

Drøftingsprotokoll

Renhold mot terminalservice DLS 2010 -2015

Til stede: For arbeidsgiver
Anders Kirsebom
Nina Sjøvoll

 For Arbeidstaker
STAFO – Bjørn Tore Mikkelsen
STAFO – Tove Rømo
NTL – Nina Bjørnås
NTL – Jostein Kleven

Ekstern kopi:

Intern kopi:

Referent:

Referatdato:: 11.april 2011

Vår referanse:

Intern kopi: Avinors konsernledelse

Bakgrunn for saken

Utviklingen i inntektsgrunnlaget for Avinor har gått fra å være finansiert gjennom avgifter, statlig kjøp og kommersielle inntekter, til i dag hvor over 50 % av inntektene kommer gjennom kommersiell drift. En viktig del av de kommersielle inntektene kommer fra salg og tjenester knyttet til våre terminaler. Våre terminaler har det siste tiåret utviklet seg fra å være rene gjennomferdselsårer/transitthaller til å bli et sted for reise, handel og opplevelse.

Avinor har hatt en tilfredsstillende resultatutvikling de seneste årene, men kostnadsveksten har vært for høy og må reduseres. Bedriften har iverksatt en rekke tiltak for å snu utviklingen. De viktigste tiltakene er gjennomføring av et resultatforbedringsprogram (RFP), sterkere kontroll med løpende drift, samt en aktiv holdning til eksterne krav. Målsettingen er at kostnadsveksten i årene framover skal være lavere enn inntektsveksten.

DLS andel av RFP er 120 mill kr (av til sammen 400 mill kr) innen 2015. Enkelte av tiltakene påvirker og utfordrer våre interne tjenester, funksjoner og ansatte. En konseptuell omlegging renholdstjenesten er en av flere tiltak på dette området.

Forslag til endret strategi fra renhold til terminalservice

Ledelsen i divisjon Store lufthavner ønsker en utvikling av renholdstjenesten i divisjonen fra å ha ansvaret for alt utøvede renholdsarbeid til en mer service og terminalrettet tjeneste.

Divisjonsledelsen ønsker å legge til rette for en gradvis utvikling av renholdstjenesten til i større grad ha ansvaret for

1. Passasjerens opplevelse og trivsel i terminalen. Økt oppmerksomhet for å holde terminalen ren og attraktiv
2. Bistå passasjerene som oppholder seg i terminalen - terminalservice
3. Oppfølging og kvalitetsikring av innleide aktører som utfører det tyngste av renholdsoppgavene på hele lufthavna.

Dette skal skje over tid ved at man ikke erstatter ansatte som slutter eller pensjoneres inntil et nærmere fastsatt nivå.

Prosess og samarbeid med tillitsvalgte og ledere

Da saken skaper engasjement blant tillitsvalgte og fagmiljøene på våre lufthavner har ledelsen i DLS valgt å vektlegge betydningen av å ha en god prosess før eventuelle endringer i driftskonsepter blir vedtatt.

Det har i den anledning vært avholdt workshop med ledere (teamledere, lufthavnledere, divisjonsdirektører og HR sjef i div.) og tillitsvalgte både lokalt og sentralt representert.

Det har også vært en høringsrunde i forhold til saksdokumentet og i forhold til endring av strategisk retning.

Kommentarer og innspill

Vi har fått hørings svar fra følgende enheter og fagforening:

- Stafo luftfart
- Tromsø lufthavn
- Stavanger lufthavn, Sola
- Bergen lufthavn, Flesland

Stafo`s synspunkter

Stafo Luftfart ønsker å rose divisjon for en ryddig og omfattende prosess sentralt ift denne saken, selv om vi kunne ønske å bli mere hørt. Det vi imidlertid er sterkt kritisk til er at noen kommuniserer saken som om den allerede er bestemt. Dette er med å undergrave de positive prosesser og er brudd på Hovedavtalen med tilpasninger.

Stafo Luftfart har ingen tro på, og finner det heller ikke dokumentert, at en outsourcing av renhold er økonomisk gunstig for Avinor. Renhold skal drives optimalt og på en god økonomisk måte, men dette kan absolutt gjøres ved egne ansatte. Dette gjelder spesielt Værnes. Her mener vi faktisk at det er dokumentert at med egne drives det billigere enn de en sammenligner med. Med bakgrunn i dette har vi uformelt bedt om at en av Norges fremste eksperter på renhold, som også har vært brukt av Avinor tidligere ser på saken og vurderer om vi driver effektivt. Her vil en også kunne sammenligne med eksterne leverandører. Vi håper fortsatt at dette vil bli gjort før endelig avgjørelse tas.

Stafo Luftfart er også meget skeptisk til de siste ukers(og tidligere) avsløringer om hvordan firma som leverer tjenester utnytter de ansatte og bryter loven over lang tid på en kynisk måte. Når disse firma kan bryte norsk lov systematisk over så lang tid, hvordan er da deres forhold til de strenge sikkerhetskrav som stilles til drift på flyplasser. Stafo Luftfart mener at dette er grunn god nok til å ikke sette ut tjenesten. Hvis det allikevel gjøres må Avinor ha en konkret plan for hvordan en kan sikre seg at slikt ikke skjer i disse tilfeller.

Stafo Luftfart er i mot at (deler av)tjenesten settes ut på anbud. Men hvis det er sånn at en absolutt vil prøve dette prosjektet anbefaler vi på det sterkeste at Værnes kjøres som en pilot med fortsatt egendrift, for så å ta en evaluering etter noe tid, eksempelvis 5 år.

Kommentarer fra NTL

NTL Luftfarten er prinsipielt imot outsourcing av denne tjenesten. Dette med bakgrunn i at denne tjenesten er viktig for Avinor og Avinors omdømme.

I tillegg er vi av den oppfatning av at det kan gjøres like bra/ billig med egne ansatte. Det er bevist på Værnes.

De fremlagte dokumenter mangler en oversikt over hva som skal være av egne ansatte fremover. Hvilken stab skal være egne. Dette er en stor mangel ved grunnlag og er kilde til usikkerhet. Denne må kvitteres ut.

NTL Luftfarten tror at Avinor kan få negativ endring på omdømme ved å gå til innleie i en slik bransje med så frynsete rykte. Bransjens rykte er dokumentert flere ganger i media den siste tiden. Vi burde også vente til godkjenningsordning for renholdsbedrifter som er bebudet mellom NHO og LO.

To absolutte krav som må oppfylles er

- De innleide firma må dokumentere minst tarifflønn og at skatt/ avgifter er OK
- De innleide firma må ikke kunne ha underentreprenører. Da mister Avinor kontrollen. Det er også noe av det som er omtalt i media.

Videre må en starte innfasing ved egen administrasjon sin lokaler. Dette for å snart kunne høste erfaringer.

Hva med følgekostnader til denne type anbud

- Arbeid med anbudsrunder
- Kvalitetssjekk
- ID-kort Stor gjennomtrekk er vanlig
- Utvidet politiattest (UPA) må kreves da disse skal på rød sone eller skal de ha følge

Videre skal divisjonsnivå (ledelse/tillitsvalgte) avrapporteres etter hvert på lokale prosesser.

Stavanger sitt innspill

Oppsummert er det ønskelig at det fra divisjonen settes noen klare mål for ansatte som leies inn fra eksterne firma. Det er samtidig viktig å ha en mening om hvordan det eksterne firmaet skal inkluderes og få eierskap til terminalen. Det bør også utarbeides klare retningslinjer i forhold til brudd på lover og liknende er viktig i avtalene. For Stavanger lufthavns del er det ønskelig å ha som krav at de ansatte snakker norsk. Dette kan ha innvirkning på pris i en anbudsrunde, men vi mener det er viktig at de ansatte kan gjøre seg forstått på norsk mot passasjerene og kolleger. Dette er med på å opprettholde et godt arbeidsmiljø.

Det er ønskelig med en fast base med renholdere som er egne og sette ut konkrete areal for renhold av eksternt firma.

Bergen sitt innspill

Bergen er uenig i måten kostnadene pr.km faller ut for Bergens del. De mener det er en lavere pris pr.km enn det som fremgår av tidligere dokumentasjon. Se vedlegg.

Tromsø sitt innspill

ID møte i ved Tromsø lufthavn har gitt sin tilslutning til de forslag til vedtak som ligger i strateginotatet.

Divisjonsledelsens kommentarer

I vår nye strategiske plan har vi tatt viktige skritt med tanke på prioriteringer og fokus; færre, men tydeligere mål og klarere kundedefinisjon. Kunden har vi definert til å være **passasjerer, flyselskap og samfunn**, i betydningen regionen vi betjener med flyplassen.

Passasjerene og forbrukernes interesser blir stadig viktigere for Avinors virksomhet. For å sikre punktlighet og kvalitet i alle ledd, kreves det en helhetlig koordinering av alle

aktiviteter på lufthavnene der passasjerenes og flyselskapenes behov settes i sentrum. Vårt strategisk mål er å gi **passasjerene en smidig og god reiseopplevelse**. Til dette trenger Avinor at både renholdsansatte og alle ansatte bidrar til at passasjerer får en optimal reise på og gjennom våre lufthavner. Til dette trenger vi et mer utadrettet kundefokus enn det vi har i dag.

Divisjonsledelsen mener at den foreslåtte omleggingen av renholdstjenesten er et viktig skritt i denne retningen.

Divisjonsledelsen understreker at endringen ikke vil innebære nedbemanning. Endringen innebærer en utvikling av renholdstjenesten i Avinor til å forsterke fokus på passasjerenes opplevelse og trivsel i terminalene, terminalservice generelt, samt oppfølging og kvalitetssikring av eksterne aktørers ulike leveranser i terminalen.

Divisjonsledelsen legger til grunn følgende forutsetninger for den nye renholdsstrategien:

1. Det må gjennom avtaleverk/tjenestekontrakter sikres at alle eksterne aktører følger de gjeldene regler mht arbeidstid fastsatt i Arbeidsmiljøloven og avlønning som er i hehold til tariff.
2. Underleverandører skal ikke benyttes
3. Krav til sikkerhetsklarering/vandel følger av forskriftene, språkferdigheter inngår som føring i hver kontraktsinngåelse
4. Hver lufthavn må utarbeide egen plan som innebærer en trinnvis overgang fra dagens tjeneste til ny strategi. Dette gjøres i samarbeid med tillitsvalgte lokalt. I dette arbeidet vil en forsøke å avklare omfanget av tjenesten terminalservice de neste årene. Renhold i terminalene skal prioriteres. Divisjonen vil sørge for at det ikke fremkommer for store konseptuelle forskjeller mellom de ulike lufthavnene.

Forslag til vedtak

Organisasjonene forholder seg til divisjonsledelsens forslag til endringer av renhold mot terminalservice med de forutsetningene som er beskrevet ovenfor.

Oslo, 2.mai 2011



for Avinor AS



for NTL, Avinor AS



for Stafo Luftfart, Avinor AS