



# NHF

Norsk Helikopteransattes Forbund - Nr 3, 1994. Årgang 5





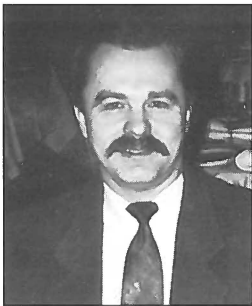
# Forbundskontoret:

Vår kontoradresse er:  
Norsk Helikopteransattes Forbund  
Postboks 522  
4055 Stavanger Lufthavn

Kontortid: mandag til fredag,  
fra kl: 07.00 til kl 15.00.  
Tlf. 51 65 39 24. Fax. 51 65 37 83.  
Utenom kontortid kan styremedlemmer kontaktes.

---

## Forbundsstyret:



Leder:  
Terje Rading,  
Fredlundveien 10,  
5032 Minde,  
tlf. 55 28 30 86.



Styremedlem/  
utdanning:  
Torill Asbjørnsen,  
Kjelsberg Allé 14,  
4050 Sola,  
tlf. 51 65 17 41.



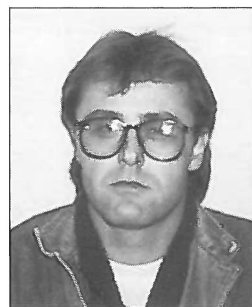
Nestleder:  
Olaf Undal  
Agneveien 15,  
4300 Sandnes,  
tlf. 51 66 78 50.



Styremedlem/  
økonomi:  
Svein H. Johansen,  
Nordåsbrotet 101,  
5041 Nordås,  
tlf. 55 13 73 81.



Sekretær:  
Eidi Hinna,  
Lyngveien 7A,  
4025 Stavanger,  
tlf. 51 56 66 26.



Styremedlem/  
lover og bestemmelser:  
Geir Lillegård,  
Solsletta 17,  
4060 Kleppe,  
tlf. 51 42 14 23.



Styremedlem/info:  
Lotte Hvid Ramsdal,  
Skipsbygger  
Knudsens vei 8,  
4085 Hundvåg,  
tlf. 51 86 05 36.

### Varamedlemmer:

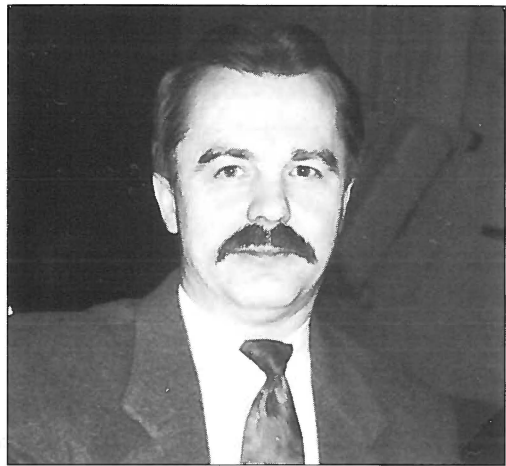
- 1) Arne Søreide.
- 2) Helge Gjendem.
- 3) Erik Kjeldsen.
- 4) Karl Gjelvik.

### Redaksjonskomité NHF's medlemsblad:

Lotte Hvid Ramsdal, Arne Søreide,  
Bjarte Teigen og Helga Holmedal.

# Lederen ber om ordet...

Lederen for NHF, Terje Rading



Alle Europeiske flyselskaper er på hektisk jakt etter kostnadsreduksjoner og effektiviseringstiltak. En annen fremtredende tendens har vært jakten på mulige samarbeidspartner(e)/fusjoner. Vårt skandinaviske selskap, SAS, mislyktes som kjent i sitt forsøk på sammenslåing med tre andre europeiske selskaper, til et stort globalt selskap.

Sommerens store nyhet innen norsk luftfart, var Helikopter Service's erklæring om selskapets kjøp av 49% av Bond Helicopters og selskapets videre fremdriftsplaner om full overtakelse, som vil gjøre det til verdens største helikopteroperatør.

Som en av de største helikopteroperatører i verden, kom ikke denne nyheten uventet. Med innføringen av Luftfartspakke 3 og gjennomføringen av EØS-avtalen, vil det bli et åpent marked i hele nordsjøbassenget.

Det hele dreier seg om posisjonering og markedsandeler i et åpent marked med nokså konstant flytimevolum. Både nasjonalt og globalt er denne avgjørelsen av stor betydning for selskapets fremtid, og gir det en unik posisjon ved fremtidige anbudsrunder.

Ingen kjenner konsekvensene og langtids-effekten av HS/Bond-selskapet, men det er grunn til å håpe at personellet ikke blir utsatt for store reduksjoner. Det vil være klokt å la de to respektive selskaper opprettholde sin egen identitet og om mulig sin egen bedriftskultur over en tidsperiode, både av hensyn til kunder, ansatte og myndigheter.

I sin kamp for kostnadsreduksjoner velger selskapene i stadig flere tilfeller å endre sine vedlikeholdsrutiner, til blant annet lengre intervaller og i større grad å sende luftfartøy/komponenter til laveste anbud som i de fleste tilfeller er ut av eget land. Nedbemanning i stor skala er igjen et resultat av dette. Noen selskaper mottar sågar statstøtte i strid med EU's vedtak, og samfunnsøkonomisk er dette sløsing av dimensjoner. Tragedien i dette er at kompetanse og ekspertise forsvinner ut av selskapene og luftfarten. De ansattes kompetanse er bedriftens viktigste «råstoff». Medarbeidernes kompetanse er en del av enhver virksomhets kapital. Derfor skal kompetanse administreres like så profesjonelt som enhver annen form for kapital. Vi har grunn til å tro at HS er sitt ansvar bevisst på dette felt.

**HA EN GOD HØST!**

## INNHold:

NHF's adresse	side 2	Farnborough '94	6
NHF's styre/tillitsvalgte	2	Jus-spalte	11
Lederen ber om ordet	3	Verdt å vite om NHF	12
Scancopter	4	EØS-avtalen	14

*Forsidefoto:  
Bell 206LT Twin Ranger.*

*Baksidefoto:  
Fra Farnborough '94,  
militære jagerfly.*

# Scancopter

- NYTT SELSKAP I HS-GRUPPEN

Scancopter AS er et agentur-firma som representerer Bell Helicopter Textron og en rekke andre utenlandske leverandører av fly- og helikopterrelatert utstyr. — Av: Geir Hamre

## Scancopter

ble dannet allerede i 1954 av Morten H. Hancke. Målsettingen var å utvikle en sivil helikoptervirksomhet i Norge. To år senere gikk Morten H. Hancke sammen med skipsreder Jan Tenvig og opprettet Scancopter Service. Dette ble den operative delen av Scancopter, og en Bell 47D-1 og en Bell 47G-2 ble satt i kommersiell drift.

Ikke lenge etter skiftet Scancopter Service navn til Helikopter Service, og de to selskapene skilte lag, selv om begge frem til 1981 ble ledet av Morten H. Hancke.

## Gjenforening

I vår skjedde så en gjenforening. Helikopter Service var på «jakt» etter et firma som kunne ta seg av agentur-virksomheten som hadde utviklet seg internt. Helen Hancke, som overtok Scancopter da hennes far trakk seg tilbake, var innstilt på å trappe ned sitt engasjement i Scancopter. De to interessene var lett forenelige, så Helikopter Service kjøpte Scancopter. Imidlertid består Scancopter som et frittstående selskap.

## Salg og kontrakter

I løpet av 40 års drift har Scancopter solgt mange Bell helikopter til Helikopter Service og andre operatører. Den største kontrakten i firmaets historie ble imidlertid skrevet i 1985, da Luftforsvaret kjøpte 19 Bell 412SP. Som en del av den industrielle gjenkjøpsavtalen fikk



*Bell 412EP SAR er en aktuell kandidat til rednings-tjeneste fra Vigra.*

Helikopter Service i oppdrag å montere 18 av disse.

Av andre store kontrakter inngått i den senere tid, kan nevnes at Luftforsvaret i 1990 undertegnet kontrakt med Scancopters samarbeidspartner, Sierra Research Division (SRD) om oppdatering av 15 Northrop F-5 jagerfly. Leveransen av de siste oppdaterte flyene, skjer i sommer.

I løpet av de siste årene har Scancopter utvidet basis for virksomheten ved flere agenturer. Dette gjør at selskapet kan tilby et bredt varespekter til både sivile og militære kunder.

## Selskapets fremtidsstrategi

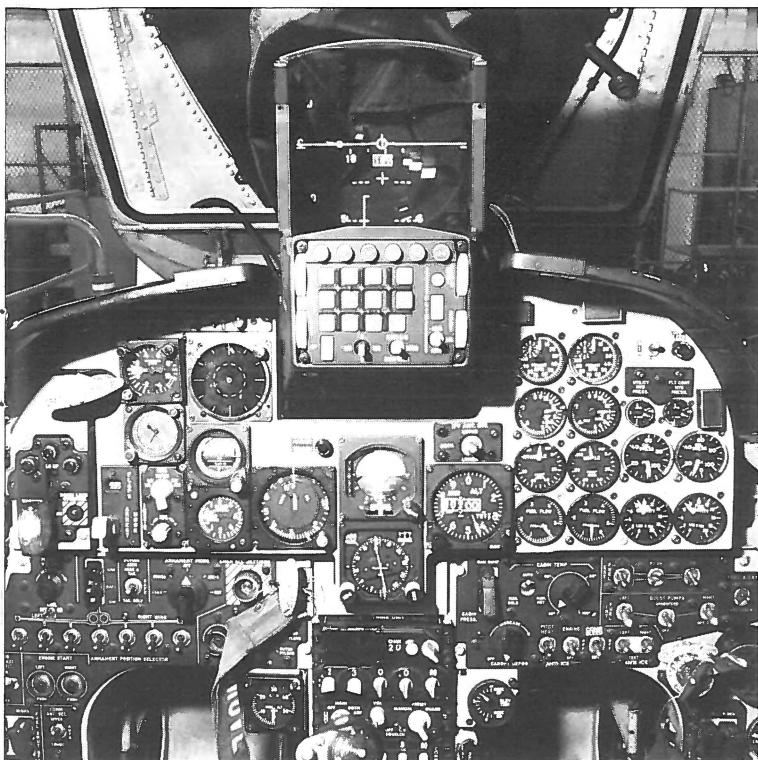
Scancopter vil i overskuelig fremtid forbli et lite selskap, initielt med fire ansatte. Administrerende direktør er Ragnar Sandve, som har bakgrunn fra Helikopter Service. I tillegg til direktør-jobben i Scancopter er han sjef for teknisk marked og salg i HSI. Geir Hamre, markeds- og salgssjef, hadde lang erfaring i Luftforsvaret som helikopterflyger, før han begynte i Scancopter i 1988. Tekniske tjenester i Scancopter blir tatt vare på av Kjell Håkonsen (teknisk salgssjef). Han kom til Scancopter i 1991. En ny sekretær vil bli ansatt innen kort tid.

Scancopter har nylig flyttet inn i trivelige lokaler i Oksenøyveien 12 på Fornebu.



*Testing av Bell/Boeing TiltRotor fortsetter for fullt. Utviklingen av TiltRotor-prinsippet er kanskje det viktigste prosjektet innen flyindustrien i overskuelig fremtid.*





*Luftforsvaret tegnet i 1990 kontrakt med Scancopters samarbeidspartner, Sierra Research Division, om oppdatering av 15 Northrop F-5 jagerfly, i cockpit med Head-Up-Display (HUD).*

Som nevnt er Scancopters hovedagentur Bell Helicopter Textron. Bell er for tiden inne i en moderniseringsprosess, som gjør at fremtiden synes meget lys. Flere nye helikoptertyper vil bli introdusert i nær fremtid. Det er nærliggende å nevne Bell 430, som er en oppdatert, forlenget og firebladet versjon av 230, som nylig var på en demonstrasjonsrunde i Norge. Det stilles også store forventninger til Bell 407, som vil bli et lett helikopter med meget stor løfteevne.

For tiden er Bell 412EP i Search and Rescue (SAR) versjonen, en meget sterk kandidat som flerbrukshelikopter på Vigra. Dette helikopteret har meget moderne elektronikk. Auto-



*Bell har produsert mer enn 10.000 UH-1 maskiner og har nå kommet med et modifikasjonsprogram som vil gi den gamle UH-1H «et nytt liv». Den oppgraderte versjonen heter Bell Huey II, og vil være aktuell langt inn i neste århundre.*

matisk vil det fly forskjellige søksmønstre i en redningsaksjon, gå inn i hover ved siden av en havarist, hovre mens oppheising av personell foregår og fly bort fra havaristen når redningsaksjonen er avsluttet.

Blant andre firma Scancopter representerer, kan kort nevnes:

Aerotech World Trade Corporation  
 Chadwick-Helmuth Company  
 CILAS  
 Composite Technology Inc.  
 GEC Marconi Avionics  
 Heli-Dyne Systems  
 McDonnell Douglas Aerospace  
 Racal Avionics  
 SEI Industries

Scancopter ser med spenning frem til et «nytt liv» som del av en større gruppe. Ikke minst fordi gjenforeningen med Helikopter Service vil bety økt aktivitet, et utvidet produktspekter og bedre tilbud og service til våre kunder.



*Bell 230/430 kan bli aktuell for bruk til offshore-flygning i Nordsjøen.*

# FARNBOROUGH

5. - 11. september 1994

## Luftbårne våpensystemer

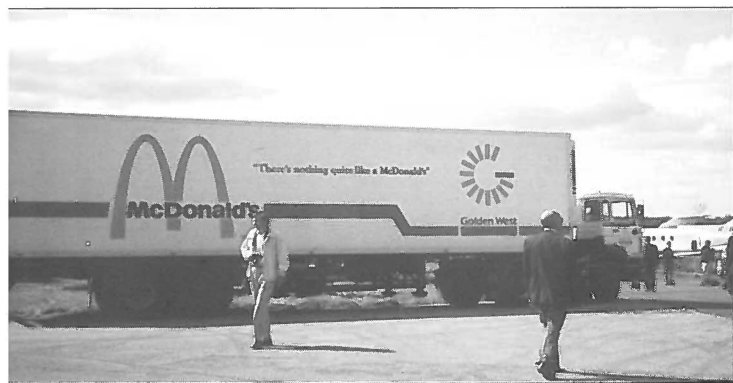
Farnborough er vel den mest omfattende messen av sitt slag i verden. De fire store hallene rommet i år ca 650 utstillere. Messen blir ofte omtalt som «verdens største våpenmarked». For her selges alt man kan tenke seg av luftbårne våpensystemer. Militærfly og helikopter er også i flertall på utstillingen utendørs.

Årets messe var preget av at det britiske forsvaret står foran et gigantisk flykjøp. Det gjelder utskifting av 61 aldrende C-130 Hercules for Royal Airforce, samt valg av et nytt kamphelikopter for Royal Army. Helikopterordren gjelder ca 90 enheter og er alene verd ca 20 milliarder kroner, så her snakkes det om store tall.

Konkurransen om transportfly-kontrakten domineres av Lockheed C-130 J, en modernisert og kraftig oppgradert utgave av den gamle

Hercules, samt British Aerospace som satser stort på sin FLA (Future Large Aircraft). Den siste fremstår foreløpig kun som en "mock up". Den ble ferdiglaget de siste dagene før messen åpnet, og ble omtalt som «verdens største modellfly».

På helikoptersiden er Eurocopter Tigre en sterk konkurrent til den sør-afrikanske Atlas



*McDonald's kom også . . .  
ikke for å vise fram fly, men for å selge hamburgere!*



*British Aerospace, FLA (Future Large Aircraft),  
«verdens største modell-fly».*



*Atlas Aviation Rooivalk.*



*Eurocopter Tigre.*



## FARNBOROUGH '94

Rooivalk (Boeing-Sikorsky Ram 66 Comanche) Westland / McDonnell Douglas AH 64D Longbow Apache og Bell AH-1W Cobra.

Både Tigre og Rooivalk hadde noen halsbrekkende oppvisninger om ettermiddagene mens Apache og Cobra sto på bakken.

### Russernes deltagelse

De store russiske helikoptere glimret med sitt fravær, bortsett fra en enslig MI-8. Det samme gjaldt de gigantiske AN-124 og AN-225 transportfly. Russerne var derimot bedre representert på den sivile siden, med noen større og mindre passasjerfly. Blant andre den store Ilyushin IL-96MO, som nå ventes å bli sertifisert med amerikanskbygde motorer.

De russiske jagerflyene trakk mye oppmerksomhet med sine uvanlige friske farger. Sukhoi 30, 35, 27 og en Mig 29, hadde alle imponerende flyprogram. Den mest interessante Sukhoi 35, som med sine styrbare "thrust vec-

tor nozzles" har meget imponerende manøvrerings-muligheter. Russiske jagerpiloter er kjent for å være meget dristige i sine oppvisninger, og de levde opp til sitt rykte også her. Det ble sagt at piloten på Sukhoi 35 var nær ved å bli sendt hjem rett før messen startet, på grunn av udisiplinert flyging under trening.

### Mye annet interessant

Om «store russere» var en mangelvare, kunne Lockheed C-5 Galaxy være en god erstatning. den er et imponerende syn på nært hold. Med de store lasterampene nedfelt foran og bak, er det plass nok til å kjøre store lastebiler gjennom flykroppen.

En annen interessant nykommer, var amerikanernes nyeste transportfly, McDonnell Douglas C-17 Globemaster III.

Blant de sivile maskinene fant vi McDonnell Douglas sitt nye Medium Twin-helicopter, MD Explorer. Denne kom dessverre ikke i



*McDonnell Douglas, AH-64D Longbow Apache.*

# FARNBOROUGH '94



*McDonnell Douglas MD900 Explorer, med notar-system i stedet for halerotor.*



*Robinson R-44.*



## FARNBOROUGH '94

luften på grunn av problemer med rotorhodet. EH 11 sto også kun på "static display".

Robinson R-44, har nettopp fått sertifisering, og er allerede solgt i over 100 eksemplarer. Dette gjør det til det mest solgte helikopter i den lette klassen.

Vi hadde håpet å få se Kaman Aerospace sin K-Max, som i disse dager har fått sitt FAA-sertifikat. Men alt de kunne vise fram var en modell og noen bilder. Fabrikken hadde prioritert sertifiserings-programmet hjemme i Connecticut foran Farnborough. Vi vil komme tilbake med en presentasjon av dette interessante helikopteret i et senere blad.



*Ilyushin 76 som "test bed" for en ny propeller-design – eller kanskje det er en ny type food-processor?*



*Russiske Sukhoi jagerfly.*



*Sukhoi SU-31.*



*Lockheed C-5 Galaxy.*

## Norske representanter

Også norske firma var representert på Farnborough '94. Helikopter Service hadde en stand som var mye besøkt.

Norsk Forsvarsteknologi, Normarc (instrument-landingsanlegg for flyplasser) og Jotron (kommunikasjons-systemer) presenterte sine produkter fra stands i de store hallene.

Scancopter hadde ikke egen stand, men var representert via de firma som de er agenter for, blant annet: Bell Helicopter Textron.

NHF's utsendte ble tatt med på en presentasjon av Bell's aktuelle produkter. Vi så på Bell 412EP, som ble vist offentlig for første gang. Den er bygd for "Canadian Forces", og er en videre utvikling av de tidligere modellene 412SP og 412HP.

## AH-1W Supercobra

var interessant i konkurransen om kjempekontrakten med Royal Airforce og vi så en meget spesielt utrustet Bell 230, som skulle leveres til den chilenske marinen.



*Mikroyan Mig-29.*



*Jan Ove Øksnevad og Gunnar Aga betjente Helikopter Service sin stand.*

## Ron Bowers Bell 206B-3 Jetranger

som nylig satte verdensrekord jorda rundt, vil bli presentert nærmere i julenummeret.

## Sikorsky

Det var ventet at Sikorsky skulle offentliggjøre "Lauakh Date" for sin S-92, på årets Farnborough, men dette var utsatt. Det var heller ikke mye publisitet omkring S-92 denne gangen.

## Mange besøkende

Ca 200.000 besøkende var ventet til Farnborough dette året. I ukedagene, mandag til fredag, var det kun presse og bransjefolk som hadde adgang, mens det på lørdag og søndag var "public days", med stort sett innrykk av flyinteressert publikum.

*tekst: Arne Søreide, foto: Lotte Ramsdal/Arne Søreide*

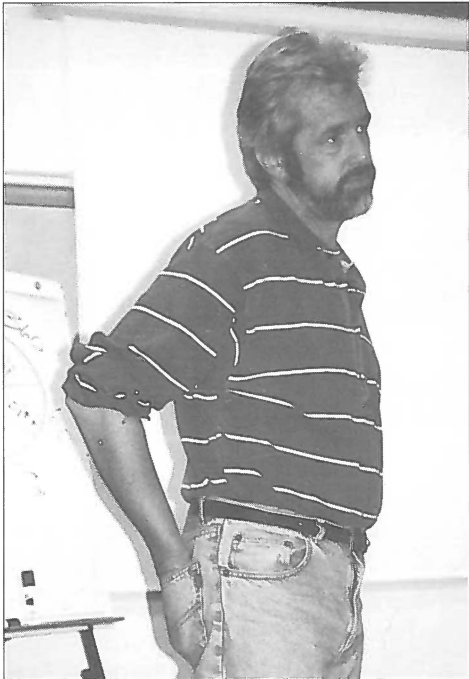


*Et lite utsnitt fra messeområdet utendørs.*



# Jus spalte . . .

## «Kampen om tariffavtalen»



NHF's  
advokat  
Jan Erling  
Nilsen

### Viktige avtaler

I disse dager kjemper NHF en viktig og avgjørende kamp om en av grunnpilarene i forbundets tariffpolitikk, nemlig om én landsomfattende tariffavtale for alle forbundets medlemmer.

Etter at A/S Mørefly har meldt seg inn i Næringslivets Hovedorganisasjon (NHO), har NHF krevet Helikopteroverenskomsten gjort gjeldende for sine medlemmer der.

Dette har NHF krevet fordi man mener Helikopteroverenskomsten er en bransjeavtale og fordi Hovedavtalen gir anledning til å kreve bransjeavtaler gjort gjeldende for nye medlemmer av NHO.

Imidlertid mener NHO at Helikopteroverenskomsten er en avtale spesielt laget for Helikopter Service A/S, og derfor ikke er noen bransjeavtale.

NHO nekter derfor å gjøre Helikopteroverenskomsten gjeldende for A/S Mørefly.

I stedet ønsker NHO at det skal lages ny bransjeavtale for helikoptervirksomheten i Norge.

Dette syn vil eventuelt også innebære at de av forbundets medlemmer som i dag er underlagt Helikopteroverenskomsten, vil få en ny avtale.

Forbundets syn er altså at Helikopteroverenskomsten er den gjeldende bransjeavtale og at denne skal gjøres gjeldende for A/S Mørefly. For å imøtekomme spesielle tilpasningsproblemer for A/S Mørefly, har forbundet tilbudt seg å gjøre avtale om en viss overgangstid. Dette er avslått av motparten.

Forhandlingene mellom partene er foreløpig avsluttet og spørsmålet om Helikopteroverenskomsten skal gjøres gjeldende ved A/S Mørefly, kan nå bringes inn til nemndsavgjørelse i den såkalte Fast Nemnd, som er nevnt i Hovedavtalens § 3-9.

Forbundet vil i løpet av nær fremtid avgjøre hvilken videre saksbehandling som skal finne sted.



**NB!!!**

**TAF's valgkomité  
i HS, ber medlem-  
mer om å fremme  
forslag til nye  
styremedlemmer  
for valg på TAF's  
generalforsamling,  
medio november.**

**Hilsen valgkomitéen**

# Verdt å vite om NHF

## Historikk

Norsk Helikopteransattes Forbund (NHF) er en ung organisasjon, «bare» 10 år, som ble stiftet november 1984. Det er et landsomfattende, frittstående og partipolitisk nøytralt forbund. Verdt å merke seg er at det er et av de minste forbund (ca 450 medlemmer) med direkte forhandlingsrett overfor Næringslivets Hovedorganisasjon (NHO) og Flyselskapenes Landsforening (FL).

## Hvem kan stå som medlem i NHF?

Alle ansatte medarbeidere hos norske arbeidsgivere som driver helikoptervirksomhet.

Omlag 90% av alle ansatte (ikke piloter) som er ansatt i helikopterbransjen i Norge, er organisert i NHF.

Medlemsmassen er representert i følgende selskaper: Lufttransport, Mørefly, Helikopter Service, Norsk Luftambulans og Helikoptertjeneste.

## Forhold som opptar NHF

- *Opprettholde status som eget selvstendig forbund.*
- *Sørge for et fortsatt godt tillitsforhold mellom medlemmer og bedrifter.*
- *Holde faglig kontakt med andre fagorganisasjoner der det vil være naturlig.*
- *Rekruttere nye medlemsgrupper.*
- *Arbeide for sunn og god økonomi.*
- *Ivareta og beskytte bransjens arbeidsplasser.*
- *Være engasjert i faglige og sosiale spørsmål.*
- *Sørge for at uenighet oppstått mellom bedrifter og lokalklubber/direkte-medlemmer blir løst på et saklig grunnlag, evt. ved å koble inn rettsapparatet.*
- *Tilrettelegge utdanning for tillitsvalgte og medlemmer i NHF og bedriftsklubber.*

## NHF har tilgang på ekspertise

NHF har fast advokat som sikrer medlemmene arbeidsrettsproblemer. I tillegg har medlemmene anledning til å benytte advokat i private saker for inntil 1 time pr år. Videre har NHF fast økonomisk konsulent.

## NHF satser på kursvirksomhet

NHF har som klar målsetting at alle som ivaretar vårt avtaleverk, skal ha godt kjennskap til dette. Det gjelder både sentrale- og lokale tillitsvalgte. NHF har derfor utarbeidet en obligatorisk kursstige for alle tillitsvalgte. Kursstigen baserer seg på flere trinn, og tar for seg grunnleggende organisasjonskunnskap, lov-/avtaleverket, arbeidsrett, forhandlings-teknikk og kurs i tariffmessige beregninger. NHF har et godt samarbeide med YSF og drar nytte av et omfattende og variert kurstilbud.

## Forsikringsordning

Det er ikke inkludert noen forsikringsordning i den ordinære kontingenten. NHF kan tilby innbo-/løsøreforsikring gjennom Norsk Pool for Kollektiv Skadeforsikring, for kr 728 i året. Dette er en ordning for dem som ønsker det. Ordningen innebærer at f.eks. dersom begge ektefeller er organisert i NHF, er det kun den ene som behøver å tegne seg på forsikringsordningen. På samme måte slipper du å betale ekstra forsikring dersom ektefelle er med i en annen organisasjon med forsikringsordning.

## NHF's engasjement innenfor luftfart

NHF er medlem i Aircraft Engineers International (AEI). Som medlem i AEI, vil NHF være nært knyttet til alle forhold innen internasjonal luftfart, som AEI til enhver tid har befattning med. Dette vil skaffe NHF førstehåndskjennskap til all utvikling innen luftfarten, både i positiv og negativ retning. Videre vil utviklingen innen EU og det indre åpne marked, og spesielt utviklingen innen europeisk luftfart (JAA - JAR) være av stor betydning også for NHF som forbund. Videre deltar NHF på den årlige Solakonferansen og har gjennom samarbeid med NHO møter med Luftfartsverket.

## Medlemsbladet

NHF's medlemsblad kommer ut 4 ganger i året. Bladet distribueres i hovedsak til medlemmer, i tillegg til bedrifter, myndigheter og andre kontakter. Bladet gir nyttig informasjon og anledning til meningsutveksling og debatt.



## Hvordan er NHF organisert

Sammen er vi sterke! Dette er som regel den viktigste årsaken til at vi går inn i en organisasjon. Videre er vissheten om at dine interesser blir ivarettatt, i forhold til arbeidsgiver, et viktig element. Alle medlemmer kan ta opp saker og fremme forslag gjennom sine lokalforeninger.

NHF utøver sin virksomhet gjennom følgende organer:

- Representantskapet (høyeste myndighet)
- Forbundsstyret
- Arbeidsutvalg / Sekretariat
- Bedriftsklubber / Tillitsvalgte

# Hvor finner vi medlemmer organisert i NHF?

Svalbard

Hammerfest

Tromsø

Ålesund

Bodø

Brønnøysund

Kristiansund

Vigra

Florø

Gaupne

Bergen

Sola

Fornebu

Ekofisk

Statfjord

Frigg

• STATFJORD

• FRIGG

• EKOFISK



# E Ø S - AVTALEN

Ved nyttårsskiftet trådte EØS-avtalen i kraft. Med den innledes en ny epoke i norsk næringsliv. EØS-avtalen er den mest omfattende økonomiske avtale som Norge noensinne har inngått. Avtalen vil berøre vårt dagligliv på godt og vondt, langt sterkere enn de fleste er klar over.

EØS omfatter 18 land, 12 EU- og 6 EFTA-land med nesten 400 millioner innbyggere. Avtalen er blitt fremstilt som et økonomisk medlemskap i EU. Den utvider EU's indre marked til Norge og de andre EFTA-landene. EØS betyr fri flyt av varer, tjenester, kapital og arbeidskraft over landegrensene. Dette marked er altså blitt også vårt marked. Men det medfører også hardere konkurranse for vårt hjemlige næringsliv. EØS-avtalen omfatter ikke landbruk, skatt og avgifter og gir heller ikke full markedsadgang for fisk. Formålet er å hindre konkurransevridende tiltak og barrierer mellom de 18 landene.

## Felles konkurranseregler

I EØS skal det gjelde felles konkurranseregler i alle EØS-landene. Felles konkurranseregler vil hindre at store virksomheter misbruker sin markedsrett, og gi sikkerhet for at alle kan selge sine varer på like vilkår. Videre vil det gi mer stabile og forutsigbare arbeidsvilkår for bedriftene. Hovedregelen i EØS, vil være at støtte (statsstøtte) som skaper ulike konkurransevilkår for landene ved å favorisere spesielle bedrifter eller spesielle typer produksjon, ikke skal forekomme.

## Offentlige innkjøp

Med offentlige innkjøp, menes innkjøp til stat, fylker og kommuner, og til statlig og kommunal forretningsvirksomhet.

Offshore-sektoren er den største av de norske næringer som er omfattet av EØS-reglene for offentlige innkjøp. Det norske offshore-markedet er nest størst i Europa, etter det britiske. Alle EØS-land kan delta i konkurransen om offentlige innkjøp.

## Kapital

EØS-avtalen gir felles regelverk for kapitalbevegelser i alle EØS-landene. Konesjons-

lovgivningen vil fortsatt være et meget viktig styringsredskap. Avtalen hindrer ikke at konesjonslovgivningen som sådan kan videreføres. Det nye i EØS-avtalen er at landene ved tildeling av konesjon ikke kan favorisere egne lands bedrifter og innbyggere, fremfor bedrifter og innbyggere fra andre EØS-land. Norge har en overgangsperiode fram til 1. januar 1995 for å avvikle diskriminerende konesjonsbestemmelser. - Regjeringen vil foreslå en ny ordning som sikrer bedre kontroll med oppkjøp av bedrifter. For fast eiendom er den viktigste virkningen at EØS-borgere vil få adgang til å kjøpe visse typer mindre næringseiendommer på samme vilkår som nordmenn. Videre bortfaller forbudet mot å tegne livsforsikring i utlandet, og påbudet om å handle utenlandske aksjer gjennom norsk fondsmegler opphører.

## Tjenester

Gjennom EØS-avtalen etableres det felles regelverk for handel med tjenester over landegrensene. Regelverket omfatter transportsektoren med veitransport, luftfart, jernbane og skipsfart og finansielle tjenester med bank og forsikring og verdipapirhandel, samt telekommunikasjoner og fjernsyn.

Norske transportører vil få adgang til å ta transportoppdrag mellom andre land i EØS-området. Det vil også bli adgang til transport mellom to steder i samme land.

For luftfart innebærer avtalen at det blir et felles regelverk for internasjonal flytransport mellom EØS-landene. Avtalen sikrer norske flyselskaper utvidet markedsadgang. Tilsvarende vil flyselskaper fra andre EØS-land få nye muligheter i Norge. Norske flyselskaper får samme adgang til å utføre rutetrafikk som flyselskaper i EU. Det innebærer også at norske flyselskaper kan ta transport mellom EØS-landene. På tilsvarende måte gjelder dette flyselskaper i EØS-landene, som kan ta del i transporten på ruter mellom de skandinaviske land.

## Personer

Prinsippet om fri bevegelse for personer, betyr at borgere av EØS-land fritt skal kunne reise i



de 18 landene, søke seg arbeid eller opprette selvstendig næringsvirksomhet. Avtalen gir studenter, pensjonister og andre grupper fra EØS-land rett til å oppholde seg i andre EØS-land, dersom de kan forsørge seg selv og er dekket av egen sykeforsikring.

Fri adgang til å søke arbeid i et EØS-land, gjelder ikke ansettelse i offentlig tjeneste. Får man arbeid innen 3 måneder, kan man bli i landet. Hvis ikke, kan man bli bedt om å returnere til hjemlandet, dersom man ikke har midler til å forsørge seg. Et vertsland kan gjennom lovgivning sikre at vertslandets lønns- og arbeidsvilkår skal gjelde for all form for lønnet arbeid som utføres i landet. Enhver yrkesutøver fra andre EØS-land er underlagt nasjonalt lov- og regelverk i vertslandet, på linje med andre yrkesutøvere. Norsk lov- og regelverk vil gjelde også utenlandske arbeidstakere.

Stortinget har vedtatt loven mot sosial dumping. Lovens formål er å sikre utenlandske arbeidstakere lønns- og arbeidsvilkår som er likeverdig de vilkår norske arbeidstakere har.

EØS-avtalen legger opp til gjensidig godkjenning av beviser for yrkeskompetanse, hvor det stilles krav til offentlig godkjenning for yrkesutøvere (f.eks.: lege, advokat, pilot, flytekniker). Her kan ikke de enkelte land sette egne kvalifikasjonskrav for å gi autorisasjon utover det andre land har. Et eksempel på krav som ikke kan stilles for å få autorisasjon, er

språkkunnskaper. På tross av dette er det ikke gitt at spanske leger får arbeide på norske sykehus. Arbeidsgiver kan nemlig sette de krav som ønskes, og derved sette så strenge krav til norskkunnskaper at det blir en umulighet. Men dette vil være gjensidig ute i Europa.

## Sosiale rettigheter

Hovedprinsippet i EØS-avtalen er at de nasjonale trygdesystemene opprettholdes som uavhengige system. Får man arbeid i et annet EØS-land, får man rett til å tjene opp de samme rettigheter i det landets trygdesystem som gjelder for landets egne borgere.

Trygdereglene i EØS-vil omfatte arbeidstakere og selvstendig næringsdrivende, og deres familier.

Avtalen gjelder all trygdelovgivning for følgende stønadsformer:

- medisinsk behandling ved sykdom og fødsel
- sykepenger / fødselspenger / uføretrygd
- yrkesmessig attføring / barnetrygd
- ytelser til etterlatte
- ytelser ved oppnådd pensjonsalder
- yrkesskade / sykdom / gravferdshjelp
- arbeidsløshet

EØS-avtalen er en meget omfattende avtale, samt protokoller og vedlegg.

*Dette var ment som en generell informasjon.*

*T. Rading*

KLIPP HER

## Innmeldingskort/ Adresseforandring

### Norsk Helikopteransattes Forbund

Undertegnede melder seg herved inn i NHF som fullverdig medlem, og forplikter seg derved til å betale til Forbundet dets fastsatte kontingent, for tiden maks. kr 160,- pr mnd. Dette medlemsskap gjelder inntil undertegnede skriftlig gir NHF beskjed om annet.

Undertegnede gir herved NHF fullmakt til å trekke medlemskontingent via lønningskontoret for mitt medlemsskap.

Adresseforandring sendes også foreningen.

Navn: \_\_\_\_\_

Adresse: \_\_\_\_\_

Postnr.: \_\_\_\_\_ Sted: \_\_\_\_\_

Ønsker Kollektiv Hjemforsikring JA / NEI

Arbeidsgiver: \_\_\_\_\_

Lokalforening: \_\_\_\_\_

Dato: \_\_\_\_\_ Underskrift: \_\_\_\_\_

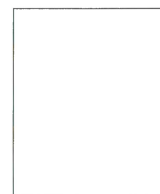
**Returadresse:**  
Norsk Helikopteransattes Forbund  
Postboks 522 - 4055 Stavanger Lufthavn

## FARNBOROUGH '94



*Årets Farnborough-messe kunne by på mye for det militære, både av fly og helikopter.  
Her står jagerflyen oppstilt på rekke og rad.*

KLIPP HER



**Norsk  
Helikopteransattes Forbund  
Postboks 522  
4055 Stavanger Lufthavn**