

NHF-NYTT

NR. 4 • 2000

MEDLEMSBLAD FOR NORSK HELIKOPTERANSATTES FORBUND



Norsk Helikopteransattes Forbund

Postboks 522, N-4055 Stavanger Lufthavn

Telefon 51 94 19 24, Telefax 51 94 17 83

e.post nhf@hesgrp.com. www.nhaf.no

STYRET I NHF



Leder

Bent Danielsen
Thorsastræen 11A, 4029 Stavanger
Tlf: 51 54 25 51
Jobb: 51 94 17 19
Mobil: 90 07 52 91
e-post: bdaniels@hesgrp.com



Nestleder

Arvid Olsen
Molnesrenna, 6040 Vigra
tlf: 70 18 33 70
Jobb: 70 14 62 62, 70 18 95 19
e-post: aolsen@lufttransport.no



Sekretær

Marit Vollan
Skjelnan, 9022 Krokeldalen
Tlf: 77 63 36 14, 91 35 0191
Jobb: 77 67 00 22
Fax: 77 60 83 86
e-post: mvollan@lufttransport.no



Styremedlem utdanning

Torill Asbjørnsen
Kjellsberg Allè, 4050 Sola
Tlf: 51 65 17 41
Jobb: 51 94 19 22
e-post: tasbjørn@hesgrp.com



Styremedlem info

Laila Østbø
Astridsvei 43, 4311 Hommersåk
Tlf: 51 62 65 76, 95 70 03 40
Jobb: 55 98 31 20
e-post: laila.ostbo@c2i.net



Styremedlem lover og bestemmelser

Sigve Moi
Helletunet 1, 4052 Røyneberg
Tlf: 51 65 52 70, 91 81 54 18
Jobb: 51 94 18 74



1. varamedlem

Martin Fløysvik
Svartmeisveien 15, 4328 Sandnes
Tlf: 51 62 11 50
Jobb: 51 94 16 96
e-post: martin.floeysvik@c2i.net



2.varamedlem

Jill-Gunn Gryte
Gullkjevegen 6, 4056 Tananger
Tlf: 51 69 86 74
Jobb: 51 94 19 24
e-post: jgryte@hesgrp.com



3.varamedlem

Harald Beckhaug
Myrvollveien 15B, 1415 Oppegård
Tlf: 66 99 31 79
Jobb: 37 03 50 84
e-post: bechar@online.no



4.varamedlem

Pål Bentsen
Lundsvågen 14, 4085 Hundvåg
Tlf.: 51 54 81 05
jobb: 51 94 13 13
e-post: pbentsen@hesgrp.com



Styremedlem økonomi

Geir Soligard
Prost Refsumsvei2, 2005 Rælingen
Tlf: 63 83 32 44, 91 32 00 29
Jobb: 67 59 27 59
e-post: solgei@snla.no



• LEDER
Bent Danielsen

«Hovedgrunnen til fravær, 70 til 90% av all sykemelding, har med trivsel å gjøre»

SYKELØNN

Som de fleste nå vet er forhandlingene over, og vi er sånn noenlunde fornøyd. Kanskje kunne ting vært gjort annerledes men det er enkelt å si i etterpåklodskapens ånd. Endringene som ble forhandlet frem er ikke store, men vi fikk tross alt gjennom det vi prioriterte høyest, så som en egen paragraf for A – mann, 2 + 2 dager ferie samt en forbedring av reise på fritid. Endringene er nærmere beskrevet lenger bak i bladet.

Det som jeg ønsker å fokusere på nå, er at arbeidsgiverne truer med å ta fra oss rettigheter ved sykefravær. Deriblant ligger det at arbeidstakerne skal få redusert sykelønnen med 20% de første 16 dagene.

Sykelønnsordningen har vært arbeidsgivernes hodebry de siste årene. Med bakgrunn i at et bortfall av arbeidsstyrken, på grunn av uføretrygd, som tilsvarer en by nesten på størrelse av Bergen, 275 000 mennesker, mener de nå at det er på tide å begrense denne rettigheten.

I dag er over 115 000 mennesker sykmeldt og 55 000 på yrkesmessig atferd. Det betyr at nesten en sjettedel av den arbeidsdyktige delen av befolkningen til enhver tid er utenfor arbeidslivet. NHO påstår at en slik årelating av yrkesbefolkningen er en trussel mot bedriftenes konkurransevne og Folketrygdens fremtidige økonomi.

Det er satt ned et sykefraværsutvalg som legger vekt på at alle parter er ansvarlige for å redusere den store veksten i sykefravær og uførepensjon.

Men har ikke arbeidsgiverne ansvar for denne utviklingen? Kan det være stadige omstillinger, oppkjøp, eller en gjennomgående uro sam-

men med stort arbeidspress som fører til økt sykefravær og uføretrygdede? Hva med den enkelte leders ansvar til å følge opp fravær. Hvorfor ikke heller gi bedriftene større økonomisk ansvar for dem som blir sendt til reservebenken. Det vil kanskje føre til en større omtanke før en bedrift setter i gang en omstilling med påfølgende slanking av arbeidsstokken og utstøtning.

Arbeide med å forebygge fravær må skje i bedriftene. Forholdene må legges til rette slik at den sykemeldte kan komme raskt tilbake i arbeid. Arbeidstakeren på sin side må opplyse om egen funksjonsevne, det vil si det han eller hun selv føler seg i stand til å gjøre, selv om ikke arbeidsevnen er 100%. Tiden kan blant annet brukes til kompetanseheving.

Viktigheten av å komme tidlig i gang med å få den sykemeldte tilbake kan ikke sies nok. 50% av de som har vært sykemeldt mer enn 3 mnd. kommer aldri tilbake i jobb.

Hovedgrunnen til fravær, 70 til 90% av all sykemelding, har med trivsel å gjøre.

Sykelønnsordningen i Norge bygger på positivt menneskesyn som er under hardt angrep i dag. Hvis de fleste tror at slike ordninger blir misbrukt, blir det farlig. En undersøkelse gjort for en tid tilbake viser at det kun er 3 - 4% som misbruker ordningen.

De syke blir ikke borte, de må i stedet finne andre ordninger. Å skyld på sykelønnsordningen blir som i gi Paracet isteden for å fikse sykdommen.

Bent Danielsen
Leder

REDAKTØREN

Nok et nummer kom på trykk dette året, og jeg vil benytte anledningen til å takke for alle bidrag i årets utgivelser. Det er fint å se at det er noen som engasjerer seg og vil dele dette med våre lesere. I løpet av desember vil det komme en liten oppmerksomhet til alle dere.

Ellers har flere viktige kontrakter blitt tildelt siden siste nummer av NHF-Nytt.

Statens Luftambulans har tildelt konsesjonene for de neste årene, og dette medførte endringer for ansatte i Norsk Luftambulans, Airlift og Lufttransport. Helikopter Service har også blitt tildelt hele Hydro-kontrakten i Bergen til glede for alle der.

Vel, detaljene kan dere lese om lenger bak i dette nummeret..

Det nærmer seg en viktig begivenhet foruten julehøytiden, nemlig representantskapsmøtet som finner sted februar. Det er flere som skal på valg i NHF, så nå er tiden for å engasjere seg ved å komme med innspill til valgkomiteen. Vet du ikke hvem som skal på valg er det bare å ta kontakt med valgkomiteen som består av følgende:

- Anne Tone Hovland TAF-HS
- Bjørn Berg LTTF
- Pål Rustad NLA
- Tor Alvsåker MF-HS
- Torleif Mundal MF-HS



Ellers har jeg foretatt et besøk hos NLA's tekniske hovedbase i Langhus og jeg overnattet på rednings-basen ved Sentralsjukehuset i Akershus (SIA). Jeg ble veldig godt mottatt begge steder, og resultatet av turen kan dere jo lese om selv.

Jeg vil til slutt ønske alle en riktig God Jul og deler med dere et sitat som jeg liker veldig godt....

"Alle disse dager som kom og gikk, ikke visste jeg at det var livet"

Laila
nhf-nytt@nhf.no

2001-2002

NHF'S STYREREPRESENTANTER SOM ER PÅ VALG

LEDER	2 ÅR
SEKRETÆR	2 ÅR
STYREMEDLEM UTDANNING	2 ÅR
STYREMEDLEM LOVER OG BESTEMMELSER	2 ÅR
1. VARAMEDLEM	2 ÅR
2. VARAMEDLEM	2 ÅR
REVISOR	1 ÅR
DESIORER	1 ÅR
VALGKOMITE OG VARAMEDLEMMER	1 ÅR

Ønsker du å komme med innspill til valgkomiteen, må dette gjøres innen mandag 16.januar 2001.

SOLAKONFERANSEN 2000



Styringskomiteen måtte avlyse konferansen i mai på grunn av at LO hadde tatt sine medlemmer ved Quality Airport Hotell ut i streik. Det ble midlertidig fast bestemt at Solakonferansen 2000 skulle gjennomføres på grunn av de høyst aktuelle temaer og problemstillinger som var valgt for årets konferanse. Det nye tidspunktet ble 13.-15.november.

Geir Soligard (NLA) og undertegnede fulgte konferansen på vegne av NHF.

Det var mange spennende temaer på programmet i år. Luftfarten sliter økonomisk, avgifter øker og konkurransen mellom flyselskapene er knivskarp. De mest interessante temaene synes jeg midlertid var flysikkerhet, Human Factors, og for første gang skulle man diskutere helikoptervirksomheten på norsk sokkel.

Kvelden før den offisielle åpningen ble det som tidligere avholdt veterantreff hvor luftfartshistorie og krigen var temaet. Flypioner og krigsveteran Carl Ludvig Larsen fra Larvik fortalte om hans kamrater og sin egen innsats under krigen, og sammen med private filmopptak gav dette sterke inntrykk.

Solakonferansen 2000 ble åpnet av styringskomiteen som meddelte at det i år ikke var noen aktuelle kandidater til sikkerhetsprisen. Denne er for øvrig delt ut 7 ganger tidligere. Varaordføreren i Sola Gitle Byberg ønsket deretter alle velkommen og så var årets konferanse et faktum.

Rammebetingelser for norsk luftfart

På konferansens første dag var Luftfartens rammebetingelser satt på agendaen. Statsbudsjettet for 2001 er en stor bekymring for Luftfartsmyndighetene og flyselskapene i Norge. Fiskal-avgiftene i Norge utgjør hele 31 %, til sammenligning ligger disse på 5-10 % i andre land.

Passasjeravgiftene hvis en tar utgangspunkt i neste års statsbudsjett har økt fra 421 millioner i 1994 til 1490 millioner i 2001. Dette er en økning på hele 270 %!

Leder for Samferdselskomiteen Oddvar Nilsen gjorde det videre klart at det kun er tre flyplasser i Norge (Flesland, Værnes og Sola) som går med overskudd, og foruten noen få som går "brake even", er det disse som holder liv i resten av landets 45 flyplasser. Det store budskapet til Nilsen var at en må få til en avgiftspolitik i Norge som harmonerer med resten av Europa, slik at konkurransevilkårene blir rettfærdige.

Oddvar Nilsen frykter at hvis en legger ned flyplasser i Norge vil også næringslivet flytte på seg og

SOLAKONFERANSEN 2000



avsluttet med et klart budskap: "Avgiftsnivået må ned!"

Styreleder Erlend Rian i Luftfartsverket (LV) gjorde oss oppmerksom på at det kreves 300 millioner årlig for å opprettholde standarden ved våre 45 lufthavner, han mente videre at dette i aller høyeste grad er distriktpolitikk. Rian satte spørsmål til at LV alene skal betale denne regningen. Da man ikke kan skjære ned på sikkerheten vil dette medføre at det går utover miljø, service etc. avsluttet Rian med.

Per Arne Watle, leder for Flyselskapenes Landsforening (FL), gjorde rede for utviklingen innen

luffarten i Norge med hensyn til fri konkurranse. Konkurranse-vilkårene selskapene her i landet har i forhold til utenlandske aktører er i dag ikke rettfærdige, da de høye avgiftene staten krever svekker grunnlaget deres. Tirsdag kveld var det tid for sosialt samvær. Nydelig julemat i alle varianter ble vel mottatt av middagsgjestene, og flere oppmerksomheter ble delt ut til deltagere og ikke minst de som har bidratt til organiseringen av konferansen. Må nevne her at den var meget bra gjennomført. Honor til Styringskomiteen!

Human Factors in aircraft maintenance

Evangelos Demosthenous, koordinator i Aircraft Engineers International (AEI) startet dagen med Human Factors (HF). Ifølge undersøkelser foretatt i Storbritannia er menneskelig feil en økende årsak til ulykker og hendelser. Jar 145, Jar 66 og ICAO forteller alle at Human Factors skal være en del av opplæringen av sertifiserte teknikere, men det er først og fremst bedriften som må legge til rette for dette. Riktig opplæring må gis, ikke bare til piloter som tidligere (CRM), men alle som er innblandet i den daglige drift bør ha kjennskap til HF. Videre må verktøy være tilrettelagt, og prosedyrene må være i orden. Til sist står det på teknikeren og piloten. Hvis det er brudd i denne kjeden øker faren sterkt for at en hendelse kan oppstå.

Luftfartstilsynet

Etter dette interessante foredraget var det tid for presentasjon av det nye Luftfartstilsynet både når

SOLAKONFERANSEN 2000



det gjaldt organisasjon og satsingsområder.

Luftfartsdirektør Per Arne Skogstad fortalte at tilsynet først og fremst skal bidra til å hindre ulykker i sivil luftfart. Dette består i dag av 45 ervervs-messige flyselskaper, 818 luftfartstøyer og 46 flyverksteder. Videre har tilsynet ansvar for skoler, flyplasser, instruktørbevis, flysertifikater etc. Oppgavene skal være adgangskontroll, tilsyn, regelverks-utvikling, registrering av luftfartstøy og informasjonsarbeid. De strategiske målsetningene for tilsynet er mange:

- Sivile luftfartøyer og tilhørende tekniske/operative organisasjoner skal tilfredsstillende fastlagte krav.
- Alle flyplasser og luftfartsanlegg med sivil trafikk skal være godkjente.
- Norsk lov og regelverk tilpasses internasjonale. Jar-bestemmelser skal inn som gjeldende regelverk.
- Alt personell i sivil luftfart skal fylle se til enhver tid gjeldende sikkerhetskrav.

Skogstad la vekt på at dagens høye sikkerhetsnivå aldri er godt nok. Nivået skal ikke bare holdes, men utvikles hele tiden. 80-90% av ulykkene skyldes menneskelige feil.

Se forøvrig Luftfartstilsynet's hjemmesider hvis du vil vite mer om det nye tilsynet: www.luftfarts-tilsynet.no

Havarikommisjonen for sivil luftfart.

Havariinspektør Tore Hultgren hadde spørsmålet "Menneskelige faktorer bak alle flyulykker?" som

utgangspunkt for sitt innlegg.

En kan dele årsakene inn i to:

- Teknisk svikt
- Menneskelig feil

Hultgren mener at alt egentlig kan defineres som menneskelig svikt. (Konstruksjoner, design o.l. er også menneskers verk.) Havarikommisjonen har som oppgave å utrede forhold som kan antas å ha betydning for forebygging av ulykker og hendelser i tillegg til gransking av ulykker.

Kommisjonen arbeider på følgende måte ved en ulykke:

1. Sikre spor og fakta etc.
(ikke tenke på årsak til ulykken)
2. Analysedel: Finne mulige årsaker som igjen kan føre til ny fakta og sporsamling.
3. Høring om foreløpig resultat.
Justeringer foretas.
4. Konklusjon tas og rapport skrives

Dette arbeidet tar vanligvis 1-2 år, og i etterkant kan kommisjonen gi tilrådinger til Luftfartstilsynet om midlertidige/permanente tiltak for å hindre flere ulykker. Havarikommisjonen kan i midlertid ikke påbud.

I dag er det i hovedsak myndigheter, operatører (LV, flyselskaper etc.), Havarikommisjonen og organisasjoner (fagforeninger) som arbeider med sikkerhet.

"Gal prosedyre eller menneskelig feil?"

Terje Gorgas, basesjef i SAS innledet med at uten-

om naturkatastrofer skyldes alle ulykker menneskelig svikt.

På verdensbasis er det fra 1987 til 1996 omkommet 7484 i flyulykker.

Årsakene kan deles inn i to typer feil.

Bevisste: Gjør man feil bevisst er risikoen lav for at det vil bli en konsekvens av handlingen.

Ubevisste: Undersøkelser viser at det er de ubevisste feilene som er farligst.

Mangel på erfaring er en årsak til ubevisste feil.

Videre kan årsakene til ulykker deles inn i flere grupper:

- Avvik: Dårlig kaptein, kulturkollisjon etc.
- Prosedyrefeil
- Kommunikasjonsfeil
- "Proficiency" feil (mangler trening etc.)
- Feil avgjørelser

Gorgas mener at det viktigste er å sette fokus på ledelsen i bedriftene.

Sikkerhetskulturen kommer ovenfra! Det gjelder ledere i alle plan, helt ned til kaptein-copilot stadiet.

Helikoptervirksomheten på norsk kontinentalsokkel

Etter lunsj var det direktør Henrik Carlsen i Statoil sin tur å innlede et nytt tema.

Carlsen belyste omfanget av helikoptertrafikk med utgangspunkt i tall fra 1998:

- 30 helikoptere i trafikk (offshore)
- 772.353 passasjerer fraktet
- 48.241 flytimer gjennomført
- 120.562 takeoff / landinger

På verdensbasis blir 8.2 millioner mennesker fraktet med helikopter, bare Storbritannia, USA og Brasil frakter et høyere antall passasjerer enn Norge. Carlsen rettet kritikk mot myndighetene i Norge. Det er industrien som er pådriver når det gjelder sikkerhet, mens det skulle vært myndighetene. Det er generelt manglende politisk engasjement og når det gjelder HUMS er også myndighetene passive. Statoil-direktøren hevder at ulykkesrisikoen for å fly med helikopter er redusert med 50% siden 1990, og at det helt klart er et forbedrings-potensial på dette området.

Det ble også nevnt at anbud fra leder i selskaper skal være sikre.

Carlsen avsluttet med å si at industrien savner et kompetanseutvalg som går kun på helikoptervirksomheten.

Statssekretær Eirin Kristin Sund opplyste om at det er opprettet et offentlig utvalg som skal se på helikoptervirksomheten alene, og at opprettelsen av dette utvalget ble fremskyndet da Carlsen "pusket" på.

Utvalget skal i første omgang kartlegge ansvars-

forholdene ved ulykker og hendelser da disse i dag er veldig uklare. Dette ventes å være klart rundt 1. juli 2001.

Deretter skal et litt annerledes sammensatt utvalg se på hvordan en kan forbedre sikkerheten, og komme med eventuelle tiltak. NHF har søkt om å få bidra med teknisk kompetanse i denne delen.

Sund berettet om Norges innsats i arbeidet om felles europeisk satelitt-overvåking.

Norge forhandler i disse dager med EASA (felles europeisk ansvar for sikkerhet).

Målet er å øke kapasiteten i europeisk luftrom, og sikkerheten er selvfølgelig viktigst.

Hallgeir Langeland, stortingsrepresentant (SV) uttrykte misnøye over hvordan vi tenker i dag: "Det må skje en ulykke for at en skal handle!" Langeland tok også en stor del av æren for opprettelsen av det offentlige utvalget som skal se på helikoptervirksomheten på norsk sokkel. Videre mente han at det er Forsvaret som er årsak til at vi i dag ikke har fullt kontrollert luftrom.

Det fokuseres for sterkt på fortjeneste istedenfor sikkerhet synes Langeland.

Når det gjelder det nordiske samarbeidet om å kjøpe inn helikopter mener Hallgeir at myndighetene takler dette dårlig. Han mener at det ikke skal tas hensyn til forsvaret som må ha et helikopter som kan lande på de nye fregattene og derfor vil velge en type som tar mindre enn 19 passasjerer..

Driver man trafikk med helikopter som frakter 19 passasjerer, skal det være en selvfølge at alle 19 kan plukkes opp i et nødtilfelle.

Hallgeir Langeland stilte spørsmål om det kanskje kunne bli mer tilfredsstillende sikkerhetsmessig om man hadde et eget sikkerhetsråd.

Under paneldebatten ble det sagt av Statoil-direktøren at det vurderes hvilke nye typer helikopter som kan brukes, og Carlsen håpte på konklusjon om få måneder.

Per Gram fra Norsk Flygerforbund poengterte at spørsmålet om kontrollert luftrom ble tatt opp første gang allerede i 1976! (En tankevekker for oss alle), og videre mener Gram at en felles målsetning for alle bør være å få helikopter-flygingen like sikker som å fly passasjerfly. Teknisk er det ingenting i veien for dette, men det koster penger poengterte Gram.

Per Usland fra Kongsberg Defence and Aerospace uttrykte bekymring for ressurs-mangelen i Norge. Alternativer til radarkontroll ble også diskutert (som f.eks. satelitt-kontroll), men her er problemet at radar er det eneste internasjonale godkjente overvåkings-systemet.

Uansett satt jeg igjen med følelsen av at alle deltagere har et felles mål om å bedre flysikkerheten i Norge, og at det er hvordan det i praksis skal utøves som er den vanskeligste oppgaven.

Solakonferansen 2000 er helt klart et stort bidrag for å bedre sikkerheten i norsk luftfart. Så får vi håpe at det har satt litt mer fart i sakene....

Laila Østbø, NHF

PÅ BESØK HOS NORSK LUFTAMBULANSE AS



Et crew på arbeid (SIA).

Vi har lyst å starte en serie med presentasjoner av NHF's medlemmer i NHF-Nytt fremover. I denne forbindelse var Geir Soligard raskt ute med å invitere bladet til Norsk Luftambulans AS (NLA) sin tekniske base på Langhus (Ski kommune), med overnatting på NLA's base på Lørenskog, ved Sentalsjukehuset i Akershus (SiA). Dette takket jeg selvfølgelig ja til, og før jeg visste ordet av det satt jeg på flyet til Gardemoen.

*SIA
fra
lufta*



BO1-en skal ut en tur, her er skyvekraften det som skal til.



Over t.v.: EC 135 har vært på tur.

Over t.h.: Tekniker Erik Skaarup.

Nede t.v.: Bakkekjøring BO105

Nede t.h.: Produksjonssjef Pål Rustad.

NLA eies av Stiftelsen Norsk Luftambulans og drives i henhold til Stiftelsens idé og formål; Å sikre Norges befolkning en best mulig akuttmedisinsk tjeneste. Norsk Luftambulans AS drives som et selvstendig selskap.

Selskapet ble grunnlagt i 1978 basert på lignende tjenester som fantes i Sveits og Vest-Tyskland, og baserte seg på små helikopter med anestesilege, redningsmann og pilot. Ved starten var driften avhengig av økonomisk bidrag gjennom Stiftelsen Norsk Luftambulans (tidligere Bård Østgaards Stiftelse). Etter hvert tok staten et større økonomisk ansvar, og siden 1988 har luftambulansetjenesten i Norge vært organisert under den offentlig finansierte "Statens Luftambulans".

I de senere år har stiftelsens økonomiske bidrag vært kanalisert til de medisinske og redningstekniske elementene, samt legebiltjenesten.

Norsk Luftambulans AS har i år 2000 ansvaret for å operere fem legehelikopter-baser (Lørenskog, Arendal, Ål, Stavanger og Trondheim.), medisinsk driftsansvar ved legehelikopterbasene Arendal, Ål, Bergen, Dombås og Trondheim, 2 ambulansflybaser og et rednings-helikopterbase (Lakselv/Banak).

Når det gjelder legehelikopter-basene, har Statens Luftambulans nylig tildelt konsesjoner for de neste fire årene.

Fra 1.4.2001 vil NLA drive helikoptertjenester

ved basene Lørenskog, Stavanger, Bergen og Trondheim.

Selskapet hadde sin tekniske base ved Fornebu helt frem til februar i år, den nye basen ligger i et industriområde på Langhus. Her venter de enda på en skikkelig landingsplass, men ellers er de kommet i orden.

Da jeg ankom basen 08.45 morgenen 21. november, drev teknikeren Erik Skaarup og produksjonssjef Pål Rustad med å avslutte en 600 timers inspeksjon på sin eldste BO 105 CBS (1981-modell). Av de seks helikopterene som NLA har med i kontrakten, er det ett i reserve. Dette blir rullert på slik at det stort sett alltid er ett inne på ettersyn her på Langhus. Det var planlagt test-turer denne dagen, men test-utstyret virket ikke som det skulle. Nytt måtte ordnes, så testingen ble utsatt til dagen etter.

I mellomtiden fikk jeg tatt meg en titt på fasilitetene og bli litt kjent med de som jobber på basen. Foruten produksjons-sjefen og den faste teknikeren er det ansatt en teknisk sjef; Erland Ekeberg, ingeniør-sjef; Kjetil Eikeland og lager- og innkjøpsansvarlig; Knut Larsen ved Langhus-basen. En ekstra tekniker blir kalt inn hvis det behøves.

Etter en god lunsj og flere kopper kaffe hos en annen rogalending, Eikeland, var det tid for å besøke basen på Lørenskog.

Det ble avtalt at jeg skulle hentes der dagen etter



for å være med på test-turene, og så kom tekniker Geir Soligard og hentet meg (og på sin fridag!).

Ved ankomst var lege-helikopteret på oppdrag i Skien, så jeg ble forlatt til meg selv for den neste timen. Jeg ventet i spenning på crew`et som hadde vakt da det på grunn av dårlig vær var snakk om å lande helikopteret på Rygge.

Basen ligger som nevnt ved Sentralsjukehuset i Akershus (SiA), og foruten helikopteret som er av typen EC 135, benytter basen legetrykningsbil for oppdrag i nærområdet og der flyoppdrag ikke kan gjennomføres. I 1999 ble det gjennomført 830 helikopter- og 273 legebiloppdrag.

EC 135 er det aller nyeste helikopteret som er tatt i bruk i denne tjenesten og det oppfylder internasjonale krav til støy-nivå.

Tre flygere, tre redningsmenn og en tekniker er bemanningen på basen, i tillegg er det opprettet et nært samarbeid med Akutt medisinsk Avdeling på SiA, som har anestesilege i døgkontinuerlig beredskap ved basen.

Et crew på et legehelikopter i Norsk Luftambulans AS består av pilot, anestesilege og en spesialtrinet navigatør/ redningsmann.

Uansett hvilke type oppdrag en er ute på, skal alle utfylle hverandre. Er det flere pasienter skal f.eks. redningsmannen også kunne yte førstehjelp, og legen skal kanskje være "navigatør" ved utrykning i legebilen etc.

En redningsmann skal imøtekomme operative, medisinske og fysiske krav til tjenesten.

Dette innebærer bl.a. dette:

- Fagbrev for ambulanspersonell med kompetansebevis for utrykningskjøretøy.
- eller sykepleier med kompetansebevis for utrykningskjøretøy
- Førerkort klasse B
- Min. 2 års erfaring fra selvstendig prehospitalt akuttmedisinsk arbeid
- Basiskunnskaper i fjellklatring/redning
- Sportsdykkersertifikat, NDF/PADI
- Godkjent legeundersøkelse for privatflygere
- Vandelsattest
- Teknisk kurs på aktuelle helikoptertyper
- Bedriftsintern Hems Crew Member opplæring iht. JAR OPS 3
- Fysiske krav

Det er selskapet som bestemmer hvilke kvalifikasjoner redningsmennene skal ha utenom minimumskravene som Luftfartsverket setter.

Crew`et som er på vakt bor på basen i en uke, hvor de har 24 timers beredskap. Responstiden ved utkall ligger på 3-5 minutter dagtid og 10 minutter natt. Basen inneholder det man skulle trenge som et alternativ til hjemmet, det inkluderer også trenings-utstyr. Etter en uke på vakt, har man to ukers avspasering.

Vel beredt på at jeg skulle tilbringe natten en-



Over t.v.: Hviletid

Over t.h.: Piloten hjelper til.

Nede t.v.: Ny legebil

som på basen, var det hyggelig da jeg hørte lyden av helikopteret utenfor. Tre fornøyde menn dro EC'en i hus og ønsket meg velkommen til deres arbeidsplass. Det var redningsmann Trond Vigerrust, pilot Odd Myhren og anestesilege Hans Julius Heimdal som var på vakt da jeg var på besøk.

Været ble stadig dårligere, regnet gikk over til sludd, så vi tilbrakte tiden med å prate om stort og smått og få i oss en matbit.

Så pep det. Samtlige av crew'et hadde en radio-mottaker som mottok et alarm-signal etterfulgt av meldinger direkte fra nødmeldings-sentralen i samme bygning.

Første melding gav kort beskjed om hvilke type oppdrag det var snakk om og koder som forklarte tilstanden til pasienten. Deretter var det utrolig å få se samarbeidet mellom disse tre. Alle hadde sine oppgaver og de utvekslet knapt et ord. I dette tilfellet var det legebil-utrykning.

Piloten tok en telefon og fikk tak i adressen, hvorpå han fant frem nødvendige kart.

Legen benyttet tiden til å finne ut (ut ifra koder som ble mottatt) hva slags utstyr som de måtte trenge til behandling av pasienten.

Redningsmannen gjorde klar bilen mens piloten åpnet porten, og vips var vi på veien. Redningsmannen i førersetet, legen som kartleser ved siden av og jeg i baksetet.

Tipper det tok knappe tre minutter!

Tre turer ble det den kvelden, og klokka 01.00

gikk vi og la oss. Tok ikke lang tid før søvnen innhentet meg..

Morgenen etter ble jeg vekket av redningsmannen med beskjed om at de skulle ut på helikopteroppdrag til Skien. Dårlig vær og min avtale med gutta på Langhus gav meg ikke anledning til å være med, så etter en kjapp avskjed knipset jeg vilt i det de tok av fra SiA. Ikke lenge etter returnerte de, det var for dårlig sikt.

Vel, Kjetil Eikeland hentet med klokka 10.00, så bar turen tilbake til den tekniske basen.

Det ble lunsjtider før testingen skulle ta til. Litt gøy å få være med i andre helikopter enn disse store "passasjer-helikopterene" vi opererer med i Helikopter Service.

Det er noe helt annet med disse lett-manøvrerbare små. Det finnes ikke grenser for hva en BO 105 med sitt stive rotor-system, vil gjøre. Etter et par justeringer av "track og bal." var det turen for å vise litt av hva denne småen var god for. "Om 6 sekunder skal jeg gjøre noe du aldri kunne gjort med en Sikorsky!" var beskjeden. Før jeg visste ordet av det stupte vi mot bakken, noe som resulterte i et hyl fra meg. Ellers var det en meget behagelig tur. Forsåvidt ganske utrolig som den maskinen rister når en går over i hover!

Det ble tid for avskjed. Besøket gav meg det jeg var ute etter, en opplevelse av hverdagen i Norsk Luftambulans AS, både fra rednings-siden og den tekniske biten.

Vil takke alle for en god mottakelse!

AEI ANNUAL CONGRESS 2000 ST. PETERSBURG

Årets kongress ble i sommer flyttet fra Zimbabwe til Russland. Dette p.g.a. de nasjonale uroligheter i Zimbabwe.

Russland, ja, nærmere bestemt St.Petersburg, 19. – 22. September. Det var en utfordring og finne ut hvordan komme inn i Russland. Først fikk vi invitasjon på normal måte, dernest måtte dokumenter, søknad og bilder sendes våre russiske verter CAAETUR. De på sin side måtte så ordne offisiell invitasjon via immigrasjonsmyndighetene i Russland, hvorpå vi fikk en bekreftet invitasjon samt et referanse nr. for utstedelse av visum i Oslo.

Etter å ha funnet fram til visumkontoret, som antagelig så ut som på 30 tallet, var det å stå i kø. Vente, kø, vente. Endelig, etter ca. 3 timer og 750 kr. i gebyr var visumet klart. (Vi ante det verste i fortsettelsen!)

19. september ankom vi St.Petersburg via Stockholm med SAS. Også NFO's delegater (6 personer), ankom med samme fly. På flyplassen ble vi møtt av representanter fra CAAETUR, og ferden gikk med buss inn mot sentrum til hotell St. Petersburg hvor kongressen skulle avholdes. Dette var noe annet en det vi forestilte oss ut fra mediaomtale og vår opplevelse i Oslo. En spennende by – velordnet med brede gater og framfor alt; rent i gatene. Med andre ord et positivt inntrykk. Tatt i betraktning Russlands vanskelige situasjon i dag, er det en tankevekker når en ser på de storslåtte byggverk; fasader, slott, palasser, og de mange broarrangementer over elver og kanaler. Hvilken rikdom det må ha vært opp gjennom tidene!

Likeledes må restaureringen etter 2.Verdenskrig ha krevd store ressurser. Alt i alt et veldig positivt inntrykk av byen ST.Petersburg, et besøk kan trygt anbefales.

Litt om priser / valuta: 1 US \$ = ca. 27 RUBLER

Skulle en på teater, besøke historiske byggverk etc., var det to priser. En for russere og en for turister. Dette gikk igjen over alt, inklusiv hoteller og restauranter. Et besøk i St. Isæk katedralen for eksempel, kostet for russere 15 rubler, mens turister måtte ut med 200 rubler!

Kongressen ble offisielt åpnet av "Chairman of CAAETUR, Vladimir Kurochhin", tirsdag 19. september kl. 15.00. Etter innledning og registrering var det:

41 mandater frammøtt til årets kongress.

14 stemmeberettiget, d.v.s. en stemme pr. medlemsorganisasjon.

39 medlemsorganisasjoner fordelt på 30 land, inntil årets kongress.

Det var i år 2 nye organisasjoner som hadde søkt medlemskap :

SAEP Society of Aircraft Engineer of Pakistan, ca. 700 medlemmer.

CAAE Czeck Airlines Aircraft Engineers, ca. 170 medlemmer. Da alle formaliteter var sjekket ut, kontingent var betalt, ble de satt på votering. Det ble 14 stemmer for medlemskap, 0 stemmer mot.

AEI etter årets kongress: 41 medlemsorganisasjoner i 32 land.

Av de 41 organisasjonene har 31 betalt årets kontingent. Kassereren ble pålagt og purre etter kontingenten til de som ennå ikke hadde betalt. En må selvfølgelig ta i betraktning de mange nasjonale hindringer som kan ligge til hinder for at så kan skje. Men uansett må dette sjekkes ut.

I vedtektene for AEI reguleres medlemskapet på den måten at 3 års kontingentforsømmelse = automatisk utstengelse.

Et annet problem med kontingenten er at mange er trege med innbetalingen. Dette igjen fører til at det må "tæres" på egenkapitalen til kontingenten kommer inn. Så alle henstilles til og betale inn i tide!

Budsjett for 2001 ble framlagt og diskutert. Ved votering ble budsjettet enstemmig vedtatt, 14 stemmer for – 0 mot.

I året som er gått, har AEI fått utmeldelse fra ALA-EA (Australia). Dette er beklagelig da dette er en stor organisasjon med tyngde i det Australske markedet. Likeledes er ALAE (England) på vei ut. Men her skal det være en del indre stridigheter / motsetninger, som i følge informasjonen er en av årsakene. AEI vil ta kontakt for og klarlegge det videre forholdet mot AEI. Dette har blant annet betydning for AEI's kasserer, som for tiden er en representant fra ALAE.

VALG

Valget ga følgende resultat innen AEI :

President:

Andreas Georgiades ASISEKA, Cyprus.

Ass. Secretary Australasia:

Trevor Lee NZAMAPE, New Zealand.

Trustee B: Halfdan Hermannson FVFI, Island.

Treasurer:

Executive board, får dette på plass til neste møte, da forholdet til ALAE's medlemskap må avklares.

Public relation committee chairman:

Dejan Golubovic YAEA, Yugoslavia.

Technical committee affairs chairman:

Pieter Doyer NFO, Norway.

Deltager NHF:
Sigve Moi m/følge

Fra valgresultatet kan en se at kun Halfdan Hermannson er ny, resten tok gjenvalg.

Det ble holdt et foredrag over : Human Factor in Aviation Maintenance, V / Dave Hall, CAA UK.

Her ble mange sider av Human Factor (HF) belyst og diskutert. Noen holdepunkter og tall kan kanskje gi oss noe og tenke på.

CAA (England) startet sitt HF arbeide i 1990. Dette blant annet med bakgrunn i antall ulykker og uheldige ting som skjer innen industrien. Men også med bakgrunn i den manglende rapportering som skal virke innen luftfarten

Rapporter til CAA, "operational effects" :

1982 – 91 230 rapporter

1992 – 94 230 rapporter

1995 240 rapporter

1996 294 rapporter

Ut fra rapporter og innsamlet materiale, viser det seg at :

ca. 70 % av feilene = maintenance error due to improper inst.

CAA har også innhentet materiale fra USA som blant annet viser :

Ca. 50 % av staben brukte avvikende prosedyre.

Ca. 50 % brukte ikke manualer.

Tall fra undersøkelser i Europa viser at ca. 35 % av all maintenance gjøres uten manualer.

På grunnlag av analyser av tallmateriale – rapporter – hendelser etc., er HF identifisert som hovedårsaken til, UK aviation safety. 1998 CAA " Top Ten Safety Risk ", viser at Crew and HF ligger på topp, mens design related årsaker kommer som nr. 2 på listen.

Hva har så CAA foretatt seg for å rette på / forebygge denne utvikling ?

- På grunn av manglende innrapporterte hendelser har de opprettet et konfidensielt rapporteringssystem under CAA, kalt CHRIP. Dette for og få inn flere rapporter om alvorlige hendelser, der ansatte i de respektive firma kan rapportere hendelser direkte til myndighetene, uten og være redde for sitt ansettelsesforhold i eget firma. En vil da også unngå at de respektive firma "glemmer" å videre-sendende rapporter til myndighetene på ting som er rapporteringspliktige.
- Se også CAA Airworthiness Notice no. 71. CAA Policy in Maintenance, Error Management
- Utarbeidet Human Factor guide book.

AEI teknisk komite

Teknisk komite har mange tunge saker innen JAA systemet. Pieter Doyer (NFO / BRAATHENS), leder denne komiteen samt representerer AEI i JMC/MST komiteene.

For tiden er disse saker sentrale :

- B3 category license development`s light aircraft / helikopter.
- Duplicate inspection.
- Component Maintenance CRS – JAR 66
- Contracted operator, engineering servicing. See leaflet 34, JAA administrative and guidance mate-

rial – JAR – OPS 1.890 – 1.895 - - - - Engineering - - can not be contracted out - - - .

At en ikke alltid får gjennomslag for våre synspunkter i de forskjellige saker/reguleringer, er noe en må regne med. Men i noen saker kan en klart se at en har lykket. En av dem er, Fluorescent Dye Penetrant metoden innen NDT, som nå er regulert sammen med andre mer complex metoder som X – ray, Eddy Current, Ultra Sonic.

Likeledes er det tatt opp at de forskjellige kategorier innen JAR-M ikke er i overensstemmelse med ICAO, og dermed fører til forvirring. Med bakgrunn i dette har JAA bestemt at JAR-M skal holdes tilbake inntil JAR – OPS 2M og 4M er ferdige. Disse reguleringene beskriver det samme for Non Commercial Aviation, (aircraft – helicopter), som 1M og 3M for Commercial Aviation.

Pieter kunne også fortelle at på siste møte i sommer i JMC komiteen, kom JAA med et ganske kontroversielt forslag. De ønsket at det skulle være mulig for piloter og utføre det de kalte "Daily Check" !

Det ble da gjort oppmerksom på at det på siste JMC / MST møte i september, var besluttet at Daily Check involverer signering av Certificate of Release to Service . En må da forvente at piloter trenes opp til minst kategori A-Certifying Staff. Dette vil for NHF`s del bety at i henhold til siste revisjon av Overenskomsten, må pilotene inneha samme grunnkompetanse som til en B1 – B2 licence.

Det ble da klart fra JAA`s side at de ikke var sikre på seg selv hva en Daily Check aktuelt innebar. De skulle gå tilbake innen egne rekker og undersøke videre!

Selv om materien er tung og formell, oppnår vi da noe. En stor honnør til Pieter Doyer for hans entusiasme og "stå på" initiativ.

En oppfordring til hver og en av dere; har du synspunkter og ideer -ta kontakt- vi trenger dere alle!

Ting som er på " trappene":

- Components and Airships.
- Daily Checks.
- JAR – OPS 2M – 4M, JAR M
- NPA 66-1, 145-9, 145-11, 147-0.

Videre er det tatt initiativ ovenfor JAR (145.25c), om endringer slik at Human Faktor blir en del av treningen. Dette arbeidet ivaretas i første rekke av Evangelos Demosthenous på veiene av AEI i JAA`s Working Group/Steering Group. (som han er medlem av). Også ICAO annex 6, Part 1 – endres til: "The training program established by the maintenance organisation shall include training".

Som man ser kommer også de regulerende organisasjoner på banen innen HF. (se også avsnittet UK CAA v/ Dave Hall). De gjør de samme observasjoner som AEI – NHF og lokale klubber, samt hver enkel av oss.

En kan saktens spørre seg selv i hverdagen, hvorfor gjør vi så lite ut av det vi vet ? Typiske eksempler på dette er arbeids - og hviletid. Selv om dette er regulert i Norge, er det ingen selvfølge i Europa forøvrig. En kan da selv trekke sine konklusjoner når en ser på fri

flyt av arbeidskraft – luftfartøyer som forflyttes i systemet for og få ned liggetid og kostnader. En skal praktisere de samme JAA reglene ! Det sier seg selv, dette blir komplisert. Ikke en gang arbeids- og hviletid er likt. Hvordan skal en da kunne tolke vage og diffuse JAA lover og regler ?

Derfor er det veldig viktig at vi gjennom AEI, som tross alt her fått innpass i noen komiteer i JAA systemet, presser på og kommer med innspill. Spesielt innen trening og opplæring er det viktig og få innregulert et "skall" i lovverket. Hvis ikke treneres dette av de ansvarlige. Det blir i alt for stor grad sett på som et onde p.g.a. direkte kostnader.

De enkelte bedrifters ledelse leser sannsynligvis de samme undersøkelser – tallmateriale – statistikker som hver enkelt ansatt har tilgang til, om ikke enda flere. Spørsmålet blir da : Hvorfor ikke trene og ligge i forkant av utviklingen? Eller er det ikke bedriftsøkonomisk forsvarlig?

Derimot synes det som "in" i tidens luftfart og være "on time", selv om dette burde være en selvfølge under normale omstendigheter.

For å lykkes med "on time" konseptet benyttes mange varianter: Biler deles ut til ansatte – bedriftene får tilbakebetalt "bonus" fra kundene – i enkelte tilfeller betaler bedriftene bonusen videre til den ansatte i form av ekstra lønn.

Jeg vil tro at alle disse mekanismene gjør noe med oss mennesker. Fleksibiliteten skal økes – lover og reguleringer gjøres mer fleksible og uoversiktlige – økonomer styrer i de enkelte bedrifter / avdelinger og den

faglige styringen og oversikt forsvinner. Dermed "svinner" grunnlaget for økonomisk gevinst, og fagfolkene forstummer. Tenk om vi kunne få bonus når vi møtte presis på jobben !!

Leasing

Det ble også holdt et innlegg fra en representant fra et leasingselskap: PARC aviation, Irland v/ Richard Wall. Dette var en grei gjennomgang av hva leasingselskapene står for, og driver med. En kan trygt si at dette er en betydelig del av industrien, der mange aktører er i markedet og skal tjene penger. Metoder og seriøsitet kan selvfølgelig variere fra selskap til selskap.

Noen tall fra PARC aviation, som opererer innen Aircraft Engineering & Flt. Crew.

- 770 engineers & flt crew, bestående av 30 nasjonaliteter.
- 27 forskjellige flytyper opereres i 22 land.

Som man ser, det er et betydelig antall personer og med kompetanse som er i sirkulasjon. Dette er bare et av de mange selskaper som opererer innen vår industri. Trekker man så sammenligninger med industrien før og i dag, hvem styrer og leder ?

Før var det mange fagfolk som ledet og styrte, i dag er majoriteten økonomer og teoretiske fagfolk.

Hva dette innebærer både vet og føler vi som har vært med en stund. Ut fra dette kan man forstå at det er viktig med reguleringer såvel som kompetanse.

Gjennom AEI har vi en ypperlig mulighet til og delta og påvirke. Derfor henstilles til dere alle og delta aktivt, det gjelder yrket ditt !

ÅRETS SENTRALE FORHANDLINGER

7.september og 2.oktober i år ble det holdt forhandlingsmøter mellom Norsk Helikopteransattes Forbund og Flyselskaperens Landsforening om revisjon av overenskomst nr. 281.

Riksmeklingsmannens forslag av 9. mai 2000 i meklingen mellom LO og NHO, samt meklingsprotokollen fra meklingen 28. mars 2000 legges til grunn i dette oppgjøret.

Det generelle kronetillegget ble i år på 1,70 pr. time med virkning fra 1/4-2000, og ferien økes med to dager neste år, og 2 nye i 2002.

En viktig endring i overenskomsten gjelder godkjenning av kategori A-personell. (som attestere/utsteder release CRS). Flyfagbrev fra flytekniske fag eller tilsvarende er en forutsetning for godkjenning av slikt personell. (dette er ikke et krav i henhold til JAR-bestemmelsene)

En annen ting som er verdt å merke seg er paragrafene om utbetaling av 100% overtid (§ 6.6)

Her er bl.a. klokkeslettet for overtidsarbeid på kveldstid endret fra 22.00-07.00, til 21.00-07.00.

Når det gjelder overtidskompensasjon i tilknytning til offshore tillegget, er det nå anledning til å avtale en annen kompensasjon enn det som følger av §6.6.

Tjenestereise i arbeidstakerens fritid godtgjøres for medgått reisetid inntil 10 timer med 50% tillegg. Her kan annen kompensasjon avtales lokalt.

Sertifikat/sertifiserings tillegg for kategori A-personell skal være på 3% basert på flyfagarbeider grunnlønn som definert i lokal avtale.

Dette var litt om de viktigste endringene i overenskomsten.

Den reviderte utgaven er i disse dager på vei ut til dere, så ta en titt i denne. Det er også mulig å få se protokollen som ble skrevet. Her står alle endringene med paragraferensene. For dem som skulle være interessert kontakt styret i NHF.

Utviklingen av den sosiale dialog

SKRITT I RETNING AV DE

Et nytt begrep sniker seg umerkelig inn i språket vårt. Inntektspolitisk samarbeid har vi hørt om. Klassesamarbeid, likeså. Men sosial dialog?

Begrepet er diktet opp lengre sør i EU-systemet. Det er et viktig begrep i EUs sentrale lovverk. Den sosiale dialog har et eget kapittel i EUs Charter.

Tanken bak den sosiale dialogen er at arbeidsgiverne og arbeidstakerne har felles interesser i å styrke konkurranseevnen. Ved å diskutere sammen vil "partene" finne fram til løsninger på hvordan arbeidslivet og samfunnet skal fungere. Det høres fint ut. Vi er alle i samme båt, vi lever alle i samme verden. Ved å ha en god dialog vil problemer løses.

Styrk konkurranseevnen

Men som premiss ligger altså at løsningene man finner fram til i fellesskap skal styrke konkurranseevnen.

På bedriftsnivå kjenner vi argumentene fra arbeidsgiveren: "Dessverre, noe stort lønnsstillegg er det ikke mulig å gi i år, vi er avhengig av å konkurrere. Gir vi for stort lønnsstillegg vil det gå ut over alle, for da ryker arbeidsplassene".

På nasjonalt nivå kjenner vi igjen de samme argumentene fra det så kalte Solidaritetsalternativet: "For å styrke landets konkurranseevne må vi styrke det inntektspolitiske samarbeidet og ha en moderat lønnsutvikling."

På EU-nivå skal den sosiale dialogen ha som målsetting å styrke EUs konkurranseevne i forhold til andre områder (USA, Japan, Kina osv).

Men den europeiske fagbevegelsens internasjonale samarbeid stopper ikke ved grensene til EU/EØS eller de områdene EU dominerer. Den strekker seg over hele verden. En sosial dialog som baserer seg på å styrke konkurranseevnen er umulig sett fra et globalt nivå, da det er lite handel mellom jorda og verdensrommet.

Det er grunn til å tenke over hvilke konsekvenser det gir om det utvikles sosiale dialoger i EU/EØS, Japan, Kina og USA med det mål å styrke konkurranseevnen, spesielt nå i en tid der

verden er preget av overproduksjon og overkapasitet.

I Aftenposten den 20.11.00 skriver viseadministrerende direktør i NHO Lars Christian Berge blant annet følgende om den sosiale dialogen i EU/EØS:

"Våre organisasjoner deltar følgelig i utformingen av viktig EU-lovgivning. Denne indirekte lovgiverrolle har møtt motstand hos EU-politikere med liten sans for fremveksten av organisasjonsmakt og korporative systemer.

Også jeg ser prinsipielle utfordringer ved dette."

Korporatismen

Korporatismen er et samfunnssystem med følgende innledende definisjon i Encyclopedia Britannica:

"Korporatismen, også kalt korporativismen, Italiensk corporativismo. Teorien og praktiseringen av å organisere hele samfunnet inn i "korporasjoner" som er underlagt staten. I følge teorien vil arbeidere og arbeidsgivere organiseres i industrivise og yrkesvise korporasjoner som tjener som representative organer som kontrollerer i stor grad personene og aktivitetene innenfor lovgivningsområdet. I virkeligheten, når den "korporative staten" ble virkeliggjort i fascistiske Italia mellom første og andre verdenskrig, fremmet den diktatorens vilje heller enn de justerte interessene til økonomiske grupper." (min oversettelse.)

Når korporatismen erstatter fagforeningsrettigheter og det parlamentariske demokratiet, er det all grunn til å ha visse betenkeligheter, for å si det mildt.

Den sosiale dialogen har sitt grunnlag i tanken om fellesinteresser mellom arbeidsgiver og lønnsarbeider. I dens tanke ligger derfor en forståelse av arbeidskamp som et resultat av manglende evne til å finne fram til en løsning innenfor

N KORPORATIVE STAT?

fellesinteressen. I følge denne tanken skyldes ikke arbeidskamp at arbeidsgiver og lønnsarbeider har motstridende interesser og derfor må finne kompromisser ved å bruke sivilisert makt mot hverandre.

DEFS, UNICE og CEEP

Også EUs sosiale dialog bygger på ideologien om fellesinteressen mellom arbeid og kapital. Enhver konflikt eller trussel om konflikt i forbindelse med disse forhandlingene ligger utenfor dialogens rammer. DEFS, UNICE og CEEP forhandler uten kamprett. Man blir enige om en avtale. En avtale kan enten gjøres til lov via EUs organer, eller tas inn i samtlige tariffavtaler. Det høres fint ut, ikke sant?

Den europeiske faglige sammenslutningen (DEFS) har medlemmer fra de fleste europeiske land. Fra Norge deltar LO og AF.

The Union of Industrial and Employers' Confederations of Europe (UNICE) organiserer mange arbeidsgiverorganisasjoner i Europa.

European Centre of Enterprises with Public Participation and of Enterprises of General Economic Interest (CEEP) organiserer offentlig sektor på arbeidsgiversida.

En konsekvens av at man satser på den sosiale dialog er at man fortrenger den alternative framgangsmåten: forhandlinger mellom arbeidsgiver og fagforening, lokalt, nasjonalt eller internasjonalt der trusselen om mulig bruk av makt ligger som premiss. Hvem tjener, og hvem taper på at man svekker retten til å sette makt bak kravene? Arbeidsgiveren som har styringsretten eller lønnsarbeiderne?

Ja til dialog

Betyr dette resonnementet at fagforeninger og arbeidsgivere ikke skal snakke sammen? Nei, over hovet ikke. Så klart de skal snakke sammen. Men man kan ikke ha som premiss at målsettingen er å styrke konkurransevnen.

Arbeidsgiverne, staten og hovedorganisasjonene legger vekt på den sosiale dialog. Fram til 1998 var det svært sjelden at flere enn LO og NHO fikk slippe til i sosiale dialogskomiteer. Etter hvert har LOs relative styrke i forhold til andre blitt svakere. I desember 1998 aksepterte LO

at YS, AF og A skulle delta i ulike partssammensatte utredningsutvalg. Men fortsatt er det kun noen få mennesker som deltar i disse utvalgene. Deres arbeid holdes hemmelig for omverden fram til at innstillingen er ferdig skrevet og levert rette departementsråd. Er det ikke på tide at det blir slutt på hemmelighetskremmeriet? Demokratiet ville styrkes dersom utenforstående fikk innblikk i arbeidet til disse utredningskomiteene.

Uavhengige på vei inn?

Det er nå kun én del av fagbevegelsen som blir holdt utenfor den sosiale dialogen: de uavhengige fagforbundene, de som ikke er med i en hovedorganisasjon. UFF har flere ganger henvendt seg til myndighetene om å få delta. Men svaret hittil er nei. Etter hvert vil det urimelige ved å holde Uavhengige Fagforeningers Forum utenfor bli for påtrengende. Den 23.11.00 sendte UFF et brev til Kommunal- og regionalminister Sylvia Brustad med følgende innhold:

" Vi viser til kronikk i Aftenposten den 20.11.00 av viseadministrerende direktør i NHO Lars Chr. Berge. Han opplyser om at regjeringen har tatt initiativ til regelmessige møter med arbeidslivets parter om europeiske arbeidslivsspørsmål med relevans for EØS og Norge.

Uavhengige Fagforeningers Forum er et samarbeid mellom 15 ulike fagforbund, i hovedsak forbund som står utenfor hovedorganisasjonene. Vi representerer i overkant av 51 000 medlemmer. Vi ber om å bli invitert til neste møte."

Stabelutvalget

Om noen måneder vil Stabelutvalget legge fram forslag til endringer av arbeidstvistloven og tjenestvistloven. Ut fra sammensettingen av utvalget er det opplagt at et flertall vil gå inn for begrensninger i organisasjonsfriheten, streikeretten og forhandlingsfriheten. Den samme tendensen finner vi over hele Europa: På den ene siden - en styrking av den så kalte sosiale dialogen, på den andre siden lovendringer som begrenser fagforeningenes makt.

Uavhengige Fagforeningers Forum jobber for å snu denne utviklingen. Vi trenger mer - ikke mindre demokrati.

energikilde

Stort talent. Lang erfaring.
Nummer én i kombinasjonen.
Kjetil inspirerer og motiverer.
De beste gjør andre
på laget gode.

Lyst på energiplakater?
www.statoil.com/sponsing

 **STATOIL**

pro@contra Foto: Pål Laukkimägen

STATOIL ER HOVEDSPONSOR FOR HERRELANDSLAGET I ALPINT

 Norges
Skiforbund

STATENS LUFTAMBULANSE

Statens Luftambulansse har tildelt sine konsesjoner. Dette har medført at noen av basene skifter operatører. Kontraktperioden for ambulanshelikopterene er fra 1.4.2001-31.12.2004 med mulighet for forlengelse inntil tre år.

For ambulansflyene er kontraktperioden 1.7.2001 til 30.6.2007 med mulighet for forlengelse i to år.

Airlift AS har fått kontrakt på helikoptertjenester ved basene Førde, Ål og Dombås, samt et reservehelikopter som skal betjene selskapets og Lufttransport's baser. (Gjelder ikke Arendal)

Lufttransport AS fikk helikoptertjenestene ved basene Tromsø, Brønnøysund, Ålesund og Arendal.

Norsk Luftambulansse AS har fått kontrakt på helikoptertjenester ved basene Lørenskog, Stavanger, Bergen og Trondheim, samt for et reservehelikopter som skal betjene selskapets egne baser og Lufttransport base i Arendal.

Lufttransport AS har fått kontrakt for flytjenester med i alt 9 ambulansfly ved flybasene i Kirkenes, Alta (2 fly og et reservefly), Tromsø, Bodø, Brønnøysund, Ålesund og Gardemoen. I tillegg fikk Lufttransport kontrakt på bemanning og drift av flykoordineringssentralen i Tromsø.

Rikstrykdeverkets årlige kostnader for disse tjenestene er estimert til 268 millioner kroner.

Mer enn 11.200 pasienter ble fraktet med fly og helikopter fra Statens Luftambulansse i 1999.

HELIKOPTER SERVICE AS

Norsk Hydro har tildelt Helikopter Service AS en kontrakt verdt 550 millioner kroner.

Oppdragene gjelder flyging fra Bergen og Sola i minst tre år, og flygingene kan forlenges for perioder på ett år av gangen i tre år fremover. I Bergen skal selskapet bruke to Sikorsky S61N og en Super Puma til feltene Oseberg, Troll og Heimdal, mens det på Sola vil bli benyttet ledig materiell til flyginger som skal foretas til tidligere Saga-installasjoner.

I tillegg skal et redningshelikopter for første gang stasjoneres fast på Oseberg-feltet, og dette oppdraget skal pågå i fem år fremover.

Ønsker du å
annonsere i NHF-nytt?

Ta kontakt med redaktør Laila Østbø for prisoversikt
Tlf. 957 00 340, e-mail: nhf-nytt@nhaf.no

MEDLEMMER I NHF

Pr. 12. desember 2000

MF-HS.....	103
MF-ASTEC	201
TAF-HS.....	121
TAF-LT	14
LTF	34
NLA	32
AIRLIFT	7
HELIK.TJ, HELITEAM, SAGA PETROLEUM	4
NHF	7
TOTALT.....	533

Vi ønsker alle
våre
medlemmer

God Jul
ø
Godt Nyttår



Hilsen
Styret i NHF

HJEMMESIDER

Uavhengige Fagforeningers
Forum (UFF): www.uff.no

Norsk Helikopteransattes for-
bund (NHF): www.nhaf.no

B-BLAD

RETURADRESSE:

Norsk Helikopteransattes Forbund
Postboks 522, 4055 Stavanger Lufthavn

TILBAKEBLIKK

Til denne spalten kan du sende inn gamle bilder som du vil dele med våre lesere. Gi en kort forklaring på hva vi ser, årstall, eventuelle navn på personer/registreringsnummer på luftfartøy. Bildene, som blir returnert i stiv konvolutt etter bruk, sendes til redaktør Laila Østbo, Astridsvei 43, 4311 Hommersåk.



DEN SPEDE BEGYNNELSE: Denne gang har NHF-nytt fått låne et bilde av en Sikorsky S61N. Motivet er tatt i den gamle hangaren til Helikopter Service (HS) på Forus. LN-ORE, også kalt Charlie, var inne for en skrogmodifikasjon etter at en fant sprekker i main gearbox innfestning. Bildet er tatt ca. 1972 og dette var den første store modifikasjon/reparasjon som ble utført i HS.