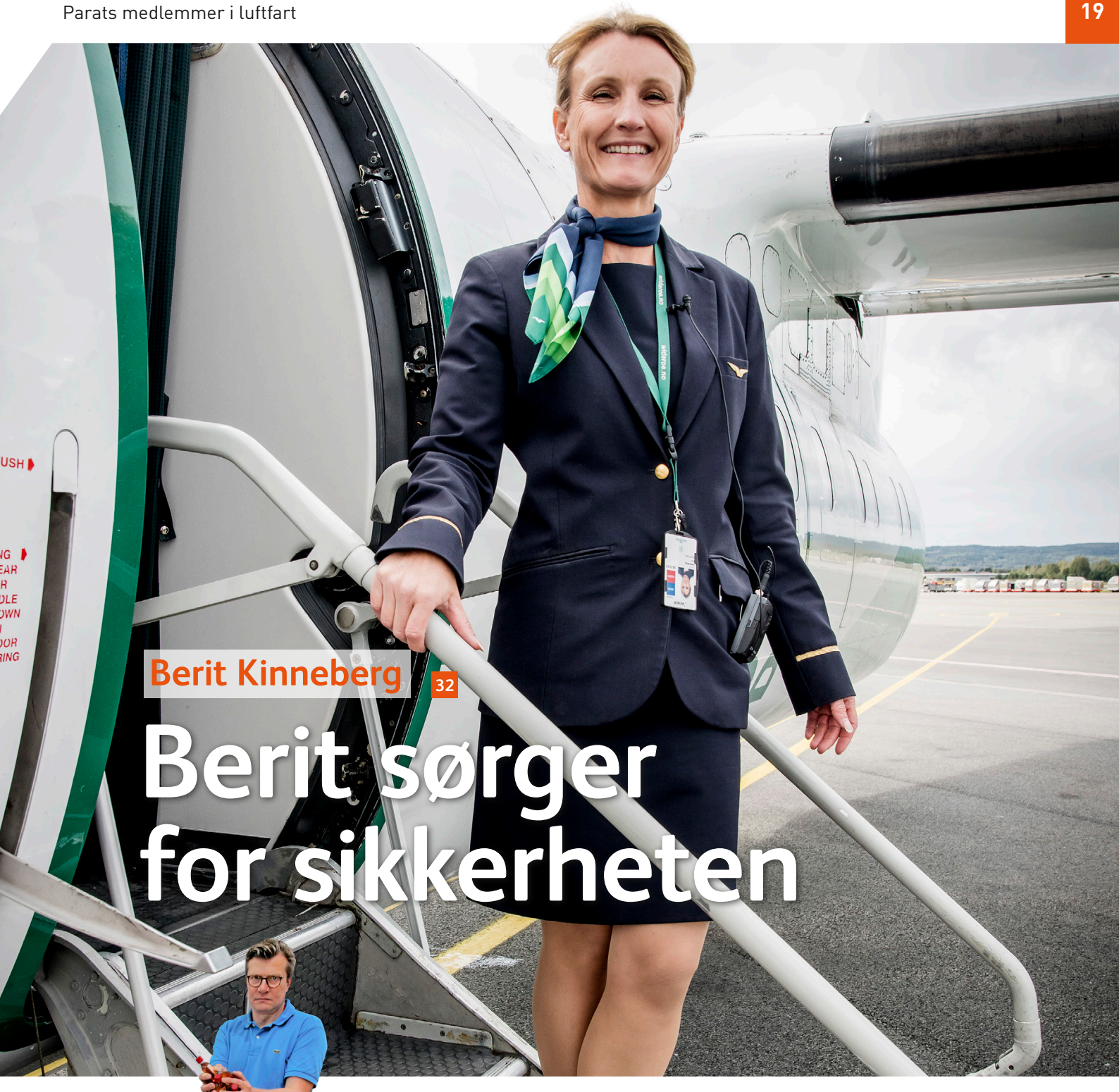
Paratluftfart

Parats medlemmer i luftfart

03
19



Berit Kinneberg 32

Berit sørger for sikkerheten

Passasjerfyll
Tillitsvalgte vil begrense salg av flyplassalkohol for å unngå økende passasjerfyll.
8

Håndbagasje til bry
Enkelte flypassasjerers håndbagasje lager vanskeligheter.

12

Helsefarlige partikkelutslipp
Helsevirkningene av flyeksos viser seg å være farligere enn tidligere antatt.

15

Miljø- og klimaarbeid i Parat

Vi har lagt bak oss et kommunestyre- og fylkestingsvalg der valgvinnerne er partier som har miljø, klima og distriktspolitikk aller høyest på agendaen. MDG og Senterpartiet fikk stor støtte fra velgerne med fremgang flere steder i landet.

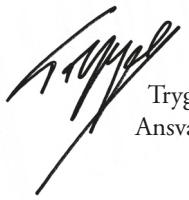
I et klimaperspektiv får tradisjonelle industribedrifter mye av skylden for manglende klimahensyn, der olje og offshore fremstilles som en av verstingene. Det er heller ikke slik at det kun er MDG-ere og livsfjerne, kaffelattedrikkende akademikere fra indre Oslo som er opptatt av klimaet. På en stor olje- og offshorekonferanse som nylig ble arrangert av Pareto, ble det presentert tall som viser at dagens investorer også i stor grad foretrekker fornybar energi.

Spørsmålet er om arbeidstakerorganisasjoner som Parat har noe å bidra med i miljø- og klimaspørsmålet – samtidig som vi ivaretar arbeidsplasser over hele landet? Den største aktøren på arbeidsgiversiden, NHO, mener mye om disse spørsmålene og har blant annet igangsatt prosjektet «Veikart for fremtidens næringsliv», der bærekraftig vekst står sentralt. Det vil derfor ikke være helt unaturlig om Parat og Parats medlemmer også engasjerer seg og bidrar når virksomhetene selv velger å jobbe aktivt med miljø- og klimaspørsmål.

I likhet med arbeidsgiversiden ønsker Parat, ifølge egne politiske dokumenter, å være teknologioptimistisk og vil legge til rette for teknologiutvikling og bidra til at det skapes lønnsomme og miljøvennlige produkter og tjenester. Fine ord, men som må følges opp av handling.

Det kan ligge håp om handling i vedtaket, der Parats tillitsvalgte og politiske ledelse vil bidra til at det i alle virksomheter, både private og offentlige, skal jobbes for å utarbeide forpliktende klimabudsjetter – hvor det rapporteres på klimatiltak og måloppnåelse gjennom året sammen med regnskapsavleggelsen.

For å lykkes skal det utvikles et verktøy som kan bidra til å gjøre dette arbeidet enkelt for tillitsvalgte, medlemmer og den enkelte virksomhet. Et verktøy er alene ikke nok og må følges opp med engasjement og aktiv handling – er du og din arbeidsplass klar?



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: Unn Kristin Olsen
Mobil: 412 35 877
E-post: unn.kristin.olsen@parat.com

Forsidefoto: Gorm K. Gaare
Avbildet: Berit Kinneberg

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

Redaksjonen avsluttet: 06.09.19
Materiellfrist neste nr: 01.11.19

Layout:
Storybold
www.storybold.no

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

Miljøfyrtårn®

GRØNT PUNKT

Dette produktet er trykket etter svært strenge miljøkrav og er svanemerket, CO_2-nøytralt og 100 prosent resirkulerbart.

PRESSENS FAGLIGE UTVALG

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

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

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

presse.no

2 Redaktøren har ordet
4 Oversikt over luftfartsgruppene i Parat
5 Småstoff
8 Økende alkoholproblemer
12 Håndbagasje til bry
14 Piloter og diabetes
15 Helsefarlige partikkelutslipp
16 Legemiddelmangel skaper utrygghet
20 Aktive Parat
23 Internasjonalt arbeid
24 EU sikrer vikarers rettigheter
27 UNG-engasjement som smitter
28 Norge er NATO i nord
30 Utvalg mot vekter-vold
32 En luftig arbeidsplass
36 Parat informerer
38 Spørsmål og svar
40 Kryssord og hjernetrim
42 Parats leder

Foto: Gorm K. Gaare

Foto: Knut-Erik Mikalsen

Håndbagasje til bry

Enkelte flypassasjerers håndbagasje lager vanskeligheter.

Foto: Forsvaret

Helsefarlige partikkelutslipp

Helsevirkningene av flyeksos viser seg å være farligere enn tidligere antatt.

EU vil sikre vikarer

Et nytt EU-direktiv ønsker å trygge hverdagen for vikarer ved å gi dem bedre rettigheter.

parat
parat.com

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

Blom Geomatic AS
Marius Viken Thomsen
992 54 426
thomsen.mw@gmail.com

Parat kabinforbund

Sissel Wian
412 73 904
sisselvi@online.no

SAS Norge kabinforening
Martinus Røkkum
922 48 015
marti-ro@online.no

Norwegian kabinforening
Rene-Charles Gustavsen
928 28 648
Rc.gustavsen@gmail.com

Widerøes kabinforening
Sissel Vian
412 73 904
sisselvi@online.no

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

Hovedflyplassutvalg OSL

Koordinator/NOKAS Aviation
Hege Charlotte Jacobsen
934 43 883
hege.charlotte.jacobsen@nokas.no

SAS Ground Handling (landside)
Kathrine Fjell
977 81 125
kathrine.fjell@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

Gardermoen Fuelling Services
Jo Hoel
959 73 391
johoel2@online.no

Sodexo
Eirik 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

TRN (Travel Retail Norway)
Linda Iversen Norbeck
468 88 178
Linda.iversen@gmail.com

Airport Retail Norway
Vibeke Skeie Andersen
920 82 644
vibeke.skeie.andersen@gmail.com

Thai Airways
Kenneth Braathen
980 56 696
Kenneth.braathen@thaiairways.no

Øvrige grupper

Norsk luftambulanse redningsmenn
Øyvind Andreas Dalen
970 94 567
oyvind.andreas.dalen@norskluftambulanse.no

Bristow redningsmenn
Kim Erlandsen
473 27 569
Kim.erlandsen@bristowgroup.com

Lufttransport redningsmenn
Trond Viggo Jensen Beisland
900 77 638
trondvj@live.no

Airlift teknikerforening
Marius Hovik
909 62 766
marius.hovik@airlift.no

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

Widerøe Internet AS
Svenn Kåre Kristiansen
989 01 255
sk.kristiansen@wias.no

Lufthansa
Anne-Kirsti Søvik
406 70 184
anne-kirsti.sovik@dlh.de

KLM/Air France
Reidar Thorstensen
469 01 222
reidar.thorstensen@klm.com

Norwegian ber om forlengelse av lån

Norwegian har søkt om forlengelse av to lån på til sammen 3,4 milliarder kroner, og stiller avgangs- og landingstider i London som sikkerhet.

Norwegian Air Shuttle ønsker å forbedre likviditetssituasjonen for å sikre vellykket drift i forbindelse med overgangen fra vekst til lønnsomhet, og søker derfor om forlengelse av løpetiden på to så langt usikrede lån på rundt 3,4 milliarder kroner. Problemene med Dreamliner-motorene og at Boeing 737 Max-flyene fortsatt står på bakken har rammet driftskapitalen negativt med rundt halvannen milliard kroner, anslår selskapet. I tillegg har Norwegian rundt 4 milliarder kroner utestående fra passasjerer som har betalt billettene sine med kredittkort. *@NTB*

Rolls-Royce og Widerøe skal utvikle nullutslippsfly

Det britiske industriselskapet Rolls-Royce skal samarbeide med flyselskapet Widerøe om å utvikle nullutslippsfly innen 2030.

Prosjektet er en del av å både tilfredsstille det norske nullutslippsmålet innen 2030 og Widerøes ambisjon om å erstatte og elektrifisere store deler av sin flyflåte.
– Mer enn 30 fly skal erstattes innen 2030, opplyser flyselskapet i en pressemelding etter at avtalen ble signert på den britiske ambassaden onsdag.

– Målet vårt er å ha kommersielle nullutslippsruter i drift fra 2030. Partnerskapet med Rolls-Royce er et svært viktig skritt som beveger oss nærmere det målet, sier Andreas Aks, som er strategidirektør i Widerøe. Selskapet opplyser at den første fasen av prosjektet, som omfatter operasjonelle studier og konseptutvikling, allerede er i gang. I Trondheim har Rolls-Royce opprettet en høyteknologisk utviklingsenhet for å finne løsninger for utslippsfri luftfart. *@NTB*

Boeing ansetter etter krisehalvår

Boeing sier de har planer om å ansette flere folk, samt leie «et par hundre» midlertidige ansatte, på flyplassen hvor selskapet har plassert mange 737 MAX-fly.

De nye ansatte skal bidra med å vedlikeholde fly og forberede leveringer til kunder på Gran Country-flyplassen i delstaten Washington, skriver Reuters. Ansettelsesplanene er de første tiltakene Boeing offentliggjør etter at 737 MAX-fly over hele verden ble satt på bakken etter to alvorlige ulykker, ifølge nyhetsbyrået. Til sammen 346 mennesker mistet livet i flystyrtene i Indonesia og Etiopia. Det er usikkert når flyene vil være på vingene igjen. Problemene med flytypen har kostet Boeing åtte milliarder dollar, skriver Reuters. *@NTB*

30.000 FOT

Ryanair må tilbakebetale 8,5 millioner euro

Ryanair må betale tilbake 8,5 millioner euro som selskapet har fått i ulovlig støtte fra den franske staten, uttaler EU-kommisjonen.

Beløpet tilsvarer 84 millioner kroner. Ryanair og datterselskapet AMS har fått pengene for å markedsføre Montpellier og omegn som et reisemål for turister. Det er det statsstøttede franske turistrådet APFTE som står bak. EU mener Ryanair fikk en «urettferdig og selektivt fordel» av støtten, og at den skadet konkurrenter. Andre flyplasser ble også skadelidende, mener EUs konkurransekommissær Margrethe Vestager. *@NTB*

Nordmenn reiser mer utenlands og mindre innenlands

Det var en kraftig nedgang i nordmenns innenlandsreiser på våren og forsommeren i år.

Reiseundersøkelsen til Statistisk sentralbyrå viser at nordmenn samlet foretok 5,6 millioner reiser med overnatting i andre kvartal. Dette var en kraftig reduksjon fra året før, og det var de korte feriereisene innenlands som bidro til nedgangen. Det ble foretatt 2,5 millioner utenlandsreiser i andre kvartal i år, en økning på rundt 30 prosent. Fly er det vanligste transportmiddelet på utenlandsreiser. En økning i utenlandsreiser ga en økning i antall reiser med fly fra andre kvartal i fjor til andre kvartal i år. Tall fra Avinor viser også en økning i utenlandspassasjerer. *@NTB*

TriStar som kunstig korallrev

Et TriStar L-1011-fly ble i sommer senket ned på 28 meters dyp i havet utenfor Akaba i Jordan. Flyet som har en lang historie bak seg, også med flyvninger til Norge, skal nå fungere som et kunstig rev på havbunnen.

De siste årene har flyet stått lagret for å enten selges som deler eller hugges opp. Nå har det endt sine dager på havets bunn. For dykkere i området og turister som skal dykke, blir det et spennende mangfold å kunne oppleve. Selv om flykroppen nå er helt hvit, vil dette endre seg i løpet av tiden som kommer, når alger og tang og tare får festet seg på skroget. Allerede første dagen flyet lå på havets bunn, ble det rapportert om at flere fiskearter har tatt bosted inne i lasterommet på flyet. *@hangar.no*

Boeing noterer massivt tap

Den amerikanske flyprodusenten Boeing tapte 25 milliarder kroner i årets andre kvartal.

Selskapet rammes hardt av problemer med sine etterspurte 737 Max-fly, som er ilagt flyforbud i kjølvannet av to alvorlige ulykker. Selskapet rapporterte i sommer et tap på 2,9 milliarder dollar i forrige kvartal. Det tilsvarer 25 milliarder kroner og er det største tapet i et enkelt kvartal i selskapets historie. Til sammenligning noterte Boeing en gevinst på 2,2 milliarder dollar i andre kvartal i fjor.

– Dette er et avgjørende øyeblikk for Boeing, sier konsernsjef Dennis Muilenburg i en kommentar. *@NTB*

SAS med historiens beste julimåned

I juli reiste 2,8 millioner passasjerer med SAS. Tallet er det høyeste for juli måned i selskapets historie.

– Vi er glade for at antallet passasjerer som valgte SAS, ligger på et rekordnivå for juli, sier konsernsjef Rickard Gustafsson i en pressemelding. Antallet passasjerer økte med 0,2 prosent sammenlignet med samme måned i fjor, skriver selskapet. 2,9 millioner passasjerer reiste med SAS i juni, noe som var det høyeste for én enkelt måned i selskapets historie. *@NTB*

Teknisk feil på nye ambulansefly

En teknisk feil i tre av de ti nye -ambulanseflyene skaper utfordringer for Babcock.

Fabrikken har sendt eksperter fra USA og Tyskland for å finne feilen i stand by-systemet. Babcock måtte sette inn sine to reservefly og hentet i tillegg et fly fra Sverige for å opprettholde beredskapen. Systemet sørger for at pilotene skal kunne lande flyene selv om det skulle oppstå et fullstendig strømbrudd om bord.

– Fabrikken tar dette på største alvor og har sendt eksperter fra USA og Tyskland til Norge for å finne feilen, sier Hans Skog-Andersen, som er sjef for flyoperasjonene i Babcock.
Det er de to flyene som for tiden står på Gardermoen, og det ene i Brønnøysund som har denne feilen. *@NTB*

Flyskam på agendaen

Under Arendalsuka i august ble det avholdt en rekke luftfartsarrangementer, blant annet en debatt rundt flyskam.

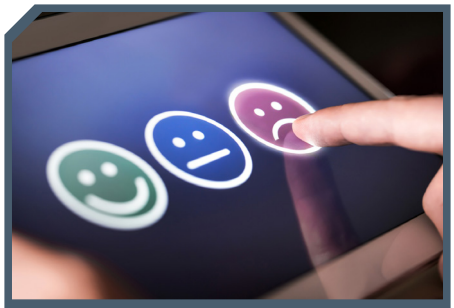
Panelet var enige om at folk ikke skal skamme seg over å fly, men være bevisste i de valgene de tar. Flyselskapene må ta sin del av ansvaret, men med drahjelp av myndighetene.
– Vi har ikke sjanse til å omstille oss sånn som avgiftstrykket er på flyselskapene om dagen. I SAS betalte vi 900 millioner kroner inn til staten i avgifter i fjor, fortalte finansdirektør i SAS, Torbjørn Wist. Det var bred enighet i panelet om at myndighetene må prioritere gulrot fremfor pisk.

Et statlig CO_2-fond ble hyppig nevnt i debatten. Flyselskapene ønsker heller at pengene som flyselskapene bidrar med til statskassa, skal gå tilbake til de selskapene som ønsker å omstille seg. Målet med dette CO_2-fondet er at selskapene i fremtiden heller kan bruke midler på nye elektrifiserte og klimavennlige fly. *@hangar.no*

Amerikanske flymyndigheter forbyr Apple-produkter

Amerikanske luftfartsmyndigheter har innført et forbud mot enkelte modeller av Apples bærbare datamaskin MacBook Pro i fly fordi den har batterier som kan ta fyr.

USAs Federal Aviation Administration (FAA) opplyser om forbudet etter at Apple hadde tilbakekalt enkelte modeller av datamaskinen fordi batteriene kunne ta fyr, melder nyhetsbyrået Reuters.
– FAA er oppmerksom på tilbakekalte batterier som er brukt i noen Apple MacBook Pro-modeller, og har varslet flyselskapene om dette, opplyser en talsmann for FAA. Apple har ikke svart på nyhetsbyråets henvendelser i forbindelse med saken. *@NTB*



Flyklagenemnda utvides etter klageøkning

På grunn av økning i flyklager og erstatningskrav mot flyselskapene har styret i Transportklagenemnda besluttet å opprette en ny klagenemd.

Den nye midlertidige nemnda kommer i tillegg til to allerede eksisterende nemnder som bare behandler klager fra rutefly-passasjerer.
– Vi er på vei mot å etablere en tredje midlertidig flynemnd. Denne er ennå ikke plass. Samferdselsdepartementet har godkjent at vi kan øke antallet nemnder, sier styreleder Espen Bjerkvoll i Transportklagenemnda til flysmart24.no. I fjor kom det inn 4141 klager til nemnda. Det var en økning på over 50 prosent fra 2017. Hyppigere reising og større bevissthet rundt klagemulighetene blir oppgitt som de viktigste årsakene til den økte klagemengden. *@NTB*

Ansatte vil bremse alkoholsalget på norske flyplasser

Salget av alkohol på norske flyplasser må begrenses og kontrolleres bedre, mener de kabinansatte i Norwegian, som blant annet ber Avinor gripe inn for å stanse en utvikling med økende fyll blant de reisende.

Av: Knut-Erik Mikalsen

Den nyvalgte lederen for Norwegian Kabinforening i Parat, René-Charles Gustavsen, mener det nå er nødvendig å ta grep.
– Vi ser at passasjerer stadig oftere drikker seg overstadig beruset og slår seg vrange om bord. Dette truer sikkerheten for alle. Ekstra tragisk er det å oppleve at foreldre drikker seg overstadig og blir bråkete mens deres små barn er sammen med dem, sier Gustavsen til Parat.

Økende antall vanskelige passasjerer
Gustavsen viser blant annet til tall fra Luftfartstilsynet som overfor Parat Luftfart bekrefter at antall innmeldte saker med «unruly passengers» (vanskelige passasjerer) øker. I 2107 var det 161 slike saker, i fjor var tallet økt til 254 meldte tilfeller.
– Dette er imidlertid neppe hele sannheten. Situasjonen er nok verre. Her har vi en stor underrapportering, mener han.

Gustavsen mener at en faktor bak denne utviklingen er alkoholsalget på flypassene:
– Avgangshallen på for eksempel Oslo lufthavn fremstår jo nesten som en eneste restaurantgate hvor det serveres alkohol fra tidlig om morgenen til sent på kveld. Kontrollen med skjenkingen er nærmest ikke-eksisterende. Her er det åpenbart viktigst å sikre Avinors inntekter, mener Norwegian-lederen.

Oslo lufthavn på skjenketopp
Bare på Oslo lufthavn finnes det, ifølge kommunaldirektør Torbjørn Hansen i vertskommunen Ullensaker, 37 kafeer og restauranter med skjenkebevilling. Det er kommunen som har ansvaret for å gi og kontrollere alkoholbevillingene. Oslo lufthavn er dermed et av de stedene i landet som har flest skjenkesteder målt etter areal.

Gustavsen mener det er de ansatte i flyselskapene som ender opp med å håndtere resultatet av den omfattende skjenkingen.
– Vi må stadig vekk takle passasjerer som slår seg vrange når de kommer opp i luften. De drikker seg fulle på flyplassen, og gjerne også før de kommer til flyplassen. De tar seg sammen når de går gjennom sikkerhetskontrollen og om bord. Oppe i luften oppstår problemene, forteller Gustavsen.

Han påpeker at noen passasjerer har en utrolig evne til å skjule at de er beruset når de går om bord. Han tror også det harde tidspresset på de ansatte reduserer muligheten deres til å plukke ut mange av dem som burde ha vært nektet å fly på grunn av rus.

Behov for konkrete tiltak
Gustavsen peker på tre områder hvor han mener det kan gjøres konkrete tiltak for å lette arbeidshverdagen for de kabinansatte og gatepersonellet, og samtidig bidra til økt sikkerhet om bord på flyene og for ansatte på flyplassene:

- Stans salget av miniatyr-flasker med alkohol på taxfree.
- Innfør forsegling av alle taxfree-poser folk kjøper.
- Øk kontrollen med alkoholomsetningen på flyplassene, også ved økt tilstedeværelse av uniformert personell og med hyppigere skjenkekontroller.

Lederen for Norwegian Kabinforening, René-Charles Gustavsen, mener alkoholsalget på flyplassene har blitt et problem for de ansatte på flyene. Foto: Knut-Erik Mikalsen

Han mener miniatyrflaskene er en ukjent og stor synder, og sier han ikke kan forstå hva meningen med salget av disse småflaskene er når de ikke er lov å åpne for eksempel på fly:
– Vi finner dem likevel overalt. Spesielt tomme Underberg-flasker som nærmest flyter rundt i flyet etter enkelte turer, både i setelommene, på toalettene og til og med i bagasjehyllene. Avinor bør gripe inn overfor taxfree-selskapet og stanse dette salget. Vi er ikke ute etter å stanse taxfree som sådant. Vi vil bare ha mer kontroll slik at vi unngår at folk konsumerer disse før og under flyvning, sier Gustavsen.

Ølkranene åpnes for tidlig

Gustavsen mener likevel at den store synderen er det omfattende salget av alkohol på flyplassens mange restauranter. Her er ølkranene åpne fra tidlig morgen til sene kvelder.
– For mange har det nesten blitt akseptert å kunne drikke når man reiser, også tidlig på morgenen. Jeg har selv jobbet i restaurantbransjen før jeg begynte på fly, og vet hvilket ansvar det påhviler den som selger alkohol, forteller han.

Gustavsen påpeker særlig oversikten ansatte har over gjester i baren.
– Jeg er overbevist om at de har kontroll, men området de jobber på er svært stort, og det vil til tider gjøre det nesten umulig å ha en fullstendig oversikt. Det konsumeres taxfree-alkohol over i terminalene, sier han.

Økt tilstedeværelse

Derfor ønsker kabinforeningslederen også økt tilstedeværelse av uniformert personell som kan være synlig til stede i avgangshallene der det serveres alkohol, blant annet for å sikre at ikke kamerater kjøper alkohol til venner som er for beruset for selv å få kjøpt.

Leder i SAS Norge Kabinforening, Martinus Røkkum, mener det har blitt et økende problem at passasjerer drikker medbrakt alkohol under flyturen. Foto: Trygve Bergsland

– Jeg kan nesten ikke huske sist jeg så en vaktperson – politi eller sikkerhetsvakt – føre noen form for kontroll i områder med alkoholsalg. På restauranter i byen er det helt vanlig, og ofte påkrevd. På flyplassene, hvor det oppholder seg titusener av mennesker hver dag, finnes det nesten ikke. Det er et paradoks, ettersom vi vet at slikt nærvær kan virke preventivt på manges alkoholkonsum, sier Gustavsen.

Han tror også en preventiv virkning kan være å få til en forsegling av all alkohol som selges i taxfree-butikkene.
– Jeg ser jo at disse posene kan åpnes etter at folk har kommet inn på flyet, men en forsegling vil likevel kunne bremse flere fra å åpne posene. Forbudet mot å nyte medbragt om bord er jo kjent, likevel gjør passasjerer det stadig vekk. Det undrer meg at folk faktisk gjør dette, da det egentlig er det samme som å ta med seg rødvin når man går på restaurant, mener Gustavsen.

Rusede og sinte passasjerer

Han sier at rusede personer – enten det er på alkohol eller andre midler – kan være et stort problem i et fly.

– Folk kan ofte reagere med sinne når en utenforstående – eksempelvis en kabinansatt – må begrense deres utfoldelse. Det kan gi ulike utslag. Selv har jeg blitt truet på livet av en passasjer som var beruset, og som ikke ville følge instrukser fra kabinbesetningen ved klargjøring av kabinen før landing. Mine kollegaer har opplevd å bli slått av utagerende passasjerer. Vi har også tilfeller der enkelte har gått til angrep på andre passasjerer. Dette er selvfølgelig helt uakseptabelt, sier Gustavsen.

Svært mange av hans kollegaer er kvinner og kan komme opp i problemer med truende passasjerer som er beruset. Det kan dreie seg om personer som trakasserer eller viser en tydelig nedlatende holdning overfor de kvinnelige ansatte.
– Sjefen om bord er en kaptein som så å si ikke har lov til å forlate sin låste cockpit. Heldigvis har vi har god kommunikasjon oss kabinansatte mellom underveis, og hvis noen blir nektet servering, vil alle vite det og forholde seg til det, sier Gustavsen.

Han sier alkoholbruk på fly ikke bare er knyttet til folk som allerede har et rusproblem, men også kan skyldes at flere enn vi ofte er klar over er redde for å fly.
– Da hadde det vært OK om vi hadde anledning til å ta oss av disse personene spesielt. Det forsøker vi å få til, men må forholde oss til at tiden også for oss har blitt mer presset. Det er korte frister, og flyet skal helst være i rute, mener Gustavsen.

Flere med medbrakt alkohol

Leder i SAS Norge Kabinforening, Martinus Røkkum, stiller seg fullt og helt bak sine kollegaer i Norwegian om å begrense tilgangen på alkohol på flyplassene.
– Ja, vi ser at problemet med å drikke medbrakt alkohol har økt betydelig. De som reiser ofte, kjøper gjerne drikke av samme merke som flyselskapene selv selger for ikke å bli oppdaget. Vi kabinansatte prøver å følge med så godt det lar seg gjøre, og informerer hverandre og spør om vi er i tvil, sier han, og legger til at all alkohol som selges på flyplassene, burde forsegles

i poser med tydelig merking med at det ikke er tillatt å åpne dem under flyturen.

Røkkum forteller at også begrensninger på alkoholservering i luften har fungert bra på SAS-flyvninger så langt.
– I SAS har vi innført begrensninger i alkoholserveringen på enkelte av våre ruter, også for våre Plus-passasjerer som i utgangspunktet har drikke inkludert i billetten. Vi har her oppnådd store forbedringer. Passasjerene er hyggeligere, roligere og oppfører seg på en helt annen måte når de får noe gratis drikke, men må betale om de skulle ønske mer enn det vi tilbyr, sier han.

Røkkum fremholder charteroperatørene, som SAS, som forbilder.
– I mange år har vi hatt begrensninger i alkoholserveringen på charterflyvninger, og vi er glade for at begrensninger også kommer på våre rutefly. Vi håper ordningen videreføres til å gjelde enda flere ruter etter hvert, sier han.

Kommunen lunken til innstramminger

Hos Ullensaker kommune er kommunalråd Torbjørn Hansen tilbakeholden med å kommentere situasjonen rundt skjenkingen på Oslo lufthavn. Han opplyser til Parat Luftfart at alle skjenkestedene blir kontrollert minst én gang i året. Dette er minstekravet i alkoholloven.

Til tross for at flyplassen har vært i drift siden oktober 1998, har det ikke skjedd at en kafé eller restaurant på lufthavnen har vært avslørt for brudd på skjenkereglene og blitt fratatt bevillingen. Han ønsker ikke å kommentere påstanden om at det forekommer overskjenking.
– Vi får kontrollrapporter på dette hvis det blir avdekket av våre kontrollører, skriver han i en e-post til Parat Luftfart.

Fakta:

Avinors flyplassdrift finansieres av avgifter flyselskapene betaler for å bruke flyplassene, samt de kommersielle inntektene. I de sistnevnte inngår inntekter fra omsetningen i flyplassrestaurantene, taxfree-butikkene, andre kiosk- og butikkutsalg samt fra parkeringshusene.

I de senere årene har de kommersielle inntektene blitt stadig viktigere og utgjør i dag godt over 50 prosent av Avinors totale inntekter. Taxfreeselskapet Travel Retail Norway betaler eksempelvis halvparten av omsetningen i form av husleie til Avinor. I fjor utgjorde dette 2,8 milliarder kroner.

Avinor:

- Det kan komme innstramminger

I Avinor avviser man ikke at det kan komme innstramminger i alkoholsalget på landets flyplasser.

– Vi er i dialog med flyselskapene og med de kommersielle aktørene på flyplassen om hvorvidt det skal innføres tiltak, men det er ikke besluttet noe, sier kommunikasjonssjef i Avinor, Joachim Westher Andersen, til Parat Luftfart.
Han vil ikke være konkret om hvilke tiltak som kan komme.
– Nei, det er litt for tidlig å si noe om hva disse blir. Det må vi komme tilbake til når og hvis det blir aktuelt, sier han.

Kommunikasjonssjef i Avinor, Joachim Westher Andersen. Foto: Avinor.

Andersen understreker at det påhviler de som skjenker alkohol et spesielt ansvar for å følge skjenkebevillingens regler, også av hensyn til dem som jobber på fly.
– Som operatør av landets flyplasser er vi opptatt av at alle skal oppleve det trygt å befinne seg på flyplassene. Norsk lov blir håndhevet av lokalt politi og annet flyplasspersonell. Ansatte på serveringssteder er bundet av norsk lov og skjenkebevilgning og kan ikke skjenke synlig berusede personer, sier han.

Dette sier alkoholloven om skjenkekontroll:

- Kommunen har ansvar for kontroll med utøvelsen av kommunal bevilling til skjenking av alkoholholdig drikk, kommunal bevilling til salg av alkoholholdig drikk gitt til andre enn Vinmonopolet og statlig bevilling.
- Bestemmelsen presiserer at kommunen har ansvaret for å føre kontroll med utøvelsen av kommunale salgs- og skjenkebevillinger, samt statlige bevillinger.
- Kommunene har ansvar for å utforme en lokalt tilpasset alkoholpolitikk der kontroll og sanksjoner står sentralt.
- Salgs- og skjenkestedene skal kontrolleres så ofte som behovet tilsier. Hvert sted skal kontrolleres minst en gang årlig.

En whisky for mye kan bli tungen på vektskålen

For store, for tunge. Enkelte flypassasjerers håndbagasje lager vanskeligheter fra sikkerhetskontrollen til hattehylla i kabinen. Og bagasjen skaper også problemer for flypassasjeren selv.

Av: Sverre Vidar Bjørnholt

En whisky for mye før flyturen kan koste deg dyrt. For i gaten vil det nå bli strengere og strengere, og hver passasjer kan langt oftere risikere å få sin håndbagasje veid. Når du pakker, må du huske at en tur innom taxfree-butikken, og det du kjøper med deg, må legges til når kiloene telles. Det skal ikke mange grammene til over flyselskapets grense før det svir i pengepungen.

Passasjerer tøyer grensene

I flytrafikken har selskapene sett en utvikling mot at passasjerene tøyer grensene for både vekt og volum på sin håndbagasje. Dette skaper problemer for både medpassasjerer og avviklingen av den enkelte reise, ettersom flykabinen ikke har tilstrekkelig plass til all håndbagasje. Hattehyller blir overbelastet, og til syvende og sist fører dette til unødig belastning for ansatte og skaper et grunnleggende sikkerhetsproblem.

Etter en dramatisk flyulykke på en flyplass i Moskva tidligere i år, der et fly tok fyr under landing, har verdens flyselskaper satt håndbagasjeproblemet på dagsorden. Bildene av passasjerer i Moskva som slepte tung håndbagasje ut av flyet, mens medpassasjerer måtte vente i evakueringskøen, skremte mange.

Informasjonssjef i Widerøe, Catharina Solli, forteller om en økt konsentrasjon på håndbagasje før sommeren.

– Ansatte ble oppfordret til nøye å holde øye med den bagasjen passasjerene hadde tenkt å ta om bord i flyet. Vi har jo regler som skal overholdes, sier hun.

Viktig sikkerhetshensyn

Hos Widerøe er grensen 8 kilo, samt en liten håndveske eller en liten laptopveske, og bagasjen skal ikke være over 55 cm x 40 cm x 20 cm.

– Det er jo ikke uten grunn at vi har satt grenser for hva som kan tas med inn i kabinen. Det gjelder jo vekt og størrelse av

hensyn til sikkerhet og take off-effekt. De aller fleste kjenner reglene godt og holder seg innenfor rammene, men ved overskridelse må passasjeren betale for et ekstra kolli, sier Solli til Parat.

Hun forteller at Widerøes passasjerer har bortimot like mye tilmålt plass for sin håndbagasje som hos andre flyselskaper. Unntaket er selskapets nye jetfly hvor hattehyllene er atskillig større enn i tilsvarende fly.
– Utover sikkerheten er det også en annen side ved tung og uhåndterlig håndbagasje. Besetningen må tidvis hjelpe til og ta tunge løft. Det kan være belastende og går også ut over den tiden de har til å klargjøre kabinen for avgang. Slikt ekstraarbeid vil tidvis føre til forsinkelser som er vanskelig å hente inn igjen i vårt daglige ruteprogram, sier Solli.

Glemmer å regne med taxfree-varer

Også i kabinene til Norwegian-flyene har besetningen registrert at en del passasjerer tøyer bagasjereglene, forteller leder for Norwegians kabinforening, Rene-Charles Gustavsen. Selskapet har hyppigere kontroller av håndbagasjens vekt og størrelse. Mange glemmer at taxfree-innkjøpene skal inngå i den tillatte vekt på ti kg, og en ekstra flaske kan bli dyr om vektgrensen sprenges.

Informasjonssjef i Widerøe, Catharina Solli, forteller at mye tung håndbagasje går ut over tiden besetningen har til å klargjøre kabinen for avgang. – Slikt ekstraarbeid vil tidvis føre til forsinkelser, sier hun. Foto: Widerøe

Gustavsen forteller om strevsom håndtering av det som ofte er for tung håndbagasje.
– Vanskelig håndterlig og tung bagasje som skal inn og ut av flyet sinker effektiviteten for dem som jobber i kabinen. Dessuten blir det problematisk at alle ikke får plass til sin håndbagasje i hattehylla. De som jobber der, har et stramt tidsskjema og stort press på seg for å holde ruten «on time», men mange trenger hjelp nettopp fordi håndbagasjen er tung, og for de ansatte i kabinen blir det en ekstrabelastning med tunge løft, sier han.

Sikkerhetsaspektet er også vesentlig når grenser settes for vekt og størrelse for håndbagasje, og det er grenser for hva hattehylla kan tåle av belastning. Selskapet må ta inn i sine beregninger at det kan oppstå røffe landinger, og at håndbagasjen ikke skal være noe som sinker evakueringen.
– Norwegian har nå tatt ekstra tak i dette problemet, og det virker som om passasjerene har fått med seg at reglene for håndbagasje skal overholdes. De som heretter bryter regelverket, må regne med å betale for overvekt og plassere bagasje i lasterommet, sier Gustavsen.

Billigselskaper ofte dyrere

Utenlandske selskaper som flyr til og fra Norge, har også blitt betraktelig strengere med å håndheve grensene for håndbagasje. Det er først og fremst de som reiser på billigbilletter, som må punge ut om grenser brytes. De som flyr i en eller annen business-klasse, har mer bagasjevekt innbakt i prisen.

Informasjonssjef i SAS, Knut Morten Johansen, sier at selskapet har søkelys på problemene rundt håndbagasje. Derfor er både bemanningen i gaten og kabinpersonalet oppmerksomme på tung og vanskelig håndterbar bagasje som passasjerene ønsker å ta med seg inn i kabinen. Dessuten kjører SAS kampanjer rettet mot bagasjespørsmålene.

Informasjonssjef i SAS, Knut Morten Johansen, forstår at passasjerene ønsker å ha med seg bagasjen inn i kabinen, og sier de aller fleste holder seg innenfor regelverket. Foto: SAS

Velger du den billigste billetten hos SAS, er grensen åtte kilo. En kabinkoffert med plass i bagasjehylla og en PC-bag eller håndveske som kan plasseres under setet foran deg, er hva som er akseptabelt, opplyser Johansen.

Han påpeker at de fleste passasjerene holder seg til reglene.
– Vi registrerer jo at våre passasjerer ønsker å ha med seg bagasjen inn i kabinen. De aller fleste holder seg innenfor regelverket. Og våre ansatte utviser skjønn når det gjelder størrelse og vekt. Likevel må de ta hensyn til bekvemmelighet og sikkerhet når de vurderer hva som kan tas med inn i kabinen. Det er jo også belastende for kabinpersonalet med mange flyvninger i løpet av en dag, om de på grunn av tunge kolli må trå til med hjelp for å få bagasjen sikret, påpeker informasjonssjefen.

Kommunikasjonssjef Kristian Løksa i Avinor sier at håndbagasje først og fremst er flyselskapenes utfordring under håndtering ved gaten og i kabinen. Men før passasjeren kommer så langt, kan det i sikkerhetskontrollen være utfordrende når mye håndbagasje må etterkontrolleres. Dette fører til tunge løft og skaper køer. ■

Døren på gløtt for insulinavhengige flyvere

De som er insulinavhengige, kan fortsatt skyte en hvit pil etter å bli sertifisert som flyver i Norge. Men velger en å søke sertifisering hos britiske eller irske luftfartsmyndigheter, kan nye muligheter åpne seg for insulinavhengige som ønsker å satse på en flyverkarriere.

Av: Magne S. Otterdal

Parat Luftfart har snakket med overlege og professor ved Flymedisinsk institutt, Anthony Sverre Wagstaff, om utviklingen på dette området. Om insulinavhengighet er den norske forskriften ganske utvetydig: «Søkere med insulinkrevende diabetes mellitus (sukkersyke) skal kjennes uskikket.»

Viktig risikovurdering

Men hvorfor er det slik at insulinavhengige er utelukket fra å bli sertifisert som flyvere i Norge? Wagstaff mener risikovurderingen er en viktig begrunnelse.
– Kravene til flyvere er nedfelt i Bestemmelser for sivil luftfart (BSL), som er underlagt de felleseuropeiske sikkerhetsreglene i EASA-forskriften. EASA-forskriften er klar når det gjelder å hindre diabetikere som er insulinavhengige fra flyversertifisering. Begrunnelsen er hovedsakelig risikoen for at personer som er under insulinbehandling, brått kan få lavt blodsukker og dermed redusert bevissthet og evne til å kunne føre flyet trygt, forteller professoren.

En britisk studie, gjennomført av Royal Surrey County Hospital i Guildford og UK Civil Authority på Gatwick Airport, har derimot nå vist at insulinavhengige kan føre trygt og bør ha mulighet for å kunne sertifiseres, forteller Wagstaff.
– Dette feltet er i bevegelse. Forskning i Storbritannia har vist at personer med insulinavhengighet kan sertifiseres. Det gjøres nå under en forsøksmessig godkjenningsordning under EASA, sier han.

– Hva er grunnlaget for dette?
– Noen viser seg å være svært stabile under behandling med insulin. Man har funnet at enkelte pasienter er så ekstremt stabile at de kan fly trygt, hvis det iverksettes tiltak for å sikre slik stabilitet dersom lavt blodsukker skulle inntre. Dette skyldes nye metoder for å behandle diabetes, forteller Wagstaff.

– Hva går tiltakene ut på?
– Det gjelder å velge ut bare de som har ekstrem stabil diabetes over tid, samt gjennomføre en rekke ekstra sjekkpunkter i forbindelse med flyvningen. For det første kan ikke insulinavhengige være singel pilot. Dernest må en ha kontroll av blodsukker som en del av sjekklisten før avgang, og ha regelmessige sjekker under flyvning, sier professoren.

Norge henger etter

Wagstaff forteller at det nå er flere titalls sertifiserte insulinavhengige piloter på vingene i Storbritannia og Irland. De har alle fått dispensasjon fra EASA-forskriften. Men når kan det bli aktuelt å sertifisere insulinavhengige piloter i Norge?
– Norge har ikke søkt EASA om denne typen sertifisering av insulinavhengige diabetikere. Det krever en del ressurser fra tilsynsmyndigheter å gjennomføre og følge opp en slik ordning, påpeker han.

Ifølge flymedisinprofessoren er en slik sertifisering fremdeles vurdert som kontroversiell.
– Det er nok en del både skepsis og konservatisme med hensyn til både tilsynsmyndigheter og det flymedisinske miljøet, og i luftfarten generelt sett henger det igjen skepsis til en sånn løsning. Det krever også ekstra innsats fra operatøren, for å sjekke og sørge for sikkerheten underveis, sier han.

– Det er rundt 28 000 personer med diabetes type 1 i Norge. Går ikke luftfarten glipp av en viktig ressurs?
– Ja, det er en ressurs, og det er synd at det er mange som ikke får utføre jobb som pilot. Jeg har tiltro til at de nye prosedyrene og teknologien tillater at personer med diabetes kan få sertifisering og bli trygge flyvere, forteller Wagstaff og legger samtidig til at det kan være en mulighet for norske insulinavhengige med en pilot i magen å søke sertifisering i Storbritannia eller Irland.

Helsefarlige utslippspartikler på flyplasser

Virkningen av flyeksos på helsen til de ansatte som jobber rundt flyene, har vært lite kjent. Nå har danske forskere gjort forsøk som viser at det å puste inn partikler fra jeteksos er like skadelig som å puste inn partikler fra dieseleksos.

Av: Claude R. Olsen

Dansk forskning viser at luften på flyplassene kan være helseskadelig for de ansatte.

Faren ligger i de såkalte ultrafine partiklene med diameter under 100 nanometer (milliarddels meter) som oppstår ved forbrenning av fossile brensler. International Agency for Research on Cancer (IARC) har klassifisert denne typen partikler i eksosen fra dieselmotorer som kreftfremkallende for mennesker.

Partiklene kan forårsake lungekreft, betennelser i kroppen og reaksjoner i luftveiene, ifølge forskere fra Det Nationale Forskningscenter for Arbejdsmiljø og Danmarks institutt for helseteknologi.

Museforsøk

I en større analyse av koblingen mellom yrkeseksponering for dieseleksos og lungekreft ble det anslått at yrkesmessig eksponering for 1 µg (kubikkmeter) dieseleksospartikler målt som elementært karbon ville forårsake 17 ekstra lungekreft-tilfeller pr. 10 000 eksponerte mennesker.

For å finne ut hvordan utslipp fra jetmotorer påvirker helsen til bakkeansatte, undersøkte forskerne hvordan mus reagerte på bli utsatt for slike utslipp. Musene pustet inn luft som var hentet fra luftprøver i en hangar for jagerfly og fra en oppstillingsplass på en kommersiell flyplass.

Luftprøvene i hangaren ble tatt under to sykluser som begge var representative for en normal arbeidsflyt for fly som drar, fly som ankommer, og tanking av nytt drivstoff. På den kommersielle flyplassen ble prøvene av partikler tatt ved siden av flyet mens det sto på oppstillingsplassen.

Kompleks luftblanding

Prøvene viste at luften i hangaren hovedsakelig besto av karbonpartikler (sot) i nanostørrelse, mens luftblandingen på den kommersielle flyplassen virket mye mer kompleks, dominert av sotpartikler, saltkrystaller og lavflyktige forbindelser.

Grupper av mus ble utsatt for hver av de to luftprøvene. Noen fikk lav dose, andre middels og atter andre en høy dose. Virkningene luften hadde på musekroppene, ble undersøkt etter 1, 28 og 90 dager.

Kreftfremkallende partikler

Forskerne observerte at mus som pustet inn partiklene fra den kommersielle flyplassen, fikk en akutt reaksjon i kroppen, med betennelser og påvirkning av gener. Dette ligner på responsen som er målt på standard dieseleksospartikler og karbonsvarte nanopartikler, noe som tyder på at jetmotorpartikler og dieseleksospartikler har lignende egenskaper.

Resultatene i denne studien viste altså en klar likhet mellom jetmotorutslipp og dieseleksos. Når man samtidig er klar over koblingen mellom dieseleksos og lungekreft, konkluderte forskerne med at den yrkesmessige eksponeringen for jetmotorutslipp som ble observert på de to flyplassene, definitivt bør minimeres.

Resultatene ble sammenlignet med standard referansemateriale med kjent toksisitet, nemlig dieselpartikler, karbonsvart (nanopartikler) og andre tilgjengelige publiserte data. ■

Kilde: «Airport emission particles: exposure characterization and toxicity following intratracheal instillation in mice», Particle and Fibre Toxicology volum 16, 2019.

Antall tilfeller av legemiddelmangel har fordoblet seg hvert år siden 2016. Foto: Kristin Rosmo

Legemiddelmangel skaper utrygghet

I det store og hele finner apotektekniker Knut Johansen og kollegaene hans ved Vitusapotek Glasshuset i Bodø gode løsninger ved legemiddelmangel. Men det tar mye tid og skaper utrygghet for kundene. Legemiddelindustrien skylder på det norske innkjøpssystemet.

Av: Kristin Rosmo og Svein-Thore Gran

Ved Vitusapotek Glasshuset, midt i Bodø sentrum, rydder kampanjeansvarlig apotektekniker Knut Johansen og logistikkansvarlig farmasøyt Karl Skari tid til en prat om de daglige utfordringene legemiddelmangelen byr på hos dem.

– Vi bruker mye mer tid på å håndtere legemiddelmangel nå enn tidligere, sier Johansen.

Får ikke medisin umiddelbart

Omtrent to millioner ganger i året, nærmere bestemt i 3,6 prosent av alle reseptekspedisjoner nasjonalt, får ikke pasienten umiddelbart det legemidlet legen har forskrevet, fordi legemidlet mangler i apotekhyllene. Likevel klarer apotekene i de fleste tilfellene å skaffe den pakningen som står på resepten, eller et fullgodt alternativt.

Apotektekniker Knut Johansen (t.v.) og logistikkansvarlig farmasøyt Karl Skari bruker mye mer tid på å håndtere legemiddelmangel nå enn tidligere, og snakker med kunder om medisinmangel hver eneste dag. Foto: Kristin Rosmo

I opp mot en halv million tilfeller hvert år er det likevel ikke mulig for apotekene å finne en løsning. Det viser en kartleggingsstudie om legemiddelmangel gjennomført av Apotekforeningen i vår. Antall mangelsituasjoner meldt til Legemiddelverket fordoblet seg fra 2017 til 2018. Det var også tilfelle året før.

Ønsker innsyn i lagerbeholdning

Når et legemiddel kommer på det norske markedet igjen etter en mangelsituasjon, tar det ytterligere noen dager før pakningene når apoteket i Bodø, siden varene distribueres via Norsk Medisinaldepot i Harstad.
– På den annen side er det også ofte slik at apotekene i den sørlige delen av landet går tom før oss som er lenger nord, så vi får hjelpe hverandre så godt vi kan, sier Johansen.

Ved langvarige mangelsituasjoner bestiller de eventuelt godkjente utenlandske pakninger av samme legemiddel. En av risikoene med dette er å brenne inne med lageret hvis mangelsituasjonen løser seg før apotekets lager av utenlandske pakninger er tømt. Ved kortvarige mangelsituasjoner sjekker de om de andre grossistene har varen på lager eller ekspederer andre pakningsstørrelser, styrker eller formuleringer. Det kan også være aktuelt å sjekke om et av de to andre Vitusapotekene i Bodø har det aktuelle legemidlet på lager.

Administrerende direktør Karita Bekkemellem i LMI minner om at vi er et veldig begrenset marked og kan risikere å miste muligheten til å ta i bruk nye legemidler tidlig. Foto: LMI

Om heller ikke de har legemidlet, kan det være at de tar en titt på apotek1.no for å se om et av deres apotek i byen har det aktuelle legemidlet på lager.
– Det er flott at Apotek1, i likhet med Vitusapotek, gir mulighet for å sjekke om det enkelte apotek har ønsket vare, selv om det bare opplyses om legemidlet er på lager og ikke hvor mange pakninger, sier Skari.

Denne muligheten tilbys ikke hos Boots, Ditt Apotek, sykehusapotekene eller frittstående apotek.
– Dette er opplysninger som jeg undrer meg over at noen av apotekaktørene ønsker å holde skjult. Full

Divisjonsdirektør Bente Hayes i Sykehusinnkjøp pruter legemidler på vegne av den norske befolkningen. Foto: Sykehusinnkjøp

BI-professor Dag Morten Dalen mener det norske regimet for prisforhandlinger om legemidler er vellykket. – Vi får raskt tilgang på nye legemidler, og vi slipper å betale mer for disse enn våre mindre velstående naboer nedover i Europa, sier han. Foto: Torbjørn Brovold

tilgang til lagerbeholdning på det enkelte apotek ville jo totalt sett betydd bedre service til kundene. Dessuten ville apotek med varen på lager fått en mulighet for å gi en god kjøpsopplevelse for en potensielt ny kunde, sier han.

Konsekvenser for pasienten

Og nettopp kundenes opplevelse av legemiddelmangelen ligger apotektekniker Johansens hjerte nærmest. Han merker nå at mange kunder er kjent med problematikken med medisinmangel gjennom media.

– Litt tilbake i tid ble kundene veldig engstelige i situasjoner med legemiddelmangel. Noen blir selvsagt fortsatt oppgitte når de kommer i en situasjon der legemidlet de bruker ikke er å skaffe, og lurer på hva de skal gjøre. Men vi finner så å si alltid en løsning, hevder den erfarne apotekteknikeren.

Mangler politikk for mangel

Innovasjon og utvikling har definitivt sin pris. Karita Bekkemellem, administrerende direktør i bransjeforeningen Legemiddelindustrien (LMI), mener det norske systemet for innkjøp av legemidler er langt fra optimalt.

– Det er helt umulig å si at det norske systemet er optimalt. Vi ser at Norge tar i bruk nye legemidler senere enn andre land. Og vi ser at gamle, gode legemidler forsvinner fra markedet på grunn av svak lønnsomhet, sier Bekkemellem.

Hun mener det avgjort er en sammenheng mellom det økonomiske regimet myndighetene er ansvarlig for, og at det oppstår mangler på legemidler.

– Det blir helt feil å bare tenke pris fra myndighetenes side, og det er naturligvis slik at hele verdikjeden må ta et ansvar for at vi har leveringssikkerhet. Men det er myndighetene som eier beslutningssystemet, og det at vi har leveringssikkerhet for befolkningen, er deres hovedansvar. Det gjelder selvsagt også for de økonomiske virkemidlene og reguleringene, sier Bekkemellem.

Bekkemellem får følge av BI-professor Dalen som mener det er viktig at norske myndigheter balanserer utøvelsen av den sterke kjøpermakten og industriens vilje til å forsyne det norske markedet.

– Myndighetene klarer bare å presse industrien på pris dersom det finnes flere likeverdige behandlingsalternativer. Uten det vil «steile» krav om lav pris kunne svekke både forsyningssikkerhet og rask tilgang på innovative legemidler, sier han.

– Endrer betingelser

Bente Hayes i Sykehusinnkjøp sier det gjøres mange grep for å bedre forutsigbarhet og levere bedre til det norske markedet, og dermed gjøre det lettere for verdikjeden og industrien å innfri samfunnsoppdraget.

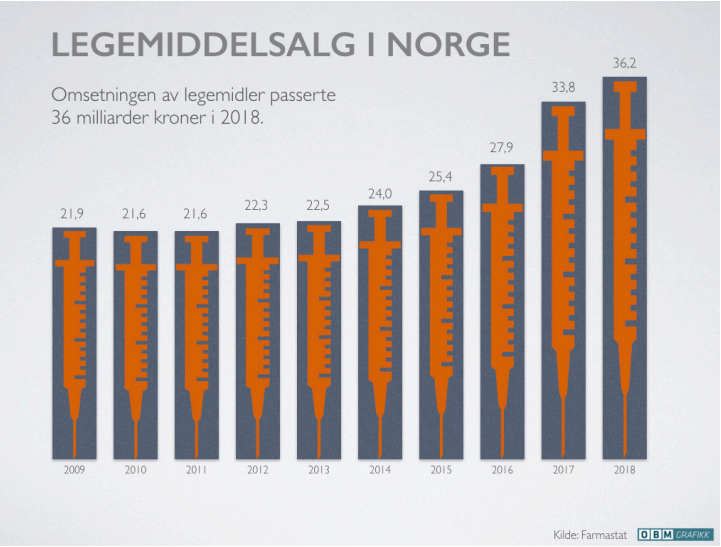
Hun forteller at det vurderes å belønne leverandørene som innfrir leveransene.

– Det er viktig at leverandørene har nok tid på seg fra vi inngår avtaler til leveransene skal begynne. «Forecast» på volum i de ulike regionene er viktig og følges opp. På flere konkurranser er det inngått kontrakt med flere leverandører for å sikre leveranser, og vi vurderer også mulige bonus- og insentivordninger. Det siste er en slags omvendt tankegang hvor leverandørene får belønning for å innfri leveransene i stedet for straff for ikke å levere. Det handler om å forstå markedet for å finne relevante tiltak. Det gledelige er at vi ser at flere leverandører leverer inn tilbud, sier Hayes.

Mektige kjeder

En viktig del av verdikjeden er aktørene som har et stort ansvar for forsyning av såkalt generika-medisin (hvor patentene er utløpt og det finnes flere produsenter), eller det Bekkemellem kaller «gammel god medisin». Det er de store grossist- og apotekkjedene.

– Apotekkjedene i Norge er en stor og viktig aktør, og de har gjennom flere år brukt sin markedsmakt og presset priser for at produsentene skal få adgang til apotekene i kjedene. De har hatt stor påvirkning på



I 2018 passerte legemiddelsalget i Norge 36 milliarder kroner. Illustrasjon: OBM Grafikk.

det leverandørmarkedet vi har i Norge. Det er ikke bare vi som innkjøpsorganisasjon som har bidratt til færre generika-leverandører, sier Bente Hayes.

Kommunikasjonssjef Anne Margrethe Aldin Thune i apotekkjeden Boots Norge avviser at kjedene på grunn av sin innkjøpspolitikk bidrar til legemiddelmangel.
– Vi bruker mye ressurser på å utføre samfunnsoppdraget vårt, som er å skaffe legemidler til befolkningen. Det er leveringsgraden som har høyeste prioritet når vi jobber for å avhjelpe situasjoner med legemiddelmangel. Vi må ofte ut på det internasjonale markedet for å finne alternativer i mangelsituasjoner, sier hun.

– Men kan det tenkes at dere over tid har bidratt til at det er blitt for få leverandører?
– Årsakssammenhengene er store og komplekse, og ligger ikke primært i Norge. Det som er viktig nå, er at vi finner gode løsninger sammen med myndigheter og leverandører i Norge, og at vi evner å jobbe godt over landegrensene for å avhjelpe situasjonen. Det vi ser nå, er en situasjon vi aldri har sett før, med mangel på mange legemidler i hele Europa, sier Thune.

Attraktivt, eller?
Men er det norske markedet attraktivt? Og hvor gode er betingelsene for å innfri et viktig samfunnsoppdrag?
– I balansegangen mellom samfunnets krav til effektivitet og nytte og legemiddelselskapenes krav til inntjening så er det ingen grunn til å være bekymret for selskapenes interesse for det norske markedet, sier Bente Hayes i Sykehusinnkjøp.

Bekkemellem i Legemiddelindustrien er noe mer betenkt.
– Det er en todelt situasjon. Det offentlige Norge er en sikker betaler, vi har ingen korrupsjon, og mye kompetanse og gode utbygde apotektjenester. Men vi er et veldig begrenset marked med mye konkurranse og vekt på pris. Vi må passe på at vi ikke går glipp av viktig forskning og innovasjon og mister muligheten til å ta i bruk nye legemidler, sier Karita Bekkemellem. ■

Legemiddelmangel

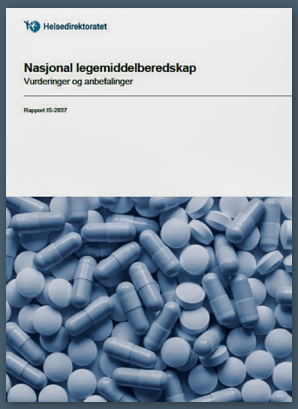
- Antall tilfeller av legemiddelmangel fordoblet seg fra 2017 til 2018. Det var også en fordobling året før.
- Det er oftest mest mangel på billige, gamle legemidler som ikke har patentbeskyttelse og heller ikke generisk konkurranse.
- 43 prosent av mangelsituasjonene i 2018 skyldtes produksjonsproblemer.
- Mange av mangelsituasjonene får små konsekvenser for pasientene fordi det finnes alternative løsninger.
- I opp mot en halv million tilfeller hvert år er det likevel ikke mulig for apoteket å finne en løsning.
- Arbeidet med å finne løsninger betyr merarbeid for apotekene.
- I gjennomsnitt bruker de apotekansatte 3,5 minutter ekstra pr. pasient, som tilsvarer en årlig merkostnad for apotekene på over 60 millioner kroner.
- Apotekforeningen arbeider med en bransjestandard for apotekenes rolle i legemiddelberedskapen.

Kilde: Legemiddelverket, Apotekforeningen

Bedre nasjonal beredskap

Helsedirektoratet presenterte i juni en rapport med 29 tiltak for bedre nasjonal legemiddelberedskap. De går inn for et mer formalisert samarbeid på nordisk nivå og vil jobbe for at det skal være en felles strategi mot legemiddelmangel på europeisk nivå.

Helsedirektoratet mener også det er nødvendig med forbedret beredskapslagring i Norge. I tillegg ønsker de bedre rutiner for primærhelsetjenesten, knyttet til innmelding, analyse og varsling av legemiddelmangler.



Kilde: helsedirektoratet.no

Rammeverk for virksomhetsorganisering

Regjeringen har varslet at de vil nedsette et utvalg som skal foreslå et rammeverk for tilknytning og virksomhetsorganisering i arbeidslivet. Parat-leder Unn Kristin Olsen mener et slikt rammeverk må raskt på plass for å hindre uklarheter i arbeidsgiveransvar.

Parat-leder Unn Kristin Olsen. Foto: Vetle Daler.

Parat-lederen ser en utvikling der arbeidsgivere organiserer seg bort fra arbeidsgiveransvaret på flere områder i samfunnet.
– Vi har ført en sak for Høyesterett der spørsmålet om det reelle arbeidsgiveransvaret var tema. Vi ser også dette problemet i virksomheter som Foodora, Uber og andre nye virksomheter, der arbeidsgiveransvaret er uklart, eller helt fraværende, sier Olsen.

Hun er glad for at regjeringen og arbeidsministeren har lyttet til organisasjonene og nå nedsetter et partssammensatt utvalg, der Parat gjennom YS får en representant.
– Vi ser at globalisering og teknologi er de fremste årsakene til endringene i arbeidslivet. Det er samtidig grunn til å tro at klima blir det neste som vil påvirke arbeidsdagen for oss alle. I et slikt perspektiv er det riktig av regjeringen å spille på lag med partene i arbeidslivet, sier Olsen.

EPSU
EUROPEAN PUBLIC SERVICE UNION

En fremtid for alle

I juni avholdt EPSU (European Public Service Union) sin tiende kongress i Dublin, med temaet «Fighting for a future for all». Kongressen samler fagforeningsledere fra hele Europa med til sammen åtte millioner medlemmer i ryggen, primært ansatte i stat og kommune.

Allerede under kongressens åpning ble den da pågående streiken i helsesektoren i Norge omtalt.
– Vi støtter kollegaene våre i Norge i det som er en rettferdig streik. Vi håper de vinner frem med sine krav, sa generalsekretær Jan Willem Goudriaan.

Parat-leder Unn Kristin Olsen deltok på kongressen og sier det er store forskjeller mellom de ulike landene som deltar på kongressen.
– Jeg ser at vi i Norge har et godt og regulert arbeidsliv i forhold til mange andre land. Samtidig ser vi at privatisering av offentlige tjenester er en problemstilling som går igjen, og det synes å være bred enighet om at dette gir et dårligere tilbud til innbyggerne, sier hun.

Olsen forklarer at erfaringene viser at privatisering av offentlige tjenester ikke alltid er mer effektivt eller kostnadsbesparende.
– Dette er diskusjoner jeg kjenner igjen også fra Norge, sier hun.

Kilde: Parat24

Få ønsker seg ny kompetanse

Mange ønsker ikke, eller har ikke forutsetninger for å skaffe seg ny kompetanse, viser YS Arbeidslivsbarometer for 2019, som ble lagt frem under Arendalsuka.

YS-leder Erik Kollerud. Foto: YS

YS Arbeidslivsbarometer har de siste elleve årene undersøkt om arbeidstakere opplever at kompetansen deres verdsettes, hvilke muligheter de har til å øke den og om de er opptatt av det. Et viktig spørsmål har vært hvilken type kompetanse ansatte flest tror de trenger fremover.

Ifølge Håvard Lismoen, fagansvarlig for YS Arbeidslivsbarometer, kommer digital kompetanse og mer fag- eller yrkesspesifikk kompetanse på topp. Kompetanse til å håndtere mellommenneskelige forhold er også høyt på listen for over halvparten av respondentene. Kun litt under halvparten svarer at de trenger mer språklig kompetanse.
– Store grupper ønsker ikke, eller har ikke de nødvendige forutsetningene for å gå tilbake til skolebenken. Det må vi ta høyde for i kompetansepolitikken. Utfordringen blir å sørge for at disse arbeidstakerne holder tritt med utviklingen i arbeidslivet, slik at deres frykt for å falle utenfor ikke blir en realitet, påpeker YS-leder Erik Kollerud.

YS-lederen viser til at det meste av kompetanseutviklingen skjer i arbeidslivet. Vi tilegner oss kunnskap gjennom nye utfordringer, erfaring, repetisjon, prøving og feiling og gjennom å samarbeide med andre.
– Vår nasjonalformue ligger i den yrkesaktive befolkningens kompetanse og arbeidsevne. Om samfunnet klarer å utnytte, utvikle og forvalte denne ressursen, bestemmer i det lange løp velferden vår, poengterer Kollerud. *Kilde: Parat24*

Forsvarsdebatt på Arendalsuka

Det var bred enighet om mange av utfordringene forsvaret står overfor, men ikke like stor enighet om hvordan dette bør løses, da Parat Forsvar og BFO inviterte til forsvarspolitisk debatt under Arendalsuka i august.

Forsvarsminister Frank Bakke-Jensen (H) møtte Liv Signe Navarsete (Sp) og Anniken Huitfeldt (Ap) til debatt i regi av Parat Forsvar og Befalets Fellesorganisasjon. Som et bakteppe for debatten ligger en krevende sikkerhetspolitisk situasjon, og et forsvar som møter utfordringer på en rekke områder.

Liv Signe Navarsete påpeker at Norge er det eneste landet med grense til Russland som ikke har en plan for hvordan regjeringen skal nå NATOs målsetting om to prosent av BNP (brutto nasjonalprodukt) til forsvaret.
– Dagens forsvar er ikke dimensjonert for de oppgavene som ligger foran oss. Det er behov for en kraftig snuoperasjon, sier hun.

Høsten 2019 skal forsvarssjefen legge frem sitt fagmilitære råd, før ny langtidsplan skal behandles i Stortinget våren 2020.

Forsvarsminister Frank Bakke-Jensen. Foto: Torbjørn Kjosvold

– Gjennom arbeidet med ny langtidsplan må regjeringen ta inn over seg at verden er i endring, og at den sikkerhetspolitiske situasjonen er skjerpet, sier Navarsete.

YS Stat-leder Pål N. Arnesen. Foto: YS

Statsansatte krever en hverdag uten trakassering

Nok er nok, statsansatte krever en trygg og god hverdag uten trakassering. Det var introduksjonen til en offentlig samtale mellom leder av YS Stat, Pål N. Arnesen, og kommunal- og moderniseringsminister Monica Mæland (H) under Arendalsuka.

Da Parat24 i april gjennomførte en undersøkelse blant nærmere 3000 Parat-medlemmer om seksuell trakassering, svarte over 90 prosent av respondentene i flere bransjer nei eller vet ikke på spørsmål om arbeidsgiver har kartlagt omfanget av seksuell trakassering siste år. Over 70 prosent svarte nei eller vet ikke på spørsmål om hvorvidt arbeidsgiver har varslingsrutiner på plass.
– Tallene som er lagt frem fra Parat24 er rystende, dette må vi ta på alvor, sier kommunal- og moderniseringsminister Monica Mæland.

YS Stat-leder Arnesen mener det ikke skorter på hverken lover eller regelverk.
– Det er oppfølgingen og det daglige arbeidet som må styrkes, sier han.

Det var bred enighet mellom både statsråden og YS Stat-lederen om at situasjonen må og kan bedres.
– Jeg er både overrasket og skremt over noe av det tallmaterialet som er lagt frem. Vi skal ha nulltoleranse overfor mobbing og trakassering, dette skal bekjempes, sier Mæland.

Nestleder i Parat, Anneli Nyberg, sier det er gledelig at statsråden ser verdien av trepartssamarbeidet, og at dialogen mellom arbeidsgiver og arbeidstaker gjennom tillitsvalgtsapparatet på den måten ivaretas.
– Samtidig må jeg si at jeg forventer at statsråden bidrar til å sette dagsorden internt i staten, de tallene vi har sett vedrørende seksuell trakassering i staten, er ikke godt nok. Her må statsråden ta ansvar, sier hun til Parat24. *Kilde: Parat24*

IA-avtalens første halvår

Den nye Inkluderende Arbeidsliv (IA)-avtalen har nå vært gjennom sitt første halvår av avtaleperioden 2019–2022. Perioden har så langt vært preget av mye utviklingsarbeid, særlig for å sikre positiv fremgang på avtalens to innsatsområder: forebyggende miljøarbeid og lange eller gjentatte sykefravær.

IA-samarbeidets mål er å skape et arbeidsliv med plass til alle gjennom å forebygge sykefravær og frafall, og på denne måten øke sysselsettingen. Hovedmålet med denne avtaleperioden er å redusere sykefraværet med ti prosent sammenlignet med gjennomsnittet for 2018, og å redusere frafallet fra arbeidslivet.

For å lykkes med dette er et godt trepartssamarbeid mellom regjeringen, arbeidsgiver- og arbeidstakerorganisasjoner en forutsetning.

Da den nye IA-avtalen ble signert, var det enighet om å målrette innsatsen mot bransjer og sektorer som har spesielt potensial for å redusere sykefravær og frafall, blant annet sykehus, sykehjem, barnehager og persontransport.

IA-ansvarlig i Parat, Unn Kristin Johnsen, mener de tillitsvalgte har en sentral rolle når det gjelder å fremme og nå målet om lavere sykefravær.
– Selv om det er ledelsen som må ta tak i de individuelle tilfellene, er det viktig at de tillitsvalgte og verneombudene jobber sammen med arbeidsgiver om å prøve å nå det overordnede målet, sier hun. *Kilde: Parat24*

Unn Kristin Johnsen. Foto: Marit-Randi Granseth/ Storebrand

Polen vil la unge unnslippe inntektsskatt

Det går mot at den polske nasjonalforsamlingen vedtar et forslag som lar arbeidere under 26 år slippe inntektsskatt. Bakgrunnen for lovforslaget er et ønske om å forhindre flukten av unge som søker seg til andre EU-land for å få høyere lønninger. Fritaket fra inntektsskatt skal gjelde for personer under 26 år som tjener mindre enn 85 000 polske zloty i året. Beløpet tilsvarer rundt 190 000 norske kroner. Det er anslått at rundt to millioner polakker vil bli omfattet av lovendringen. *@NTB*

250 000 unge har forlatt Hellas siden finanskrisen

Som følge av den økonomiske krisen i landet har arbeidsledigheten blant unge vært skyhøy. De siste åtte årene har rundt 250 000 unge grekere forlatt Hellas for å få jobb. Ikke i noe annet EU-land er ungdomsledigheten så høy.

Den generelle arbeidsledigheten i landet er fremdeles på over 19 prosent, mens ledigheten blant unge er på 40 prosent. Unge med høy utdannelse er nødt til å ta ufaglærte og dårlig betalte jobber, og én av fire lever i fattigdom. *@NTB*

Nattarbeid øker kreftrisiko

Nattarbeid gir kaos i kroppen og øker risikoen for å få kreft, konkluderer en internasjonal ekspertgruppe bestående av 27 forskere fra 16 land. På oppdrag fra Verdens helseorganisasjon (WHO) har gruppen gått gjennom tidligere forskning om mulige sammenhenger mellom nattarbeid og kreft.

Det understrekes at sammenhengen mellom nattarbeid og kreft ikke handler om mangel på søvn, men om forstyrrelse av døgnrytme og lyspåvirkning om natten.

– Cellene våre blir hovedsakelig gjenoppbygd og reparert om natten. Dersom leveren tror det er kveld, og andre organer tror det er dag, blir det kaos i kroppen, sier Johnni Hansen, en av seniorforskerne i ekspertgruppen. *@NTB*

Laveste ledighet i EU på elleve år

Arbeidsledigheten i eurosonen i sommer lå på 7,5 prosent. Det er det laveste nivået siden 2008. Landene med lavest arbeidsledighet er Tsjekkia, Tyskland og Nederland, ifølge statistikkbyrået Eurostat. Byrået anslår at 15,7 millioner kvinner og menn i EU var arbeidsledige ved starten av sommeren. De oppløftende tallene kommer imidlertid samtidig som det er bekymring for at blant annet handelskrig og økte tollbarrierer vil bremse den økonomiske veksten i Europa. *@NTB*

24 land på ILOs svarteliste

FNs organisasjon for arbeidslivet (ILO) har oppdatert sin svarteliste over land som systematisk krenker arbeidstakernes rettigheter. Årets liste inneholder 24 land. Blant andre ser man store land som Brasil, Egypt og India på listen. Landene vil måtte stå til rette for ILOs tilsynskomité. Det gis ingen sanksjoner mot landene, men håpet er at svartelistestatusen skal oppmuntre til skjerpende tiltak. *@NTB*

Parat-advokat mener EU-direktivet kan komme til å styrke graden av forutsigbarhet i arbeidsforholdet for arbeidstakere med «skiftende arbeidstid og løsere tilknytnings-former».

EU vil sikre vikarer

Et nytt EU-direktiv som begrenser uforutsigbarhet ved deltidsarbeid og midlertidige ansettelser, skal blant annet trygge hverdagen for tilkallingsvikarer. Reglene skal bli norsk lov, og fagbevegelsen ønsker skjerpingene velkommen.

Av: Tellef Øgrim

Bakgrunnen for direktivforslaget er det EU kaller en utvikling av «ikke-standard» ansettelsesformer, det vil si deltidsarbeid og ulike former for midlertidige ansettelser, og den ustabilitet og uforutsigbarhet dette har ført til for enkelte arbeidstakere.

Sikre endringer

Uten å kunne forutse nøyaktig hvordan direktivet kommer til å påvirke norsk lov, kan man likevel være sikker på at det kommer endringer. Dette går blant annet klart frem av den gjennomgangen av direktivet som ble gjort av Arbeids- og sosialdepartementet på forsommeren i år.

I gjennomgangen berøres direktivets behandling av tilkallingsvikarer, arbeidsplikt ved varierende arbeidstid og et forbud mot å pålegge arbeidstakere eksklusivitetsklausuler. Sistnevnte vil si å forby arbeidstakere å jobbe for andre firma, selv om de bare jobber deltid eller som tilkallingsvikar i hovedbedriften.

Begrenser prøvetiden

I tillegg skal prøvetiden for arbeidstakere i EU begrenses. Regelen som gjelder maksimal prøvetid, er allerede innført i Norge, men Norge har ikke, slik direktivet krever, regler som begrenser prøvetiden for midlertidig ansatte. EU vil at lengden

Direktivforslaget er et nytt eksempel på at EU er en svært viktig pådriver for å styrke arbeidstakeres rettigheter, og viser at EU strammer inn overfor løsere tilknytningsformer i arbeidslivet.

Parat-advokat Vetle Rasmussen

på prøvetiden for midlertidig ansatte skal være proporsjonal med forventet «lengde på arbeidsforholdet og arbeidets art», som regjeringen skriver i sin redegjørelse.

Departementet er ikke ferdig med å vurdere konsekvensene direktivet vil ha for norske arbeidstakere, men skriver likevel at det «er positivt at det nå er blitt enighet om et direktiv med fokus på trygge og forutsigbare arbeidsvilkår. Endrede informasjonsbestemmelser kan bidra til økt tydelighet for partene i arbeidsforholdet. Departementet anerkjenner også formålet bak de nye minstekravene, og flere av disse spørsmålene har vært aktuelle også i Norge».

Detaljerte kontrakter

Knut Arne Sanden, leder ved LOs Brusselkontor, kjenner direktivet godt. Han skriver til Parat-bladet at LO er fornøyd med direktivet, og mener det vil føre til at midlertidige kan kreve en mer detaljert arbeidskontrakt. Forøvrig mener han at direktivet ikke kommer til å få stor betydning.

I en høringsrunde gjennomført i fjor uttrykte LO en forventning om at direktivet vil styrke forutsigbarheten til deltidsansatte, midlertidig ansatte og for ansatte med tilkallingskontrakter. Andre arbeidsrettjurister vi har vært i kontakt med, mener at direktivet kan gjøre det tydeligere når man er ansatt og ikke, og hva man konkret har krav på i forholdet til arbeidsgiver.

Parat-advokat Vetle Rasmussen mener direktivforslaget beviser at EUs forslag stadig dytter arbeidstakeres rettigheter i riktig retning.
– Direktivforslaget er et nytt eksempel på at EU er en svært viktig pådriver for å styrke arbeidstakeres rettigheter, og viser at EU strammer inn overfor løsere tilknytningsformer i arbeidslivet. Formålet med arbeidsmarkedspolitikken i EU er å finne en balanse innenfor felleskapsområdet mellom fleksibilitet og jobbsikkerhet, slik at konkurranse over landegrensene ikke skal skje på arbeidstakernes bekostning, sier han.

Godt norsk lovverk

Rasmussen mener at vi i Norge ofte mener vi allerede har et godt utviklet lovverk, men vi erfarer ofte at de reglene som innføres i EU, både styrker den rettslige posisjonen for arbeidstakerne og setter søkelyset på svakheter i egen lovgivning vi med fordel bør videreutvikle.
– På denne måten fremstår EU som en positiv kraft for å styrke arbeidstakeres rettigheter, sier han.

Rasmussen sier at direktivet kan komme til å styrke graden av forutsigbarhet i arbeidsforholdet for arbeidstakere med «skiftende arbeidstid og løsere tilknytningsformer».
– Særlig mener jeg forbudet mot eksklusivitetsklausuler og dekning av opplæring vil være viktig for mer marginaliserte arbeidstakergrupper, understreker han.

Parat-advokat Vetle Rasmussen mener forbudet mot eksklusivitetsklausuler vil være viktig for mer marginaliserte arbeidstakergrupper. Foto: Trygve Bergsland.

Arbeidsminister Anniken Hauglies departement støtter EUs arbeid for rettferdige arbeidsforhold og ønsker derfor et nytt direktiv om mer forutsigbare arbeidsforhold velkommen. Foto: Jan Richard Kjelstrup/ASD

Avtaler som binder arbeidstakere til kun å jobbe for én arbeidsgiver, såkalte eksklusivitetsklausuler, er ikke nytt i Norge. Men Rasmussen mener at det blir mer av det, ikke minst for tilkallingsvakter og deltidsansatte.
– Arbeidstakeren mister da både muligheten til å fullt ut benytte sin arbeidskraft, og kan risikere å bli værende i en tilkallings- eller deltidsansettelse som ikke ble det springbrettet til fulltidsstilling de håpet på, sier han.

Rasmussen legger til at kravet om dekning og avlønning under lovpålagt opplæring vil kunne forhindre utviklingen der arbeidsgivere pålegger nyansatte å tilbakebetale opplæringskostnader hvor kurs avbrytes, ikke bestås eller den ansatte ønsker å fratre stillingen innen en nærmere fastsatt tidsperiode.

Relevant for konkrete saker

Det verserer blant annet for tiden en sak om tilkallingsvikarer som viser at det vedtatte direktivet tar for seg problemer som er relevante i norsk arbeidsliv i dag. Før siste versjon av direktivteksten var klar, var det mye skepsis til forslaget, ikke minst i Norden, der det er utviklet en omfattende og forpliktende modell for kollektivavtaler mellom representanter for arbeidstakere og -givere.

Ikke minst i Sverige var det stor skepsis til at EU skulle komme inn med regler som kunne overstyre dette regimet. Det gjaldt særlig forslaget om innføringen av et europeisk arbeidstakerbegrep.
– Det ville vi ikke slippe fra oss til et overstatlig nivå som EU, sier Claes-Mikael Ståhl, som er jurist i svenske LO.

Etter lange forhandlinger i EU ble den endelige teksten revidert slik at svensk fagbevegelse nå føler at kollektivmodellen er sikret, og at den kan forvaltes nasjonalt. Også i den norske høringsrunden ble det reist lignende innvendinger, ikke minst mot arbeidstakerbegrepet, som nå altså er tatt ut av direktivteksten.

Truer nasjonalt avtalte løsninger?

I Norge uttrykker NHO fortsatt skepsis, selv om Margrethe Meder, som er avdelingsdirektør for NHOs advokattjenester, ikke har tatt noe konkret standpunkt til den vedtatte direktivteksten.

Hun viser likevel til NHOs skepsis til etablering av felleseuropeiske regler om stillingsvern og fastlegging av arbeidstid.

«NHO er også bekymret for at lovgivningsprosessen i EU ikke i tilstrekkelig grad tar hensyn til organiseringen av nasjonale arbeidsmarkeder, og at detaljgraden i forslaget kan svekke partenes mulighet for hensiktsmessige og avtalte løsninger», skrev organisasjonen i innspillsrunden før direktivet ble vedtatt.

Usikre kommuner

Også Mårten Brandsnes Faret i KS' juridiske avdeling, har registrert at direktivet er endret slik at «partene i arbeidslivet kan beholde et handlingsrom for hva som kan avtales i tariffavtaler», men legger til at KS opprettholder skepsis, for eksempel til den delen av direktivet som kan komme til å berøre kommunenes bruk av tilkallingsvikarer ved uforutsett fravær hos ansatte. ■

> *«På denne måten fremstår EU som en positiv kraft for å styrke arbeidstakeres rettigheter.*
>
> **Parat-advokat Vetle Rasmussen**

Leder i Parat UNG, Idar Gundersen. Foto: Peder Songedal

Et engasjement som smitter

I Norge har vi en stolt og lang tradisjon med aktive fagforeninger som over tid har formet landet vi bor vi. Fagforeningene har skap et samfunn og et arbeidsliv basert på tillit, dialog og samhold, og har i lang tid jobbet for at alle skal bli lyttet til og ha innflytelse på samfunnsutviklingen.

Av: Idar Gundersen

På landsmøtet i 2018 ble Parats nye visjon klappet gjennom etter en bred prosess som involverte medlemmer, tillitsvalgte og ansatte. Visjonen «Vi er Parat – og vi jobber for at du skal få en enda bedre arbeidshverdag» gir et løfte om at vi som organisasjon skal arbeide for å møte morgendagens krav fra eksisterende og potensielle medlemmer, og gi dem en enda bedre arbeidshverdag. Å jobbe for et rettferdig, inkluderende og bærekraftig arbeidsliv for alle står høyt på vår agenda. Samtidig anerkjenner vi at de fleste kanskje ikke har det så aller verst på jobb i dag.

Et samfunn i utvikling

I dagens digitale samfunn endrer arbeidslivet seg stadig hurtigere. Dette setter oss som fagforening under et press om å være mer dynamiske og agere raskere enn vi tidligere har gjort. Teknologien endrer seg raskt, og samfunnet følger gradvis etter. I Parat er vårt mål å være med på å sikre at alle kan følge med og være med på utviklingen i arbeidslivet.

Det finnes likevel meninger om at fagforeninger mangler en kampsak – en sak som forener alle, og som samler folk i gatene. Unge i dag har funnet sin kampsak i miljø og klima. Elever over hele landet brukte fagforeningenes sterkeste virkemiddel, streik, i sitt rop for å sette klimakrisen på dagsordenen. I mars tok over 40 000 norske skoleelever til gatene for å vekke oppmerksomhet rundt global oppvarming og for å få politikerne til å ta grep. Dette var et tydelig signal til dem som styrer landet om at en gradvis endring i samfunnet og politikken ikke alltid er nok.

Arbeidslivets maraton

Fagforeningenes viktigste saker ender som regel ikke i en nasjonal kriseerklæring. Det er et kontinuerlig og stødig løp, en maraton, som handler om at vi stadig skal jobbe for at alle skal få en enda bedre arbeidshverdag. Her teller også de lokale og mindre sakene minst like mye som de større kampene, der vi sikrer at alle arbeidstakere blir hørt, ivaretatt og rettferdig behandlet på deres egen arbeidsplass.

Vi i Parat UNG jobber iherdig med å tale og finne de unges kampsaker i arbeidslivet. Sakene kan være mange, og vi mener derfor at det viktigste en fagforening kan gjøre, er å bygge opp under det engasjementet som bor i oss alle. Enten det handler om ivaretakelse av kompetanse, ansattes rettigheter eller kreative goder skal alle ideer med. Det er det som sikrer en enda bedre arbeidshverdag.

Norge er NATO i nord

Forsvarssjef Haakon Bruun-Hanssen mener forsvaret er underfinansiert og underdimensjonert i forhold til dagens trusselbilde. Foto: Forsvaret

Det er en politisk målsetting at Norge skal være NATO i nord, men likevel er forsvarssjefen tydelig på at det norske forsvaret er både underdimensjonert og underfinansiert. I løpet av høsten legger han frem sitt fagmilitære råd, som danner grunnlaget for ny langtidsplan for forsvaret.

Av: Arve Sigmundstad

Det var en åpenhjertig forsvarssjef som på et arrangement i regi av Norges Forsvarsforening under Arendalsuka slo fast at NATOs forventninger til Norge og vårt forsvar er betydelig større enn hva forsvaret i dag er i stand til å levere.
– Forsvaret er underdimensjonert og underfinansiert i forhold til det utfordringsbildet vi ser rundt oss, det er fortvilende og betyr at vi ikke er i stand til å levere på de politiske målsettingene som er lagt for det norske forsvaret, sier forsvarssjef admiral Haakon Bruun-Hanssen.

Alvorlig bakteppe

I oktober skal forsvarssjefen legge frem sitt fagmilitære råd. Det fagmilitære rådet vil danne grunnlaget for arbeidet med ny langtidsplan for forsvaret, som igjen legges frem for Stortinget våren 2020. Som et bakteppe ligger en sikkerhetspolitisk situasjon som av forskere omtales som mer alvorlig enn den var under den kalde krigen. Russland har nylig gjennomført en av sine største militære øvelser i manns minne, like utenfor kysen av Nord-Norge.

Forsker ved Forsvarets høgskole, Tormod Heier, mener øvelsen er en beskjed fra Russlands president.
– Dette er Putin som gir Erna Solberg og NATO beskjed om at Russland ikke er komfortabel med at USA blir stadig mer involvert militært i Norge og våre nærområder, mener han.
Heier mener Norge har gjort seg fullstendig avhengig av USA for å kunne ha et troverdig forsvar i nord.

Samtidig anslås det i en rapport som nylig ble overlevert forsvarssjefen fra hærsjef Odin Johannesen, at NATO trolig ikke vil komme Norge til unnsetning med mindre Norge først har tatt store tap – også av personell. «Norge kan regne med militær støtte fra større allierte, utenfor NATO-rammen, så lenge Norge selv er aktivt engasjert i konflikten og tar tap (100–500 norske drepte)», står det i rapporten som

er utarbeidet i forbindelse med «Hæren mot 2040»-prosjektet.

Sikter mot to prosent

En fremtid der Norge oppfyller NATOs to-prosentmål, og tar ansvar i nordområdene, er målsettingen når forsvarssjefen presenterer sitt fagmilitære råd denne høsten.

I det fagmilitære rådet vil forsvarssjef Haakon Bruun-Hanssen skissere en «robust» løsning der det legges opp til at forsvarsbudsjettene økes til rundt eller litt over to prosent av BNP. Det vil øke presset på regjeringen, som så langt bare har forpliktet seg til å «bevege seg ytterligere i retning» av to prosent. I dag bruker Norge rundt 1,7 prosent av BNP på forsvar.

Leder av Parat forsvar, Johan Hovde, sier vi gjennom mediene nesten daglig får høre at den sikkerhetspolitiske situasjonen er uforutsigbar – og har endret seg radikalt siden 2014.
– Vi har fått økte klartider på materiell og personell som en konsekvens av dette. Det øves mer, og Forsvaret deltar i en rekke nasjonale og internasjonale oppdrag, sier han.

Hovde sier dette sliter på både personell og materiell.
– Tiden er nå inne både å styrke personellområdet innenfor en rekke områder. Samtidig må landmakten og sjøforsvaret prioriteres, sier han og forventer at dette følges opp av forsvarssjefen gjennom det fagmilitære rådet.

Vil styrke forsvaret

Forsvarssjefen sier trusselbildet og de utfordringene vi står overfor, er blitt mer krevende.
– Det betyr at det som for bare få år siden ble sett på som et minimumsforsvar, nå er altfor lite. Skal vi opprettholde den politiske målsettingen om Norge som NATO i nord, må forsvaret styrkes, sier han.

Bruun-Hanssen antyder at når han legger frem sitt fagmilitære råd, vil det komme forslag om å styrke forsvaret på de aller fleste områder. Hæren og landmakten må styrkes, kapasiteten til overvåking må

Forsvarsminister Frank Bakke-Jenssen. Foto: Torgeir Haugaard

styrkes, marinen må styrkes – og forsvaret trenger flere folk.
– Jeg kommer til å legge frem et skalerbart forslag, hvor den laveste rammen tar utgangspunkt i et absolutt minimumsforsvar. I det andre ytterpunktet vil jeg legge frem et forslag som presenterer det jeg mener vi trenger for å levere i forhold til NATOs forventninger og det trusselbildet vi ser. Det vil være et forslag som nok strekker seg noe utover to prosent av BNP, sier forsvarssjefen.

Bunnplanken

Forsvarsminister Frank Bakke-Jensen (H) sier dagens nivå på forsvaret vil være bunnplanken, og at det er et premiss at pengebruken skal økes fra dette nivået uten at forsvarssjefen har fått noe tak for hva han kan foreslå.
– Forsvarssjefen har fått stor frihet til å utforme sitt fagmilitære råd. Det har vært viktig for oss, rett og slett fordi han er den fremste fagmilitære rådgiveren vår. Så hva han kommer med, er faktisk opp til forsvarssjefen, sier Bakke-Jensen. Han legger til at oppdraget hans er å legge frem helhetlige militære løsninger til ulike ambisjonsnivåer.

Advarer mot minimumsløsninger

Velger politikerne det robuste alternativet på i overkant av to prosent, vil de ifølge Bruun-Hanssen få et forsvar som er i stand til å svare på de oppgavene Norge og NATO har vært opptatt av å få løst i våre nærområder. Det vil også gi Norge kapasitet til å tåle uforutsette hendelser, som da fregatten KNM Helge Ingstad gikk tapt.

Forsvarssjefen legger ikke skjul på at han mener dagens kapasitet er for dårlig.
– Vi har gjort en rekke valg i Forsvaret de siste årene som jeg fortsatt mener har vært helt riktige, men som har vært et minimum. Et minimum av antall fartøyer, et minimum av avdelinger i Hæren, et minimum på fly. Det viktige fremover vil være å øke volumet, sier han.

Hovde i Parat forsvar sier forsvaret har vært gjennom en hestekur av effektivisering de eneste året.
– At vi fortsatt skal effektivisere og fornye oss, ligger i kortene så lenge dagens regjering viderefører effektiviseringsreformen med uforminsket styrke, men dette påvirker også de ansattes hverdag, sier han.

Etterlyser bedre balanse

Hovde peker på at det må finnes en bedre balanse mellom militære og sivile stillinger, slik at forsvaret får utnyttet sin samlede kompetanse på en best mulig måte – det er den samlede kompetansen som gir operativ evne.
– Vi må sikre forutsigbarhet og jobbtrygghet for dem som er i forsvaret i dag, og for dem som skal velge forsvaret som arbeidsgiver i fremtiden, sier han.

Hovde sier forsvaret må forbli en arbeidsgiver som tiltrekker seg mennesker med rett kompetanse, og at dette er personell som ønsker å bli med værende i forsvaret lengst mulig.
– Skal vi lykkes med den omstillingen som ligger foran oss, må vi igjen få på plass incentiver som er attraktive og konkurransedyktige, sier han og sier dette er noe Parat forsvar vil følge opp videre. ■

Leder i Parat Forsvar, Johan Hovde. Foto: Trygve Bergsland

Parats vekterutvalg vil jobbe for utvidet opplæring i konflikthåndtering i tiden fremover. Fra venstre: Nestleder i Norges Politilederlag, Frank Gran, forhandler i Parat, Thore Halvorsen, tillitsvalgt for Parat i NOKAS, Christian Svensen, Paratleder Unn Kristin Olsen, tillitsvalgt i Securitas, Thomas Emil Wettergreen, og tillitsvalgt for Parat i Politiet, Kristian Lunde. Foto: Trygve Bergsland

Vekterarbeid i Parat

Utvalget er enige om at vektere bør få utvidet juridisk beskyttelse eller rettsvern. Videre vil utvalget jobbe for utvidet opplæring i konflikthåndtering og gjøre det enklere å anmelde voldshandlinger som begås mot vektere.

Av: Svein-Thore Gran

Det drøftes nå ulike tiltak som kan gi vekterne utvidet beskyttelse, og hvordan opplæring og kompetanse blant dem som utfører vakttjenester kan bedres.
– Jeg var veldig spent før det første møtet i slutten av august. Det var derfor veldig godt å oppdage at vekterne og politiorganisasjonen innenfor Parat er på lag, og at vi erkjenner at vi er gjensidig avhengige av hverandre i vårt daglige virke, sier Christian Svensen, vekter på Color Lines kielferger og tillitsvalgt for Parat i NOKAS.

Ulike syn

Det ble før sommeren klart at medlemmer av Parat-familien hadde ulikt syn på hvordan vekteres rettsvern og sikkerhet skulle bedres, og om såkalt begrenset politimyndighet var veien å gå.

Begrenset politimyndighet er ikke helt tydelig definert, men det betyr i korthet at personer som har politimyndighet, kan gjøre mer for å gripe inn i situasjoner og mot personer enn det vanlige borgere har mulighet til. Å gi politimyndighet til andre yrkesgrupper enn politiet er omstridt fordi det kan ses som en privatisering av politiet. Det kreves også lovendring dersom nye yrkesgrupper skal gis politimyndighet.

Svensen forteller at utvalget ønsker å utfordre Parat til å mene noe om temaet.

– Om dette med begrenset politimyndighet er veien å gå vet jeg ikke, men vi ønsker å bruke Parat for å sette spørsmål om vekteres sikkerhetssituasjon og myndighet høyere på den politiske dagsordenen. Vi utfordrer derfor Parat til å ha en mening, sa Svensen til Paratbladet før arbeidsgruppen ble nedsatt.

Nå er altså Svensen fornøyd med hvordan arbeidet skrider frem, selv om det er klart at det ikke blir aktuelt å jobbe for å få politisk aksept for at vektere skal få begrenset politimyndighet.
– Det er ikke et tema, og vi kommer ikke til å snakke om dette i utvalget, understreker han.

Hovedpunktene

Svensen og prosjektleder Thore Selstad Halvorsen sier utvalget blant annet vil konsentrere seg om følgende områder i det videre arbeidet fremover:

- Generell opplæring av vektere, for eksempel trening og kompetansebygging i håndtering av voldssituasjoner. Det kan

Utvalget som jobber for å bedre vekternes arbeidsdag, vil fremover jobbe mot blant annet å gi vektere utvidet juridisk beskyttelse, og lette arbeidet med å levere inn og håndtere anmeldelser av voldsepisoder. Foto: Gorm K. Gaare

for eksempel bli aktuelt å involvere ressurser fra Politihøyskolen i dette arbeidet.

- Muligheten for å gi vektere utvidet juridisk beskyttelse eller rettsvern av vektere, og hvordan dette eventuelt kan gjøres.
- Spesielle kompetansekrav for vektere som utfører tyngre vekteroppgaver, og vurdere om det er fornuftig å kreve forskjellig opplæring for eksempel for vektere som skal arbeide på Oslo S, og vektere som skal sitte i resepsjonen i et kontorbygg.
- Lette arbeidet med å levere inn og håndtere anmeldelser. Mange vektere har vegret seg mot å levere inn anmeldelser av voldsepisoder fordi mye av håndteringen i praksis må gjøres på fritiden.

Halvorsen opplyser at det neste møtet i arbeidsgruppen blir i begynnelsen av oktober, og at siktemålet er å avgi en sluttrapport før året er omme. Den blir overlevert til Parats generalsekretær Trond Reidar Hole.

Det er ikke laget et presist mandat for arbeidsgruppen, men den er også et forum for å utveksle erfaringer og verdisyn. Svensen håper det kan bli aktuelt å fortsette med samtaler også etter jul, til tross for at arbeidet med rapporten er ferdig da.

Kabinansatt Berit Kinneberg er den første som går om bord i flyet. Foto: Gorm K. Gaare

Kabinansatte har ansvar for passasjersikkerheten

Berit Kinneberg ble kabinansatt i Widerøe for 25 år siden, og vi har fått være med den erfarne medarbeideren på en arbeidsdag. Jobben går ut på å sørge for passasjerenes sikkerhet, og det vel så mye som å være smilende flyvertinne.

Av: Magne S. Otterdal

Da Parat Luftfart møter Berit Kinneberg i parkeringshuset på Gardermoen, er det halvannen time siden hun kjørte hjemmefra i Moss. Hun lemper ut kofferten, hvor hun sier hun har hele livet sitt, og begynner å gå med raske, bestemte steg. Det er fortsatt en marsj på 10–15 minutter før hun ankommer kontoret inne på Oslo Lufthavn, etter sikkerhetskontroller og låste dører.
– Fra jeg står opp på Larkollen ved Moss til jeg er inne på crewrommet, så har det gått tre timer, sier Kinneberg.

Tett program

Slik starter en vanlig dag på jobb for kabinmedarbeideren:
Kl. 07:45 – Står opp i boligen på Larkollen. Lager mat, spiser, lager niste og pakker kofferten.
Kl. 09:15 – Setter seg i bilen og kjører E6 til Gardermoen
Kl. 10:45 – Går fra parkeringshuset
Kl. 10:55 – Passerer sikkerhetskontrollen
Kl. 11:00 – Låser seg inn i crewrommet, hilser på basesjefen og de andre kollegaene, printer ut dagsplanen
Kl. 11:10 – Emergency brief med flykaptein og styrmann før avgang
Kl. 11:15 – Forlater crewrommet
Kl. 11:20 – Passerer innsjekk og går ut til flyet
Kl. 11:45 – Kabinen er klarert, og Kinneberg gir tommelen til bakkemannskapet
Kl. 11:46 – Passasjerene ønskes velkommen om bord

Det er altså mye som foregår før passasjerene tas imot om bord.
– Passasjerene ser oss servere kaffe og te og smile i døra, og at vi hjelper litt til med kofferter. Men vi har jo allerede startet dagen i crewrommet tre kvarter før avgang. Vi er alltid på plass i flyet 20–25 minutter før passasjerene, sier Kinneberg.

Det er få fag utenom idrett som er så befengt med tidspunkter, tidsfrister og timing. Man må være veldig bevisst på tidsplanene i yrket som kabinansatt.

– Hvor mye går du på autopilot?
– Veldig mye. Jeg har gjort dette i snart 25 år, så alt er riktig plassert i kofferten, alle tider er i hodet. Når jeg går fra crewrommet til flyet, regner jeg alltid en halvtime, fordi jeg går og henter en kaffe eller går via toalettet, eller noe annet. Det ligger bare fast i hodet, forteller Kinneberg.

Når jobben blir en livsstil

Parat Luftfart snakket med Kinneberg første gang sist vinter på Sandane lufthavn. Da fortalte hun at planen egentlig var å jobbe som kabinansatt i ett til to år etter at hun tok Widerøes kurs i 1994, med fast ansettelse i 1995.
– Men arbeidstid, kollegaer, jobb gjorde at jeg har blitt her i 25 år og aldri klart å slutte. Jeg tror en blir avhengig, det blir en livsstil, sier Kinneberg.

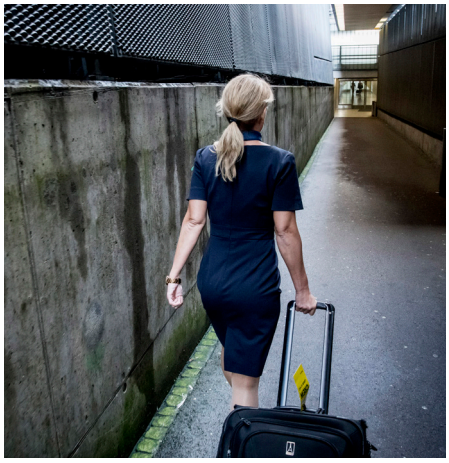
Hun hadde ikke klart å sitte stille på et kontor.
– Her kan en gå rundt og bli kjent med mange forskjellige mennesker. Det er et veldig positivt miljø med sprudlende glade folk. Kommer du inn på et crewrom, så er det ingen som skuler på deg. I stedet sier alle «hei, hvem er du?» forteller Kinneberg.

Vi møter henne igjen på Gardermoen et drøyt halvår senere, på vei til jobben. Og ganske riktig, da hun kommer inn i crewrommet, møter hun Widerøes blide OSL Base Manager Trond Andersen, som med en bamseklem ønsker henne velkommen til en ny arbeidsdag.

Passasjerhistorier

Kinneberg har mange historier etter alle årene på denne arbeidsplassen, historier om både passasjerer og sikkerhet. Hun forteller oss om da russisk kvinne hadde med seg en nakenkatt som hylte i sjokk og stivnet av skrekk.
– Folk har med seg dyr om bord, men det er strengt forbudt å ta et dyr ut av buret, forteller Kinneberg. Men da nakenkatten begynte å hyle etter takeoff, tok den russiske damen katten ut av buret. Katten hylte enda mer, og Kinneberg måtte ta affære.
– Nakenkatten var i sjokk, og den hadde klort damen i ansiktet så blodet rant. Damen nektet å legge katten inn buret, sier hun.

Nabopassasjeren ble redd og klatret ut av vindussetet. Damen fikk bestemt beskjed om å holde katten fast i fanget.
– Plutselig ble det helt stille. «It's dead», sier damen. Så da døde katten, den fikk selvfølgelig sjokk, sier Kinneberg.
Men dramaet endte ikke med kattedød. Katteeieren, som var i sjokktilstand, stakk på flytoalettet og forskanset seg der. Kinneberg ble stående med den døde nakenkatten. Hun måtte til slutt fjerne katteliket fra passasjersetet og legge det i katteburet.



For kabinansatt Berit Kinneberg går det tre timer fra hun står opp hjemme i Larkollen ved Moss, til hun er inne på crewrommet. Foto: Gorm K. Gaare

Møtet på Widerøes basestasjon 45 minutter før avgang er svært viktig. Da gjennomgås alle sider av flyturen med hele besetningen til stede. Fra venstre styrmann Tore Krøvel, Kinneberg og flykaptein Vibeke Wessel. Foto: Gorm K. Gaare.

De kabinansatte i Widerøe går grundig gjennom sjekklisten før de lar passasjerene gå om bord. – Jeg sjekker det som skal sjekkes. Går noe galt, er det mitt ansvar, sier Kinneberg. Foto: Gorm K. Gaare

Kinneberg har saumfart kabinen i henhold til sjekklisten og kan gi klarsignal for å slippe passasjerene ut til flyet. Foto: Gorm K. Gaare

Widerøe-ansatt Kinneberg står klar til å ønske passasjerene velkommen. Foto: Gorm K. Gaare

En annen episode hun ikke glemmer, var den gangen hun måtte vaske flyet på Røros da en eldre, egentlig bleietrengende dame ikke rakk toalettet med sitt fornødne.
– Det kunne se ut som damen hadde sølt te eller noe slikt i setet, og det hadde rent litt nedover midtgangen. Det var noe flytende brunt noe, sier Kinneberg. Men det var noe ganske annet enn te-søl, skulle det vise seg.

Drømmen om Spania

Kinneberg har nå vært i jobben i 25 år, men hvor lenge har hun tenkt å holde på?
– Jeg storkoser meg i jobben min. Men jeg vurderer å gå av når jeg blir 55, og finne på noe annet, sier Kinneberg. Hun har nemlig tilleggsutdannelse i bakhånd.
– Jeg har tatt seks og et halvt år på universitet og høyskole, der jeg studerte merkantil fransk, internasjonal handel og bygget på med bedrifts- og forretningsutvikling og coachingutdannelse. Enten så vil jeg gå inn i noe privat, eller så tar jeg pedagogikkutdannelse og blir lærer. Da kan jeg bo i Spania, forteller hun.

Kinneberg har nemlig nettopp kjøpt bolig i Spania.
– Etter en hofteoperasjon var det slutt på skigåing, så livet med snø er ikke sånn som det var. Så i stedet ble det sykkel og hus i Spania, sier Kinneberg. Hun har kjøpt hus ved siden av den norske skolen i Spania, og dermed har tanken om å bli lærer modnet som neste karrieresteg fem år frem i tid.

Alltid på tiden

Når hun forteller om hva som kommer til å skje fremover, vitner det om nøye planlegging. Det har vært et viktig element i luftfartsfaget.
– Planlegging er alt. Planlegging av sikkerheten og planlegging av tiden. Sjekk-in-tid, det å være tidsnok i flyet, det er slikt du lærer å bli veldig ydmyk på, sier Kinneberg. Hun bedyrer at hun har forsovet seg bare én gang i løpet av sin 25-årige karriere.
– Det husker jeg fremdeles, sier hun. Alle er presise, og dersom tiden begynner å renne ut, så skal man umiddelbart ringe og gi beskjed.

Fritid er et tema som stadig er oppe til diskusjon når det gjelder jobbene i luftfarten. Kinneberg kan fortelle at det er mye som har endret seg når det gjelder fritid siden hun først startet i jobben som kabinansatt.
– Da jeg begynte, var det en helt annen jobb enn jeg har i dag. Den gangen jobbet vi mye kortere dager, og lørdager var det nesten ikke flyvninger. Det var mindre press på tid. På stopp var det mer tid til å trene, gjøre ting sammen. I dag er det sosiale stort sett borte, sier hun.

– Hvordan får du hvile, og hvordan disponerer du fritiden i dag?
– I dag ser jeg alltid på schedule hvor god tid jeg har på de stedene jeg skal til, hvor god tid jeg har til å sove, og hvor mye tid jeg har til å trene. Jeg ser også på værmeldingen, så hvis det er fint vær, tar jeg med uteklær så jeg kan gå i fjellet. Hvis det er dårlig vær, blir det treningssenteret, forteller Kinneberg.

Å kombinere en travel timeplan med familieliv har dessverre vist seg å være vanskelig.
– Det er ikke lett! Jeg er jo skilt. Jeg tror ikke det er lett for mange å ha en partner som er borte syv dager i strekk og annenhver helg. Det er mye som skjer med barna, skolestart og skoleavslutninger, og ofte får du ikke med deg mer enn halvparten. Du er helt avhengig av at noen tar seg av barna når du ikke er hjemme, påpeker Kinneberg.

Tilrettelegging

Kinneberg synes det er vanskelig å svare på spørsmålet om flyselskapet bør tilrettelegge mer for at ansatte skal få kabalen hjemme til å gå opp.
– Det er vanskelig å si. En har jo tatt denne jobben. Du vet at når du er på jobb, så er du borte, og er 100 prosent til selskapets disposisjon. Man kan ikke planlegge legetimer eller frisør. Den uka en er på jobb, er en på jobb. I selskapet kan en gå fire dager på og fire dager av, eller en kan få redusert stilling. Jeg hadde redusert stilling da min sønn var yngre, det var helt nødvendig – ellers hadde jeg ikke sett ham, forteller hun.

Kinneberg forteller også om tiden som tillitsvalgt i Parat.
– Jeg har vært i Parat siden jeg begynte i Widerøe. Vi ble fortalt at det var lurt å være fagorganisert, så da gjorde vi det – vi var over femti flyvertinner som meldte oss inn.

Kinneberg var nummer 58 på listen, og hun tror de fleste fortsatt er med. Hun tenker med glede tilbake på perioden som basetillitsvalgt i Oslo, i «de gode gamle dagene på Fornebu».
– Det var en fin tid, og jeg lærte utrolig mye, mimrer hun.

Viktig prosedyre

Mens vi prater med Kinneberg på Widerøes crewrom på Gardermoen, kommer flykaptein Vibeke Wessel og styrmann Tore Krøvel inn. Det er tid for gjennomgang av sikkerhetsprosedyren.
– Det er viktig at vi møtes før flightene, og at alle er enige om hva vi skal gjøre, at vi har en felles plan, og at vi er et crew som skal arbeide sammen. Så det er absolutt viktig å ta disse minuttene sammen før avgang, sier Vibeke Wessel.

Om bord sjekker Kinneberg alle detaljer. Virker lommelyktene? Hun tar en grundig titt i toalettrommet. Etter fem minutter og at alt er sett over, går Kinneberg til flydøren og gir tommelen opp til bakkemannskapet. Passasjerene kan gå om bord.
– Jeg sjekker det som skal sjekkes. Går noe galt, er det mitt ansvar, avslutter hun. ■

FAKTA

- Ved forrige utlysning var det 250 søkere til de 14 ledige jobbene som kabinansatt i Widerøe. Den strenge utvelgelsen innebærer en personlighetstest hvor søkerne krysseksamineres med 421 spørsmål.
- De som kommer gjennom nåløyet, er personer som kan innordne seg prosedyrer. Det er ikke rom for å improvisere sikkerhetssjekken. Alt må fungere, alltid.
- Kabinansatte skal sørge for sikkerhet om bord, men også for at passasjerene føler seg trygge.

Kilde: blogg.wideroe.no

Parat informerer

Tidligere Parat-leder Vegard Einan. Foto: Trygve Bergsland.

Parat-leder er ny statssekretær i Arbeidsdepartementet

Tidligere Parat-leder Vegard Einan ble i statsråd utnevnt til statssekretær for Anniken Hauglie (H) i Arbeids- og sosialdepartementet.

Einan ble utnevnt til statssekretær i juni og startet arbeidet i departementet 5. august.
– Jeg forlater ledervervet i Parat med vemod, men ser frem til å jobbe med mange av de samme arbeidsoppgavene som før, men på et annet nivå. Arbeidsmarked, arbeidsmiljø og velferd er viktige saker for norske arbeidstakere og partene i arbeidslivet, uttalte Einan etter utnevnelsen.

Konstituert Parat-leder, Unn Kristin Olsen, gratulerer Einan med utnevnelsen selv om hun gjerne skulle ha beholdt ham i en lengre tid i Parat.

– Hovedstyret i Parat har konstituert Anneli Nyberg som ny nestleder. Nyberg er en erfaren tillitsvalgt med bred nasjonal og internasjonal erfaring som Parat vil få stor glede av, og som jeg ser frem til å jobbe tett sammen med i tiden fremover, sier Olsen.

Parats generalsekretær, Trond Reidar Hole, ønsker Einan alt godt i hans nye stilling.
– Regjeringen har nå fått en ressurs vi gjerne skulle beholdt i Parat, men ønsker ham lykke til i ny jobb, sier Hole.

Remi Kristoffer Frog og Parat-leder Unn Kristin Olsen. Foto: Helene Husebø

Parat på Oslo Pride

YS og Parat stilte mannsterke til Pride-paraden i Oslo sentrum i juni. Pride-feiringen markerer mangfold, likeverd og inkludering i samfunnet, som er verdier Parat stadig jobber for å fremme i arbeidslivet.

YS og Parat gikk i sommer i Oslos Pride-parade, som er en feiring og avslutning av Pride-uken i hovedstaden. Oslo Pride er en årlig festival som jobber for å synliggjøre homofile, lesbiske, bifile og transpersoner, for å bidra til økt aksept og respekt for denne delen av befolkningen.

Nestleder i Parat, Unn Kristin Olsen, mener det er svært viktig at fagforeningene og Parat stiller seg bak feiringens budskap, og er med på å markere og feire mangfold.
– Alle er velkomne i arbeidslivet, og vi i Parat må fortsette det gode arbeidet med å fremme inkludering, mangfold og likeverd i samfunnet og på arbeidsplasser, sier hun.

Parats hovedstyre i London og Brussel

Parats hovedstyre besøkte i juni London for et dypdykk i konsekvenser for Norge og den norske EØS-debatten i kjølvannet av Brexit. I tillegg har hovedstyret fått en innføring i EU-spørsmål og møtt Nato-sjef Jens Stoltenberg i Brussel.

Hovedstyret fikk i London besøk av parliamentsmedlemmet Ian Murray fra det skotske Labour-partiet. Murray er kjent som en skarp kritiker av Labour-leder Jeremy Corbyn.

Murrays hovedbudskap er at de gode resultatene gjennom EU og EØS er prosessbaserte, og ofte usynlige i den offentlige debatten. Han mener nasjonale regjeringer ofte legger skylden på EU for deres egne vanskeligheter.

Også Becky Wright fra tenketanken Unions21 og Andrew Pakes, som har base i et britisk fagforbund, anbefaler Parats hovedstyre å anlegge en mer optimistisk og fremtidsorientert profil. Det ble redegjort for spennende bruk av ny teknologi, samtidig som de begge bøyer hodet for den høye norske og nordiske organisasjonsprosenten i arbeidslivet.

Parats hovedstyre fikk også anledning til å møte Natos generalsekretær, Jens Stoltenberg, som gav en innføring i Natos arbeid og hvilke problemstillinger som i dag er aktuelle.

Nato-sjef Jens Stoltenberg. Foto: NATO

Generalstreik i Hongkong

Det er over lang tid arrangert generalstreik flere steder i Hongkong i protester mot det sittende Hongkong-styret og mot kinesiske myndigheter. Nestleder i Parat, Anneli Nyberg, har vært i Hongkong og deltatt på en av markeringene.

Nyberg sier at store deler av befolkningen og flere store selskaper støtter opp og er alvorlig bekymret.
– Jeg har tett kontakt med ITF (International Transport Workers' Federation) og vil møte flere fagforeningsrepresentanter, blant annet kabinansatte i Blucrew her i Hongkong, et selskap SAS bruker til innleie, sier hun.

Parats nestleder har sett at innbyggerne i Hongkong er sjokkert over politiets adferd, og et av kravene til demonstrantene er en uavhengig gransking av politiet.
– Politiet brukte tåregass på samlingsplassen Admiralty rett etter at vi forlot stedet, sier Nyberg.

Parats nestleder Anneli Nyberg. Foto: privat.

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
Andreas Sylte, NTNU Ålesund
E-post: Asy@ntnu.no
Ina Maria Hansen, Sykehusapoteket i Trondheim
E-post: ina.hansen@live.no
Håvard Indgaard Rotmo, Heia og Skjerve Bygg AS, Ungrepresentant
E-post: havard@rotmo.net

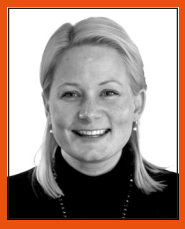
RU region Øst
(Østfold, Hedmark, Oppland, Oslo og Akershus):
Leder: Hilde Margrete Bjørklund - Cappelen Damm AS
E-post: hilde.bjorklund@cappelendamm.no
Bente Iren Tollefsen Moen - Statens Pensjonskasse
E-post: bente.iren.moen@spk.no
Stein Grindheim - SAS Ground Handling
E-post: stein.grindheim@sas.no
Ronny Kjønsø - Asko Øst
E-post: ronny.kjonso@asko.no
Anja P. Ahlstrøm – NIBIO
E-post: Anja.Ahlstrom@nibio.no
Kathrine Fjell fra SAS Ground Handling, Ungrepresentant
E-post: Kathrine.fjell@sas.no

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 Elefanten Kristiansand
E-post: annebritt1962@hotmail.com

Spørsmål til juridisk og forhandlingsavdelingen i Parat

Vi som gir svar i denne utgaven av Parat er:



Victoria Krefting
Advokatfullmektig

Tonje Krakeli Sneen,
Forhandler

Thomas Lilloe,
Forhandler

Guro Løkken Bærø
Advokat

Lene Liknes Hansen
Advokat

Anders B. Lindstrøm
Leder juridisks avd.
Advokat

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

Urettferdig lønnspottfordeling
Jeg jobber i en statlig etat. I de lokale lønnsforhandlingene i fjor la arbeidsgiver ekstra penger i potten til dem som er på akademikeravtalen, men ikke til oss som er på YS-avtalen. Er dette greit? Hva gjør vi om arbeidsgiver fortsetter å gjøre dette hvert år?

Tone

Svar: Arbeidsgivers tilskudd til potten bør som hovedregel fordeles forholdsmessig mellom avtalene. Dessverre står det ikke noe sted at det må fordeles likt. Dersom arbeidsgiver skal legge ekstra midler i potten kun på én av avtalene, bør det gis en saklig grunn for å gjøre dette, for eksempel en særlig høy turnover eller lite konkurransedyktig lønn for en gruppe.

Dersom dette er et gjentakende problem flere år på rad, vil det være grunnlag for å gå til brudd i lønnsforhandlingene. I så fall bør dere kontakte forhandlingsavdelingen i Parat for å diskutere dette nærmere.

Victoria

Ny tillitsvalgt i lønnsforhandlinger

Jeg er ny tillitsvalgt på min arbeidsplass i privat sektor. I den forbindelse lurer jeg på hva vi bør kreve i de lokale lønnsforhandlingene?

Jenny

Svar: For å kunne gi deg et godt svar må vi for det første vite om dere er omfattet av en tariffavtale, og i så fall hvilken. Videre trenger vi oversikt over medlemmenes lønninger, hvordan disse har utviklet seg over tid, og bedriftens økonomiske situasjon.

Som utgangspunkt kan dere vise til de sentrale forhandlingene i frontfaget der partene ble enige om en økonomisk ramme på 3,2 prosent. I lokale lønnsforhandlinger er det også naturlig å se på forventet prisstigning som i år er satt til 2,4 prosent. Generelt kan vi da si at total lønnsøkning i år må tilsvare minst 2,4 prosent dersom medlemmene skal opprettholde sin kjøpekraft.

Jeg anbefaler at du kikker nærmere på vår guide i lokale lønnsforhandlinger på www.parat.com, og at du kontakter forhandlingsavdelingen for videre rådgivning.

Tonje

Endring av arbeidssted

Jeg jobber på et apotek på Gjøvik. Arbeidsgiveren min vil nå at jeg endrer arbeidssted til et apotek på Hamar. Har arbeidsgiver anledning til å flytte arbeidsplassen min på denne måten?

Anonym

Svar: Hvorvidt arbeidsgiver kan flytte arbeidsstedet ditt, avhenger av hva som er avtalt i ansettelseskontrakten din. I henhold til arbeidsmiljøloven skal kontrakten inneholde opplysninger om arbeidssted.

Det kan tas forbehold om flytting, og det kan avtales at det ikke er noe fast arbeidssted. Har arbeidsgiver tatt et slikt forbehold, kan han kreve at du flytter arbeidssted, men det finnes regler for hvor langt du eventuelt kan bli flyttet geografisk uten at arbeidsgiver må si opp arbeidsforholdet. Har arbeidsgiver ikke tatt et forbehold om flytting, kan han ikke flytte arbeidsstedet uten å si opp arbeidsforholdet.

Thomas

Sykemelding og oppsigelse

Jeg har vært sykemeldt i snart ett år, og arbeidsgiver har fortalt meg at om jeg ikke greier å komme tilbake nå, vil de si meg opp. Jeg har vært ansatt i mange år i denne bedriften og har ikke lyst til å slutte. Jeg er helt fortvilet. Jeg har fortsatt plager, men vil tilbake til jobb på deltid. Kan de bare si meg opp?

Jacob

Svar: Arbeidsmiljøloven har en regel om at ansatte ikke kan sies opp det første året man er syk. Er man fortsatt syk etter verneperioden, kan man sies opp, men oppsigelsen må fortsatt ha saklig grunn for å være gyldig. Mange arbeidsgivere misforstår dette og tror man automatisk har oppsigelsesgrunn etter ett år, men dette er altså ikke riktig.

For å vurdere sakligheten må forhold på både din og arbeidsgivers side tar hensyn til. Utsikter til bedring er et helt sentralt moment som må vurderes, ta gjerne kontakt med fastlegen din for en skriftlig prognose. At du har vært ansatt så lenge, er også et moment i din favør. I tillegg kan du ha krav på tilrettelegging i en periode, men etter hvert er utgangspunktet at du skal tilbake i den jobben og stillingsprosenten du hadde.

Guro

Innsyn i innboksen

Jeg har en e-postadresse jeg bruker i jobben min. Arbeidsgiveren min sier de alltid kan sjekke innboksen min når de vil. Jeg syns dette virker rart. Hva er riktig?

Anonym

Svar: Det er ikke slik at arbeidsgiveren din kan sjekke innboksen din akkurat når de vil. Det er egne regler om dette i forskrift om arbeidsgivers innsyn i e-postinnboks og annet elektronisk lagret materiale.

Din arbeidsgiver kan kun gjøre innsyn i din innboks i to tilfeller:

1. Når innsyn er nødvendig for å ivareta den daglige driften eller andre interesser ved virksomheten. Dette kan for eksempel gjelde virksomhetsrelatert korrespondanse som arbeidsgiver må følge opp i den ansattes fravær, og som ikke kan følges opp på en annen måte.

2. Når det er mistanke om grove brudd på arbeidstakerens plikter eller mistanke om forhold som kan begrunne oppsigelse. Et eksempel kan være der arbeidsgiver mistenker at den ansatte sender ut e-post med skadelig eller illojalt innhold. Arbeidsgiver må i så fall ha konkret informasjon. Parat anbefaler alltid at arbeidstakere er bevisste på hvordan de bruker sin e-post på jobb.

Lene

Nedgang i provisjon

Jeg startet som annonseselger for to år siden, da jeg inngikk en arbeidsavtale om fastlønn og provisjon. Provisjonen er ikke fastsatt, men det henvises til «bedriftens til enhver tid gjeldende provisjonsordning». I fjor hadde vi gode salgsresultater og dermed mye provisjon. Ledelsen har nå informert oss om at ordningen vil bli endret, og at vi må påregne mindre provisjon. Kan ledelsen gjøre dette uten at vi er blitt enige om det?

Roar

Svar: Hvorvidt ledelsen ensidig kan endre provisjonen, baseres på avtalen som er inngått. Avtalen du beskriver, innebærer at det langt på vei er opp til arbeidsgiver å fastsette hva som skal være provisjonen for det kommende året. Altså: Det ligger innenfor arbeidsgivers styringsrett å fastsette provisjonen.

Dersom dere som ansatte skal få større innflytelse på provisjonsnivået, bør dette fastsettes i arbeidsavtalen, eller en tariff- eller særavtale. Den beste måten å oppnå innflytelse er å etablere en forening og få vilkårene inn i tariff- eller særavtale mellom ledelsen og foreningen.

Anders

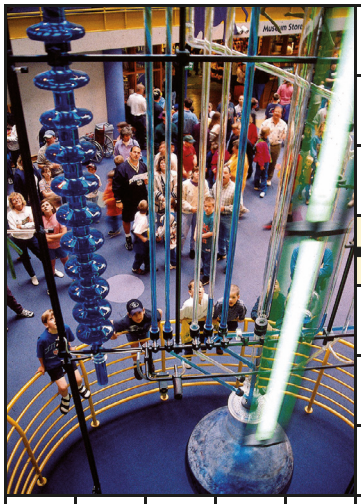


		CHART-RER	ELV	SPORT	GODT-GJØR-ELSE	KV. NAVN	OFRES		IKKE BLOND / DUNST			
		SKITTEN					FUGL / PROTEIN					
		TEGN / BADER I				UNDER-TRYKKE		PRON. / KOMM-UNE				
		LANDS-MERKE			USYNLIG							
DRIVER TERAPI		ELV	BALAN-SERE		OLJE-SELSKAP	BESTEMT / GROV				VESEN		
							M. NAVN	SIDE-ELV / SOMT				GUDS TJEN-ESTE-ORDNING-EN
KV. NAVN				STREV	TINN-FOLIE / VÆSKE							
GOD-MODIG / DRIKK						FAT-NING			FISK / ILDSTED			
OPTI-MALE	GROTTE / SØT-SAKER			DATA-FORK. / M. NAVN				LIKE / LEDER STRØM EN VEI			URAN / = SPANIA	
						BØKER	LADY / DREIES			BESTÅR		
LIKE			SPRÅK-FORSKER / KINESER								DREIE	
OKSY-GEN									?	NEVNE / STRØM		
						TANKENE						
DUSJ		DIKT				SVELLE			STILLE			

Løsningen på kryssordet i medlemsbladet Parat nummer. 2 – 2019 er:
«FORLATTE LÅ DE DER PÅ STRANDEN». Den heldige vinneren er: Eli Rannem, fra Steinkjer.
Frist for å sende inn løsning på neste kryssord er: **1. november 2019.**

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

Husk å merke e-posten/konvolutten «Kryssord 3/2019». Husk også å skrive på ditt eget navn og adresse.

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

Løsning: .....

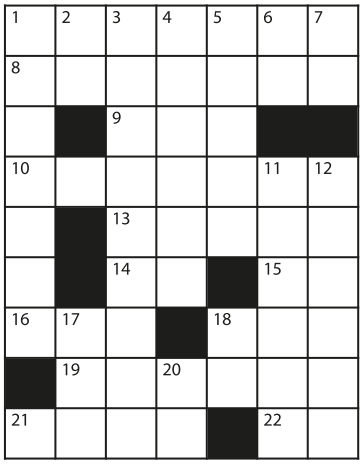
.....

Navn: .....

Adresse: .....

.....

MINI KRYSSORD

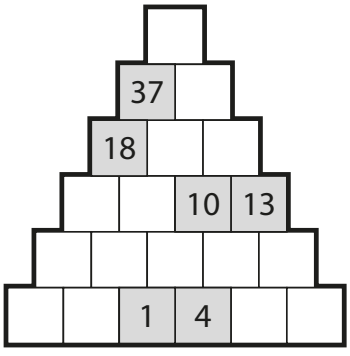


Vannrett
1. Elektronisk apparat
8. Irregulær
9. Fisk
10. Uttrykk i geometrien
13. Atomet
14. Ukjent
15. Du og jeg
16. Drift
18. Lytt
19. Stige
21. Farkost
22. Fase

Loddrett
1. Ubehøvlet
2. Art.
3. Glennen
4. Etterfølger
5. Frukt
6. Munning
7. Nestkom-manderende
11. Slektningen
12. Glo
17. Landsfengsel
18. Harley Davidson
20. Måne til Jupiter

TALL PYRAMIDEN

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



SUDOKU

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

Lett

© Bulls

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

Middels

© Bulls

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

Vanskelig

© Bulls

Å	Y	O	U	S	U	H	T	R	O	K	K	B	O	B
X	N	A	T	E	G	E	R	P	R	Æ	S	R	P	H
Q	L	E	S	N	H	A	Å	L	Y	T	Q	A	Ø	O
A	A	I	L	T	E	Z	Æ	C	N	R	Y	N	L	I
G	N	W	T	A	R	D	A	N	N	E	T	N	S	T
I	U	S	C	E	D	O	I	I	E	U	Y	K	U	K
G	Å	O	I	K	Z	M	N	T	B	B	P	O	B	A
G	I	X	A	K	I	N	Å	A	I	I	E	N	E	V
J	I	R	W	S	T	T	L	L	U	R	N	S	R	G
K	A	Ø	E	D	T	S	Z	L	G	T	F	T	E	N
T	H	N	T	S	O	Æ	P	K	E	S	D	A	X	E
Æ	D	K	F	Y	S	R	X	Y	Å	I	Z	B	F	S
E	C	T	K	H	Q	O	G	I	N	D	G	E	H	S
E	X	S	Y	V	P	H	L	E	H	T	F	L	F	A
Æ	O	L	D	I	N	G	M	A	I	N	Z	H	T	B

KRYSS OG TVERS

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

ANSIKTSPYNT
ASTRONAUT
BASSENGVAKT
BENNY
BRANNKONSTABEL
DISTRIBUERT
DORGE
FRITIDEN
GLÅMDALEN
ISENDE
KARAT
KORTHUS
LITE
LOSSE
MAINZ
NITALL
OLDING
REBUSLØP
SÆRPREGET
TYPEN

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.

NOEN SMÅ HINT

- *Ordet starter med bokstaven T*
- *Lages av en gruppe insekter*
- *innvendig har den kamre og ganger*

R	E	I	E	T	T	U	T	M

FYLL INN ORDET:

PARATS TRENINGSSIDE MED HJERNETRIM

Sender du oss løsningen på alle oppgavene på denne siden, er du med i trekningen av en Elvang Latitude alpakka-pledd av 50 prosent alpakkaull, 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 1. november 2019.

Vi trekker én vinner hver gang. Send løsningen til redaksjonen, enten på e-post til trygve.bergsland@parat.com, eller ordinær post til: Parat, postboks 9029 Grønland, 0133 Oslo. Husk å merke e-posten/konvolutten «Hjernetrim 3/2019». Vinneren av hjernetrim i 2/2019 er Lisbeth Sivertsen, fra Gibostad.

Kompetanse på dagsordenen

Ordet kompetanse hører vi daglig rundt oss i ulike settinger, og det defineres av det Store norske leksikon som «et individs evne til å utføre en oppgave på riktig måte». Så godt som alle aktører innenfor privat og offentlig arbeids- og organisasjonsliv har kompetanse høyt på sin dagsorden.

Parat og YS er intet unntak. Parat har kompetanse som sin flaggsak i år, og på høstens regionkonferanser for tillitsvalgte er kompetanse hovedtemaet. YS-kongressen vedtok enstemmig en resolusjon om kompetanse som slår fast at arbeidstakere skal sikres mulighet til kompetanseutvikling gjennom et helt arbeidsliv.

Kompetanse er i Norge så viktig at det har fått sitt eget direktorat med navnet Kompetanse Norge, underlagt Kunnskapsdepartementet. Hovedoppgaven deres er å bidra til økt deltakelse i arbeids- og samfunnslivet. De jobber for at alle skal få muligheten til å sikre seg nødvendig kompetanse og læring hele livet.

Vi i Parat ønsker å bidra til at våre medlemmer skal få riktig påfyll av kompetanse. Vi mener at ansvaret til å gjøre den enkelte godt rustet til å møte fremtidens arbeidsliv ikke kan legges på hver og en av oss. For å lykkes må vi ha et felles ansvar. Myndigheter, arbeidsgivere og arbeidstakerorganisasjonene må jobbe sammen, men den enkelte arbeidstaker må også ta ansvar for egen kompetanseheving og være villig til å tilegne seg ny kompetanse.

YS Arbeidslivsbarometer 2019 viser en økning i at flere får verdsatt sin kompetanse hos arbeidsgiver, men at interessen for etter- og videreutdanning synker. Overraskende for mange viser barometeret at behovet og interessen for etter- og videreutdanning øker i sammenheng med økt utdannelsesnivå blant arbeidstakerne.

Det ville kanskje vært mer forståelig at de som kom inn i arbeidslivet med en høyere utdanning i sekken, ikke så det store behovet for kompetanseheving, men barometeret viser det stikk motsatte. Det er de som allerede har høyere utdanning, som tror det er mest sannsynlig at de vil ta etter- eller videreutdanning, sammenlignet med dem som har lavere utdanning.

Barometeret viser likevel at arbeidstakerne er innstilt på å øke sin kompetanse fremover, spesielt innen digitale ferdigheter og fagspesifikk kompetanse. Arbeidstakerne ser muligheter fremfor trusler ved digitalisering. Arbeidslivsbarometeret konkluderer med at kompetanseutviklingen må kobles til den enkeltes arbeid, og at skolebenken neppe er løsningen for de fleste.

Vi i Parat ser på kompetanse som mye mer enn kun utdannelse. Vi mener selvfølgelig at utdannelse og jobb er viktige arenaer for å øke den enkeltes kompetanse, men at vi også daglig utvikler vår kompetanse på ulike arenaer som blant annet fritidsaktiviteter, organisasjonsarbeid, styreverv og omsorgsarbeid. Selv om vi alle har en form for kompetanseutvikling hver dag, så trenger vi å få satt kompetanseheving i arbeidslivet i et system som favner alle, men er individuelt tilpasset.

«Kompetanse egner seg ikke for langtidslagring, men øker i verdi og bidrar til verdiskapning gjennom anvendelse.»

Linda Lai

Unn Kristin Olsen. Foto: Vetle Daler.

UK. Olsen

Unn Kristin Olsen
Leder i Parat

Facebook: facebook.com/UnnKristinOlsenParatYS

parat

Parat med egen kleskolleksjon

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

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

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

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

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

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

Liten sekk, 17 liter
185 kroner *

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

* Frakt kommer i tillegg.

Litt høy rente på boliglånet?

Er du medlem av et YS-forbund får du tilgang til en av landets aller rimeligste boliglånsrenter. Flytt lånet og spar penger du også.

Les mer på **gjensidigebank.no**

Priseksempel Boliglån inntil 50 % av verdigrunnlag. Nom. rente 2,34 %, eff.rente 2,42 %, 2 mill., o/25 år, totalt: 2 658 610,-. Gjelder for medlemmer i Parat som bruker banken aktivt. Prisen er per 21.08.2019 for nye lån og kan bli endret.

parat

Gjensidige