere og rapportere.

– Vi kommer allikevel ofte i situasjoner hvor vi må rydde opp til politiet kommer. Folk forventer at vi som er i uniform rydder opp, sier Danielsen og er enig med Svendsen i at utdanningen må endres slik at den også omfatter fysisk konflikthåndtering. ■

Vekter-statistikk

- I 2017 bisto vekterne med trygghetsassistanse 45 675 ganger.
- I 12 775 tilfeller anmeldte vektere personer på vegne av kunde. Dette gjaldt forhold som blant annet tyveri og hærverk.
- Vekterne selv anmeldte 300 personer.
- I to tilfeller ble det rettet anmeldelse fra publikum mot vekter for mulige klanderverdige forhold.

Kilde: NHO Service

Ny opplæring av vektere

Vekteropplæringen økes til 163 timer som fordeles med 50 timer praksis under veiledning.

- Det skal være minimum 65 timer i klasserom, mens resterende teoritimer kan gjennomføres som e-læring. Dette i form av en kombinasjon mellom selvstudier og klasseromsundervisning.
- Det er satt av seks timer til eksamen.
- Hele opplæringen må være gjennomført og eksamen bestått før den enkelte kan begynne med selvstendig arbeid.
- Regodkjenning skal gjennomføres hvert fjerde år med 30 timer opplæring og ny eksamen.
- Det er nye krav til instruktører med blant annet egen instruktørutdanning i regi av Politidirektoratet.
- Økning i antall undervisningstimer er konsentrert om juss, konflikthåndtering, kommunikasjon, kulturforståelse og mangfold, førstehjelp, opptreden på skadested og brannvern.



Parat tillitsvalgt i Norad, Hajo Schmidt-Horix, jobber tett sammen med tillitsvalgte i Akademikerne og NTL for å lede valg av modell i en retning med vekt på effektiv fattigdomsbekjempelse, solid bistandsfaglig forvaltning og nødvendig avstand til den daglige norske politiske agendaen. Foto: Privat

Outsourcing av bistand

To alternativer er skissert for en ny bistandsforvaltning. En mulig løsning er at Norad legges ned, og at en del av de ansatte integreres med UD. Et annet alternativ er at Norad videreføres, men med reduserte ansvarsoppgaver og med tettere politisk styring.

Tekst: Vetle Daler

Outsourcing av enkelte deler av virksomheten har også vært tema for begge alternativene, men Parats tillitsvalgte i Norad øyner nytt håp etter møte med utviklingsministeren.

Det var tidligere utviklingsminister Nicolai Astrup (H) som tok initiativet til en større bistandsreform. De ansatte i Norad (Direktoratet for utviklingssamarbeid) har reagert på målene i reformen og på prosessen.

Forsiktig optimist

I januar ble Dag-Inge Ulstein (KrF) utnevnt til ny utviklingsminister og fikk dermed også reformsaken på sitt bord. Midt i februar møtte Parats tillitsvalgt i Norad, Hajo Schmidt-Horix, den nye

statsråden på hans kontor i Utenriksdepartementet (UD) i Oslo og er forsiktig optimist etter møtet.

– Statsråden er interessert i å høre vår holdning til reformprosessen, noe vi opplever som positivt. Han forstår vår frustrasjon, samtidig er han ny i jobben, og vi har forståelse for at han trenger tid for å gjøre seg opp en kvalifisert mening når det har så omfattende konsekvenser som i denne saken, sier Schmidt-Horix.

Positive til reform

Parats tillitsvalgte samarbeider tett med andre arbeidstakerorganisasjoner i Norad, og alle er kritiske til forslagene som nå ligger på bordet.

– Vi er i utgangspunktet positive til en reform, men det må skje uten outsourcing av oppgaver. Målet må være å drive

effektiv fattigdomsbekjempelse. Det mener vi gjøres best ved å beholde Norad som et samlet bistandsfaglig miljø, uten nedbemanning. Vi har tilnærmet det samme antallet ansatte i dag som 2004, til tross for at bistandsbudsjettet er doblet i denne perioden. Det betyr at vi har gjennomført betydelig effektivisering, sier Schmidt-Horix.

Betydelig usikkerhet

Schmidt-Horix sier det er viktig at retningen i reformen avklares så snart som mulig.

– Det er betydelig usikkerhet i organisasjonen, og folk slutter. Det er ansettelsesstopp, og vi ansetter nye folk kun i midlertidige stillinger. Dette fører til en svekkelse av Norad, sier han. ■

*Kristin Trøen fra Vegvesenet undersøker
kjøretøy under en aksjon på Bergerørningen
kontrollstasjon på riksvei 3 mellom Alvdal og
Tynset. Foto: Gorm K. Gaare.*



Den store biljakten

Det er aksjonsuke på Bergerønningen kontrollstasjon ved riksvei 3 mellom Alvdal og Tynset. Medarbeidere fra Vegvesenet, Arbeidstilsynet og Politiet har satt hverandre stevne i fire dager fra mandag til og med torsdag siste uken i januar.

Av: Magne Otterdal Foto: Gorm K. Gaare.

Interessen for biler har vært styrende i Kristin Trøens karrierevalg. Den første jobben hadde hun hos bilforhandler Sulland på Elverum. Siden ble det Statens vegvesen. Hun er ansatt som inspektør ved kontrollstasjonen på Husum ved riksvei 3/25 mellom Hamar og Elverum. Og hun har vært Parat-medlem siden 2009, og er plassstillingsvalgt for utekontroll Hedmark.

Sjekk av dekk og kjettinger

Parat-bladets utsendte reportere møter Trøen og mange av hennes kolleger fra Statens vegvesen region øst og region midt, alle samlet til aksjonsuken ved Bergerønningen ti minutters kjøretur fra Alvdal stasjon. Trøen er én av totalt 50 kontrollører som er utplassert ved fire kontrollplasser i Hedmark, Oppland og Buskerud i den årlige storaksjonen for å sjekke at særlig tungtransporten er godt skodd til å forsere norske vinterveier.

I det daglige jobber Kristin Trøen mye med tjenestebilen som kontorplass, på utekontroller langs vegene i Hedmark. Nå får vi være med henne noen timer på jobben. Sjekk av vogntogenes dekk og kjettinger er viktig denne aksjonsuken. Det er mest den nordgående trafikken i retning Trondheim som vinkes inn til kontrollplassen. – Det er en fellovergang på Kvikne, og det er greit å luke ut dem som ikke har dekk og kjetting i orden, sier Trøen.

Kontrollstasjonen er bemannet i to skift. Det første fra klokken 08:00 til 15:30, det andre fra 15:00 til 22:30. Blant kollegene

som er på plass ved kontrollstasjonen, er Stein Hornsletten, som også jobber på Husum i det daglige, og Thomas Fossum som jobber på Jessheim.

Inne i kontrollbua kan inspektørene følge trafikken på skjermer, koblet til kameraer som overvåker både nordgående og sørgående trafikk. Sjåførene varsles om kontroll av lysskiltet ved veien, og en jevn strøm av vogntog svinger inn på kontrollstasjonen.

En rask oversiktinspeksjon blir foretatt mens kjøretøyet står på vekten, det er her det avgjørende øyeblikket skjer: Skal vogntoget tas videre inn til full kontroll, eller blir det vinket videre? En Scania med firmanavnet Infinity Transport AB malt på styrehuset svinger inn på vekten.

Også sjekk av kjøre- og hviletider

Trøen bestemmer seg for å be sjåføren, Mathias Nilsson fra Töcksfors om å svinge vogntoget inn på parkeringsplassen bak kontrollbua. Nilsson sier han synes det er bra at det er slike kontroller, særlig vinterstid.

– Jeg kjører på Sverige og Norge, sier Nilsson. Han hevder de norske veiene er best å kjøre på, det er mye mer fin natur å se langs de norske veiene enn de svenske.

Inspektør Trøen spør høflig hvor sjåføren og vogntoget kommer fra. Første punkt i kontrollen er å laste ned kjøre- og hviletiden på en USB-pinne. Så må Mathias ut av sitt varme styrehus og vise beholderen med kjettinger.

Deretter går inspektøren rundt hele vogntoget og sjekker type dekk og at mønsterdybden i dekkene er minimum fem millimeter.

– Det er fem og en halv millimeter, innenfor kravet, sier Trøen da hun sjekker med dekkmåleren.

Så går hun inn i kontrollbua og kobler på USB-pinnen. Umiddelbart kommer det opp en tidslinje på skjermen, med blå, røde og grønne felter.

– De røde feltene viser kjøretiden, de grønne hvile, og blått er annet arbeid som lasting eller lossing, forklarer Trøen.

Hun finner ikke noe som avviker fra reglene her, og går tilbake til vogntoget hvor Nilsson venter. Han får kjøre videre.

– *Har du fått mangellapp noen gang?*

– Nei, jeg har ikke hatt noen mangler, svarer han.

Han har drevet i transport på Sverige og Norge i 15 år og opplever kontroll én til to ganger i måneden.

Påbudt med stikkvester

Tilbake i kontrollbua er det nettopp traktet ny kaffe, og det er plutselig fullt av kolleger med gule vester der. Også vi utsendte fra Parat-bladet har fått på oss Vegvesen-vestene.

Under uniformsjakken, og mindre synlig, er inspektørene også utstyrt med stikkvester. Alle som utfører utekontroll, er påbudt ha stikkvest.





Ansatte i Statens vegvesen sier det er feil, når det hevdes at Det utelukkende er utenlandske vogntog som er problemet. Både Trøen og inspektørkollega Stein Hornsletten, sier norske sjåfører står for en betydelig andel mangler når de kontrolleres. Foto: Gorm K. Gaare.

I august 2014 trakk en trailersjåfør kniv og truet inspektøren under en kontroll ved Taraldrud trafikkstasjon ved E6 sør for Oslo. Sjåføren hadde blitt presentert for et overlastgebyr. Etter denne episoden ble det påbudt med stikkvester for utarbeidene inspektører.

Hvordan utekontrollene skal foregå, er detaljert beskrevet i en egen utekontrollveiledning. Inspektørene er hele tiden i nærkontakt med mennesker, og det kan ofte oppstå stressede situasjoner. En inspektør lærer seg fort å bli menneskekjenner.

Store mangler på norske lastebiler

Blant inspektørene inne i bua på Bergerønningen denne torsdagen i januar 2019 kommer det noen viktige nyanser fram. Det snakkes om den nesten ugjen-drivelig innarbeidede forestillingen blant folk flest om at de farefulle situasjonene på norske vinterveier utelukkende skyldes utenlandske, gjerne østeuropeiske vogntog med dårlige dekk og sjåfører uten erfaring fra kjøring på snø- og islagte norske veier.

Riktignok står et vogntog med russisk sjåfør på tredje døgnnet på parkeringsplassen. Kjøretøyet har fått flere mangellapper, og et av de lokale verkstedene er koblet inn. Men det står også en avskiltet norsk lastebil like ved. Den norske sjåføren har tilbragt natten i bilen som står med motoren i gang, det var tross alt 28 minusgrader dagen før.

Både Trøen og inspektørkollega Stein Hornsletten, han også medlem i Parat, mener det er et litt skjevt bilde som blir beskrevet med tanke på de utenlandske vogntogene. Mens kvaliteten øker på utenlandske tunge kjøretøy og sjåfører, står norske sjåfører fortsatt for en betydelig andel mangler ved kontroll.

De to peker på at i tillegg til utrustningen handler det også om kjøreferdigheter og kunnskap. Dessuten er biltyperne av stor betydning på snø og islagte veier. Det er stor forskjell på biler med tre akslinger som kan løfte den bakre akslingen litt, slik at en får mer trykk på drivakslingen.

Utfordringen med mange av de utenlandske bilene er at det bare har to akslinger.

Gaver avvises

Kulturforskjellene gir uansett ymse utslag og opplevelser for inspektørene i møtet med sjåfører fra fjern og nær. Det kan ofte være språklige utfordringer når sjåfører ikke snakker annet enn eksempelvis russisk. Eller som når en russisk sjåfør blir på gråten når Vegvesenets inspektører ikke vil motta en flaske whisky som takk for hjelp med å ringe til verksted og annet. En morgen stod det en kasse øl på trammen til kontrollbua på Husum. Den ble sendt til destruksjon.

Det er ikke bare Vegvesenets folk som er i sving på kontrollstasjonen. Inspektører fra to andre viktige etater er også på plass: Arbeidstilsynet og Politiet.

– Vi har et kjempegodt samarbeid, sier Roger Brenden fra Arbeidstilsynet som kontrollerer at sjåfører følger bestemmelsene som gjelder for kabotasjetransport blant utenlandske vogntog og sjåfører.



Kristin Trøen og Stein Hornsletten følger med på kameraovervåkning av kjøretøyer som kommer nord- og sørfra på riksvei 3 mellom Alvdal og Tynset. Foto: Gorm K. Gaare.



Trøen laster ned kjøre- og hviletiden til sjåfør Mathias Nilsson. Foto: Gorm K. Gaare.

Politibetjent Eyvind Rian fra Utrykningspolitiet er også entusiastisk med tanke på samarbeidet etatene har under disse aksjonene.

– Jeg lærer veldig mye av de andre etatene som er her, sier Rian.

Svært mange får kjøreforbud

Over 3000 tunge kjøretøyer ble kontrollert ved Bergerønningen i Østerdalen og de andre stasjonene henholdsvis på Otta, Kalplassen i Valdres og på Gol. 710 av disse kjøretøyene ble gjenstand for nærmere kontroll i løpet av de fire dagene storaksjonen pågikk.

Fagleder Martin Børresen opplyser i en melding fra Vegvesenet at kontrollene resulterte i 210 kjøreforbud, de fleste på grunn av dårlige dekk. Ifølge Børresen ble 14 sjåfører anmeldt for grove brudd på kjøre- og hviletidsreglene, 40 fikk kjøreforbud på grunn av vimpler og annet krimskrams i frontruta – til hinder for sikten – og 77 fikk kjøreforbud på grunn av dårlig lastsikring eller overlast. ■

Slik skal utekontrollen foregå

Et lite utvalg fra «Utekontrollinstruks» for ansatte i Statens vegvesen beskriver hvordan møtet med publikum skal foregå. I motsetning til publikums forberedte oppmøte til hallkontroll eller førerprøve er utekontroll noe helt annet.

Ved utekontroll vil en fører bli stanset undervegs til helt andre formål. Dette kan skape aggresjon, angst og nervøsitet. Det kan også være det første møte med Statens vegvesen som kontrollmyndighet. Kontrolløren bør ha kjennskap til hvordan føreren kan reagere i ulike situasjoner. Dette kan variere avhengig av ulike forhold i kjøretøyet og om han eller hun er alene eller sammen med flere. Kontrollørens opptreden er derfor meget viktig og krever erfaring og forståelse for det spesielle det innebærer å møte publikum i en kontrollsituasjon.

Slik skal Statens vegvesen møte publikum ved kontroll på vei:

- Opplys om hvilken etat du kommer fra, og si hva slags kontroll det dreier seg om. Legitimasjon skal anvendes.
- Bare én kontrollør fører samtalen med føreren.
- Unngå å ta seg til rette overfor sjåføren ved å åpne dører uten at du har ytret ønske om det, «henge» i speil/stigtrinn eller «ransake» førerhus uten førerens tillatelse. Husk at førerhuset er førerens hjem.
- Få en god dialog ved ikke bare å snakke til føreren, men med han, eller henne.
- Ved overtredelser av regelverk: Gi føreren en kort orientering om aktuelle bestemmelser og regler, og hva som skjer videre.
- Vær oppmerksom på at enkelte sjåfører ikke ønsker at utenforstående skal overhøre samtalen (for eksempel hvis samtalen dreier seg om å klarlegge uregelmessigheter, reaksjoner, personlige forhold og lignende). Det bør legges til rette for å oppfylle dette.
- Kontrollørene skal overfor personen(e) som blir kontrollert virke beroligende, ikke bruke unødvendige ord og uttrykk, være ironisk eller overlegen. Banning og skjellsord skal ikke forekomme, ei heller munnhuggeri og unødvendig diskusjon.
- Føreren skal få legge fram sin vurdering av saken uten å bli avbrutt.
- Kontrolløren må selv kunne innrømme og beklage feil.
- Bruk et kroppsspråk som ikke virker truende eller dominerende, men vær bestemt.

Kilde: Statens vegvesen, «Utekontrollinstruks».



Trøen undersøker kjøretøyet til Mathias Nilsson fra Töcksfors på riksvei 3 mellom Alvdal og Tynset. Foto: Gorm K. Gaare.



Vegard Einan leder i YS Privat

Parat er det desidert største YS-forbundet i privat sektor, med over 5000 flere medlemmer enn nummer to på listen. Nå er forbundsleder i Parat, Vegard Einan, gjenvalgt som leder av YS Privat.

– Parat er det største forbundet i privat sektor. For våre medlemmer er det viktig at vi påvirker arbeidsdagen der vi kan gjennom aktiv deltakelse, det gjør vi med ledelsen i sektorstyret i YS Privat, sier han.



Parat-leder, Vegard Einan, er gjenvalgt som leder i YS-Privat. Foto: Trygve Bergsland.

Unn Kristin Olsen nestleder i YS Stat

Pål Arnesen er valgt som ny leder av YS Stat. I ledelsen får han med seg Jens Jahren fra BFO som første nestleder og Unn Kristin Olsen fra Parat som andre nestleder. Parat er det største YS-forbundet i staten, og Unn Kristin Olsen er glad for at Parat nå har fått en sentral plass i styret.

– Parat representerer store grupper i staten, blant annet politilederne og forsvaret, som kom inn i Parat i 2018. Samtidig representerer vi blant annet politiet og NAV, i tillegg til store grupper innenfor høyskole- og universitetssektoren, sier Olsen.

Parats nestleder Unn Kristin Olsen, er valgt som nestleder i YS-Stat. Foto: Trygve Bergsland.



Stadig flere ser Parat24-sendingene

Visste du at du kan se nyhetssendinger fra Parat24 hver uke? Her får du et utvalg av aktuelle saker fra uka som gikk. Sendingene får stadig flere seere. Vil du bli en av dem, finner du sendingene på parat24.com og på Parats Facebook-side [parat.com/ys.parat](https://www.facebook.com/parat.com/ys.parat).



Parat-rådgiver, Marianne Hårteit, pusser opp i Kristiansand. Foto: Privat.

Nytt Parat-kontor i Kristiansand

Parats rådgiver i Kristiansand, Marianne Hårteit, er på plass i nye lokaler 1. mars. Det nye kontoret, som er pusset opp i Parats farger, ligger i samme bygg som det gamle, nemlig i Hånesgården i Vestre Strandgate 42. Stikk gjerne innom for en prat!



Populær jobbveiviser

Over 3000 har gjennomført Jobbveiviseren, karrierekartleggeren som Parat lanserte sammen med Negotia og Delta i fjor høst.

– Vi har fått mange gode tilbakemeldinger, særlig fra dem som har gjennomført veiledningssamtale etter å ha gjennomført kartleggingen på nett, sier Lise Simensen fra CXS, firmaet som har utviklet Jobbveiviseren for de tre forbundene.

Du kan fortsatt gjennomføre Jobbveiviseren på nett, se www.parat.com/kompetanse.

Ny regnskapsmedarbeider

Diyana G. Tiedt (49) er ansatt i en 50 prosents stilling som økonomimedarbeider i Parats serviceavdeling. Diyana bor i Drammen, har bachelor i økonomi og forretningsjus, og har lang fartstid med økonomi og regnskap.



Diyana G. Tiedt er ansatt som regnskapsmedarbeider i Parat. Foto: Vetle Daler.

Ny økonom og forhandler

Tonje Krakeli Sneen (27) er ansatt som forhandler og økonom i Parats forhandlingsavdeling. Tonje bor i Oslo, er utdannet samfunnsøkonom og kommer fra kunnskapsenteret i Norges bank.



Tonje Krakeli Sneen er ansatt som økonom og forhandler i Parat. Foto: Vetle Daler.

Parats regionutvalg (RU)

RU region Nord (Finnmark, Troms, Nordland):

Leder: Lars Raymond Holm, Luftfartstilsynet

E-post: Lrh@caa.no

Åse Helen Andersen, Apotek 1 Hammerfest

E-post: aasehelande@hotmail.com

Anne-Katrine Thomassen, Brønnøysundregisterne

E-post: akt@brreg.no

Tor-Fredrik Olsen, Finnmark Fylkeskommune

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

Per-Christian Størkersen, Nordland Fylkeskommune

E-post: perst@nfk.no

Terje Grytdal Roland, Nord-Troms Tingrett

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

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

Leder: Morten Mørch, NTNU Trondheim

E-post: Morten.morch@ntnu.no

Grete Kambuås, BOOTS APOTEK, Trondheim

E-post: Gretkam@online.no

Ronny Johannessen, NAV IT Forretningspartner, Steinkjer

E-post: Ronny.johannessen@nav.no

Randi Lisbeth Falling, Distriktstannklinikken Valldal

E-post: Randi.falling@mrfylke.no

Andreas Sylte, NTNU Ålesund

E-post: Asy@ntnu.no

Camilla Buvarp Tiller, Nord Universitetet Namsos, Ungrepresentant

E-post: camilla.tiller@gmail.com

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

Gry Haakenstad, Oslo kommune, Ungrepresentant

E-post: Gry.haak@gmail.com

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

Leder: Gro Nondal Buvik, Sognekraft AS

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

Odd B. Eide, Sjøfartsdirektoratet

E-post: Odd.Eide@sjofartsdir.no

Hege Solbakken Sæbø, Stavanger Aftenblad AS

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

Tommy Sævareid, Hordaland fylkeskommune

E-post: tommy.saevareid@hfk.no

Erik Andreassen, Gate gourmet i Bergen

E-post: eandreassen@gategourmet.com

Kari Nestaas, Indre Hordaland Jordskifterett, Ungrepresentant

E-post: kari.nestaas@domstol.no

RU region Sør

(Aust- og Vest Agder, Telemark, Vestfold og Buskerud):

Leder: Ragnhild Negård - NAV

E-post: ragnhild.negard@nav.no

Nina Ødegård – Universitetet i Sørøst-Norge

E-post: Nina.Odegard@hbv.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 Elefantene Kristiansand

E-post: annebritt1962@hotmail.com

Abishek Banstola, NAV Porsgrunn, Ungrepresentant

E-post: abishekbastola@gmail.com

Spørsmål til juridisk og forhandlingsavdelingen i Parat

Vi som gir svar i denne utgaven av Parat er:



Lene Liknes Hansen
Advokat



Annbjørg Nærdal
Advokat



Renate Messel Hegre
Forhandler



Pia Helene Willanger
Forhandler



Thore Eithun Helland
Advokat



Thomas Lilloe,
Forhandler

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.

Krav på sluttattest

Jeg skal snart slutte i jobben min etter oppsigelse. Arbeidsgeber ønsker ikke å gi meg en attest. Kan arbeidsgeber nekte dette?

Åsa

Svar: Nei, arbeidsgeber kan ikke nekte å skrive en attest. Dette er beskrevet i arbeidsmiljøloven, og når du fratrer etter lovlig oppsigelse, har du krav på en skriftlig attest av arbeidsgeber. Attesten skal inneholde opplysninger om

arbeidstakers navn, fødselsdato, hva arbeidet har bestått i, og om arbeidsforholdets varighet. Arbeidsgeber har også mulighet til å skrive en mer utførlig attest dersom dette er vanlig i virksomheten og ikke annet er fastsatt i tariffavtale.

Du har også krav på attest dersom du blir avskjediget, men arbeidsgeber kan da opplyse i attesten om at arbeidstakeren er blitt avskjediget.

Lene

Helseproblemer ved skiftarbeid

Jeg har i hele mitt liv jobbet med skiftarbeid og har aldri tidligere hatt problem med å verken stå opp tidlig eller legge meg sent. For noen år siden fikk jeg diagnosen diabetes 2, og det er derfor svært viktig med regelmessige måltider, spise sunt og mosjon. Siden jeg jobber turnus, er dette bortimot umulig å få til, og de kroppslige reaksjonene har ikke latt vente på seg. I verste fall så kan dette føre til amputasjon og død.

Lederen min har uttrykt at han ikke kan gjøre noe med vaktene mine, «for da kommer alle andre også til å ville ha tilpassede planer». Jeg synes det er rart at jeg ikke kan få noe tilpassing, siden det ofte er mange ledige vakter som kunne vært bedre for meg, men arbeidsgiver nekter å legge til rette så jeg får byttet til disse vaktene.

Jarand

Svar: Arbeidsgiver har plikt til å tilrettelegge når du er syk, slik det er beskrevet i arbeidsmiljøloven. Her står det at dersom en arbeidstaker har redusert arbeidsevne som følge av blant annet sykdom, skal arbeidsgiver, så langt det er mulig, iverksette nødvendige tiltak for at arbeidstakeren skal beholde sitt arbeid. Tilrettelegging av arbeidstid er et av tiltakene som blir nevnt spesielt i loven.

Arbeidsgiver kan imidlertid kreve at du legger fram legeerklæring hvor det dokumenteres at du har en sykdom som gjør at det er behov for tilrettelegging, og hvilken tilrettelegging som må til. Domstolen har fastslått at arbeidsgivers tilretteleggingsplikt går langt, og at arbeidsgiver må dokumentere en forsvarlig oppfølging. Det blir stilt høyere krav til store virksomheter, men en syk arbeidstaker har ikke krav på en type tilrettelegging som fører til at det går ut over andre ansattes rettigheter. I tillegg må arbeidstaker selv også medvirke og være villig til for eksempel å prøve andre stillinger.

Annbjörg

Ekstra ferieuke

Jeg jobber ved et sykehus i Oslo og fyller 60 år i år. Er det slik at jeg først har rett til å avvikle denne ekstraferien etter fylte 60, år og er det arbeidsgiver som bestemmer når jeg kan avvikle denne ferieuken?

Aslaug

Svar: I henhold til ferielovens bestemmelser inntreffer retten til en ekstra ferieuke allerede 1. januar det året du fyller 60 år. Det betyr at du kan kreve ekstra ferieuke selv om du ennå ikke har hatt bursdag dette året. Når det gjelder avvikling av ekstra ferieuke, kan

du selv bestemme når den skal tas i løpet av ferieåret. Arbeidsgiver skal likevel varsles minst to uker før avvikling av ekstraferien.

Renate

Tilslutning til hovedtariffavtale

Det er snart lønnsoppgjør på hovedtariffavtalen i staten. Jeg har flere kolleger som vil melde seg inn i Parat. Vil de ved innmelding få tilgang på YS, LO og Unios hovedtariffavtale?

Kaja

Svar: I 2018 hadde vi et hovedoppgjør i staten, og ny hovedtariffavtale ble opprettet for to år (gjeldende fra 2018 til 2020).

Er nye medlemmer nyansatt i staten eller uorganisert, vil nye Parat-medlemmer bli tilsluttet vår hovedtariffavtale umiddelbart. Medlemmer som melder seg inn i Parat fra et forbund som er tilsluttet Akademikerne, vil imidlertid ikke få tilgang på vår hovedtariffavtale før ny tariffavtale etableres i mai 2020.

Pia

Allergi og hundehold i sameie

Jeg bor i en lavblokk. Helt siden jeg flyttet inn, har jeg hatt det godt i den romslige leiligheten. Nå har det imidlertid oppstått et problem. Den nye naboen i samme etasje har en hund, en stor langhåret rakk, og jeg er allergisk mot hunder. For tiden er jeg svært plaget. Jeg har ringt til politiet, men de kunne ikke gjøre noe. Jeg har snakket med styreleder i sameiet, og han sier at det i vedtektene er forbud mot husdyr, men styret vil ikke gjøre noe. Er det noe jeg selv kan gjøre, eller må jeg flytte?

Eiliv

Svar: Ifølge eierseksjonsloven kan en seksjonseier som hovedregel ha dyr, men sameiet kan i vedtektene eller i ordensreglene ha et forbud mot dyrehold. Ved forbud kan seksjonseieren likevel ha dyr dersom gode grunner taler for det og dyreholdet ikke er til ulempe for de øvrige brukerne av eiendom-

men. Som et eksempel på gode grunner er en person med sosial angst som trenger et dyr for å komme seg ut. Men dette er ikke nok dersom dyret er til ulempe for andre.

Dersom du kan legge fram for styret en legeerklæring på at du får plagsom allergi av hunden, må styret undersøke om hundeeieren har gode grunner. Har han ikke en god grunn, må naboen kvitte seg med hunden. Har han en god grunn, må styret gjøre en samlet vurdering. I ditt tilfelle kan styret godt komme fram til at naboen må få bort hunden. Som sameier kan du kreve at problemet blir en egen sak på neste styremøte.

Thore

Reservasjon mot turnusarbeid

Ledelsen har nå framlagt en ny arbeidsplan som medfører at vi må arbeide turnus og til ulike tider på døgnet. Tariffavtalen åpner for en slik arbeidstidsordning, men mange av oss er eldre arbeidstakere og sliter med å arbeide natt. Spørsmålet er derfor om vi kan reservere oss fra å arbeide turnus, på samme måte som vi kan reservere oss for overtid?

Sjur

Svar: Ifølge arbeidsmiljøloven kan arbeidstakere som regelmessig arbeider om natten, ha rett til fritak fra den arbeidstidsordningen som gjelder for arbeidstakergruppen, når du av helsemessige, sosiale eller andre vektige velferdsgrunner har behov for det.

For å slippe nattarbeid må du altså ha en helsemessig, sosial eller annen viktig velferdsgrunn for å slippe. Hva som ligger i regelmessig må avgjøres konkret, men det må nok kreves at man arbeider flere netter i måneden. Det er et vilkår at fritak fra nattarbeid ikke fører til vesentlig ulempe for virksomheten, og det må finnes ledig dagarbeid du er kvalifisert for.

Hensynet til de andre ansatte skal også vurderes. Fører ditt ønske om å slippe nattarbeid til større belastning på andre arbeidstakere som arbeider om natten, vil det kunne være en vesentlig ulempe for virksomheten.

Thomas



	KRYP-DYR	SJØ-MANN PINES		M. NAVN VARE-HUS		ARTIKKEL		JUNIOR		
	SEN-DREKTIG		FALLER		EDEN GLANE			ENHVER	BETAL	BE-STEMTE
	BULLS PRESS #190	MUSIKK- INSTR.		TRE LIKE					FOR- SINKET	
	TEORI AKSEP- TERE									
SPORTS- GREN		UTHUS SIGNAL- SERE		FOR- BINDING ARTE		VALUTA	AVHAND- LINGER		OPP- VOKS- ENDE	= NORGE
PLANTE										
OVER- HODE DRILLE									FUGL	AP
				OPP- FØRER LEGE- RING		PURKE LEDER				
CESIUM (kj.)		NASJ. MERKE LAND		UAV- HENGIG	PRON. SIDE			TIDSROM GYS		
				MUSIKER ERODERT						
SPORTS- KOMMEN- TATOR		BILSKILT FRA SKIEN							500	BANN- LYS- INGER
					OFFER- PREST INN- HØSTING					
SLEKT IMENS	UMAK ORK				UTROP IKKE		NA- SJONER			LIVD
		POP		DESS- UTEN			SNYLTET			
STØTTE				NEMO					DUSK- REGN	

MINI KRYSSORD

1	2		3	4	5	6
7			8			
9				10		
11			12			
			13			
14	15					
16			17			
18		19			20	
21						

Vannrett

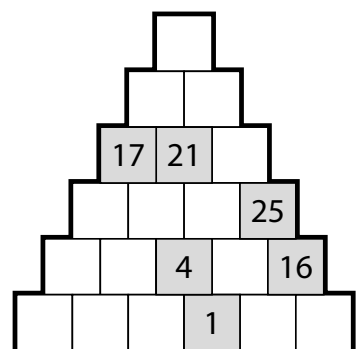
- Mistrøstige
- Flatemål
- Norrøn gud
- Flire
- Varme
- Kravler
- = Æ
- Bygen
- Drikk
- To like
- Mer forståelig
- Ødelegger

Loddrett

- 0,5 liter
- Vener
- Floss
- Ramponerer
- Filtrere
- Forandringer
- Skorte på
- Pikenavn
- Selskapsform
- Tone

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.



Løsningen på kryssordet i medlemsbladet Parat nummer. 4 – 2018 er:
 «NOE AV GUSTAV VIGELANDS LIVSVERK» Den heldige vinneren er: Torild Hildre, fra Barkåker.
 Frist for å sende inn løsning på neste kryssord er: **24. mai 2019.**

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 1/2019». Husk også å skrive på ditt eget navn og adresse.

Premie: 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).



Løsning:

Navn:

Adresse:

SUDOKU

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

Lett © Bulls

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

Middels © Bulls

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

Vanskelig © Bulls

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

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.

L A E D P S I L T

FYLL INN ORDET:

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

NOEN SMÅ HINT

- Ordet starter med bokstaven P
- Fotstykke
- Sokkel for søyle, statue eller byste

KRYSS OG TVERS

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

BILINNBRUDD
BLYGSOMHET
EKSPORTRÅD
FILLERISTING
FJOLLETHET
KAFFESTOVE
LANGSKIP
MOTERETNING
NATURRESERVAT
OVERLESSA
PARVIS
PRIVATSAMLING

SLAKTERTAK
TITTEHOL
TRØBLET



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 **24. mai 2019**.

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/konvoluttet «Hjernetrim 1/2019». Vinneren av hjernetrim i 4/2018 er Ann Christin Thorkildsen, fra Larvik.

Læring og utvikling i arbeidslivet

Når er du ferdig utlært? Før var det kanskje slik at når vi var ferdige med en utdanning, så klarte vi oss med den resten av arbeidslivet. I dag vet vi at det er langt fra slik det er. Parat som fagforening med over 40 000 medlemmer ønsker å bidra til å sikre deg som medlem en bedre arbeidsdag og styrke mulighetene til læring og utvikling.

Dette er noe av bakgrunnen for at vi i høst innførte et nytt medlemstilbud, «Jobbveviseren». Dette er en type personlighetstest som skal vise deg hvilke kapasiteter du har, basert på svarene du gir på spørsmål som stilles. På vår hjemmeside finner du denne under fanen «kompetanse».

Med dette tilbudet gir vi deg som medlem en tjeneste som har blitt godt mottatt, og som vi nå er i prosess med å se om vi kan utvide. Svarene som kommer i dagens system, gir deg en pekepinn på det som kalles «soft-skills». Den kartlegger imidlertid ikke hvilke kurs, studier eller konkret kunnskap du besitter. Dette er noe vi kanskje kan tilby senere.

Målet er å gjøre det lettere for deg som medlem å skaffe oversikt over hvem du er, og hvilke egenskaper du har. Gjennom dette ønsker Parat å gi deg mulighet til å ta større kontroll over eget arbeidsliv. Kanskje får du muligheten til å omstille deg før du blir omstilt, ved å ta valg basert på en bedre kunnskap og innsikt om deg selv og jobber du kan passe til.

Mitt håp er at vi på sikt kan tilby mer individualiserte tilbud om kurs og studier, på områder du ønsker, men ikke har tilgang i dag. I vårt politiske dokument sier Parats landsmøte at det skal lønne seg å ta en utdanning. Økt utdanning er av avgjørende betydning for den enkelte, for samfunnsutviklingen, produktivitetsvekst og fortsatt utvikling av innovasjon og konkurransevne i samfunnet.

«Læring og utvikling i arbeidslivet og på arbeidsplassene» er derfor årets flaggsak i Parat. Flaggsaken er et årlig tema som organisasjonen skal legge ekstra vekt på. I 2018 var temaet arbeidstid, i 2019 er det altså læring og utvikling.

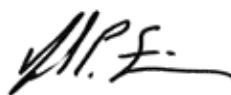
Hensikten med flaggsaken er økt kunnskap blant medlemmer, tillitsvalgte, ansatte og i arbeidslivet for øvrig. I tillegg skal flaggsaken gi et bedre grunnlag for utforming og legitimering av Parats politiske og tariffmessige synspunkter på området.

Gjennom arbeidet med flaggsaken i 2019 skal Parat jobbe for kompetanseutvikling i arbeidslivet. Det er overraskende å se undersøkelser som viser at svært få virksomheter kartlegger ansattes kompetanse. Uten å vite hvilken kompetanse bedriften har, mister vi store muligheter til strategisk utvikling av konkurransekraft og nye tjenester.

I den norske diskusjonen om læring og utvikling i arbeidslivet spør vi ofte om det er for mange, eller for få med høyere utdanning. Vi spør også om hvilke konkrete utdanningsretninger og kunnskapsbehov som etterspørres. Gjennom dette setter vi høyere utdanning og fagutdanning opp mot hverandre. Parat mener vi i større grad må snakke om den læringen og utviklingen av kompetanse som skjer hver dag i virksomhetene på arbeidsplassene, det man kanskje lærer etter å ha tatt en utdanning.

Vi må finne måter å verdsette både den kompetansen man tilegner seg på utdanningsinstitusjoner fordi vi trenger at flere både tar høyere utdanning og fagbrev, og den læringen og kunnskapsbyggingen som skjer i arbeidslivet. Det er disse sammen som gir høy produktivitet og trivsel.

Det farligste hver og en av oss uansett kan gjøre, er å tro at vi ikke trenger å lære oss noe nytt, og at arbeidsoppgavene ikke vil forandre seg. Det kan bli en dyrekjøpt lærdom.



Vegard Einan
Leder i Parat

Twitter: @vegardeinan

Facebook: facebook.com/VegardParatYS/



Foto: Trygve Bergsland

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 *



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



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

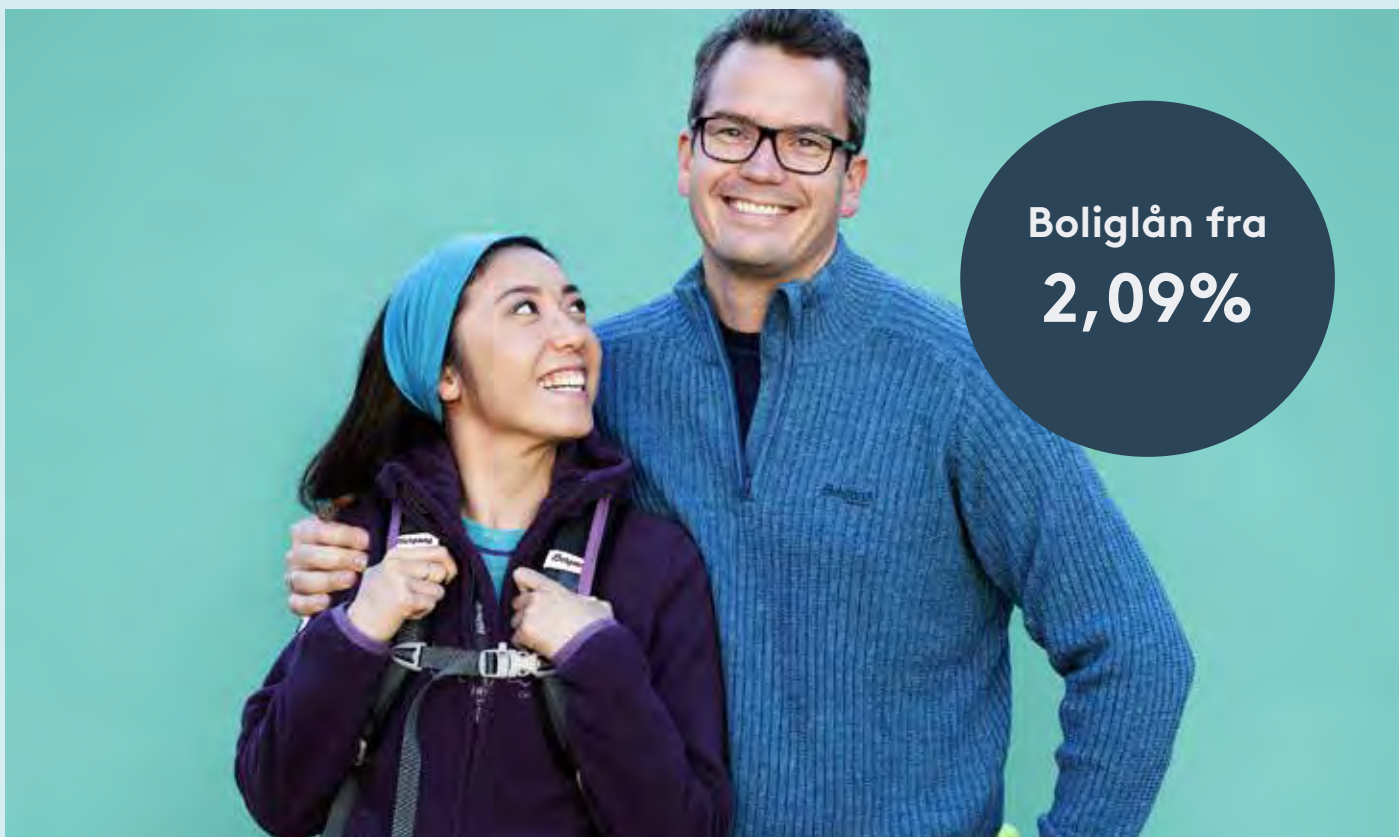


Liten sekk, 17 liter
185 kroner *



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

* Frakt kommer i tillegg.



Boliglån fra
2,09%

Litt høy rente på boliglånet?

Den nye avtalen YS har fremforhandlet sikrer deg blant markedets aller beste renter på boliglån. Flytter du boliglånet ditt til Gjensidige Bank kan du fort spare inn kontingenten og vel så det.

Finn ut hvor mye du kan spare på gjensidigebank.no

Priseksempel Boliglån inntil 50 % av verdigrunnlag. Nom. rente 2,09 %, eff.rente 2,16 %, 2 mill., o/25 år, totalt: 2.584.497,-. Gjelder for medlemmer i Parat som bruker banken aktivt. Prisen er per 2.1.2019 for nye lån og kan bli endret.

parat


Gjensidige