

NHF-NYTT

NR. 2 • 2001

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

Arvid Olsen
Molnesrenna, 6040 Vigra
tlf: 70 18 33 70. Mob: 900 75291
Jobb: 70 18 89 19
e-post: aolsen@lufttransport.no
arviols@online.no



Nestleder

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



Sekretær

Marit Vollan
Skjelnan, 9022 Krokeldalen
Tlf: 77 63 36 14, 92 02 68 34
Jobb: 77 67 00 28
Fax: 77 60 83 86
e-post: mvollan@lufttransport.no



Styremedlem utdanning

John Inge Korsvik
Bautaveien 8, 4050 Sola
Tlf: 51 69 65 75
Jobb: 51 94 17 22
e-post: john.inge@netcom.no



Styremedlem info

Laila Østbo
Astridsvei 43, 4311 Hommersåk
Tlf: 51 62 65 76, 41 40 20 70
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 44 18
Jobb: 51 94 18 12



1. varamedlem

Torill Asbjørnsen
Kjelsberg Allè 14, 4050 Sola
Tlf: 51 65 17 41
Jobb: 51 94 19 22
e-post: tasbjørn@hesgrp.com



2.varamedlem

Frode Bergflødt
Prestøgv. 12, 4052 Røyneberg
Tlf: 51 69 00 33
Jobb: 51 94 10 00
e-post: helifro@online.no



3.varamedlem

Martin Fløysvik
Svartmeisveien 15, 4328 Sandnes
Tlf: 51 62 11 50
Jobb: 51 94 13 43
e-post: martin.floeysvik@netcom.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: 64 86 28 72
e-post: solgei@snla.no



• NESTLEDER
Harald Beckhaug

«Norske lover og regler godtar altså at flyoperativt personell har tilstedevakt for Statens Luftambulans mer enn 50 % av total tid!»

LEDEREN

Rikstrygdeverket har inngått kontrakter med tre sivile helikopterselskaper til landets 11 luftambulansebaser. NHF har siden før forrige kontraktrunde rettet søkelyset mot de forskjellige arbeidstidsordningene som praktiseres i Luftambulansetje-

tilstedevakt for Statens Luftambulans mer enn 50% av total tid!

I sin iver etter å minimalisere personalkostnadene praktiserer noen operatører en uke på vakt og en uke fri. 4368 timer (eksklusiv ferie) på jobb pr. år.

Arbeidstid anno 2001!

nesten (LA-tjenesten). Senest i fjor og før siste anbudsrunde ba vi RTV om å stille krav til arbeidstiden.

Rikstrygdeverket hevder imidlertid at det i anbudsdokumentene for helikopterne i LA-tjenesten er tatt tilstrekkelig hensyn til arbeidstiden ved å henvise til gjeldende lover og regler som skal være spesifisert i operatørnes håndbøker.

LA-tjenesten synes å være fritatt fra loven om Arbeidsmiljøvern og er underlagt Bestemmelsene for Sivil Luftfart. BSL setter grenser for hvor lenge man kan være aktivt flygende pr. døgn, men ingenting om hvor lenge man kan være tilstede på vakt med akuttberedskap.

Norske lover og regler godtar altså at flyoperativt personell har

Helkontinuerlige skiftarbeidere er tilstede ca. 20% av total tid (33,6 timer pr. uke). Disse må individuelt søke arbeidstilsynet for å jobbe opp mot 300 timer overtid i løpet av ett år!

Arbeidstilsynet har endelig anmodet Luftfartstilsynet om å se nærmere på arbeidstiden til personellet i LA-tjenesten. De involverte fagforeningene lar seg ikke høre, i hvertfall ikke utad.

De har kanskje ikke tid?

Samtidig som skiftarbeiderne innfører sin fortjente femte ferieuke vil NHF fortsette sitt engasjement overfor Luftfartstilsynet. Denne saken skulle vært avgjort engang i forrige århundre!

Harald Beckhaug
nestleder

REDAKTØREN

Her kommer årets andre nummer, forhåpentligvis spekket med masse godt stoff! En ny solakonferanse har gått av staben, og NHF-Nytt har besøkt Lufttransport i Tromsø. I den anledning vil jeg takke for god mottakelse.

Jeg var så heldig å få være med på er CRM (Company Resource management) kurs nylig, og dette er noe som burde være obligatorisk for alle, spesielt i vår bransje.

70-80% av alle ulykker som inntreffer i dag skyldes menneskelig feil, så det er utrolig viktig å vite konsekvensene det kan få hvis man ikke er våken.

Viktigheten av å rapportere hendelser kan ikke nevnes nok. Man kan på denne måten oppdage trender, prosedyre-feil og ikke minst vil man lære av våre feil og forhåpentligvis hindre andre i å gjøre de samme feilene.

Vi har alle ansvar for våre handlinger, men en må ikke glemme at samarbeidet er like viktig. Uten skikkelig kommunikasjon og samarbeid er det vanskelig å unngå hendelser.

Vet du for eksempel når din kollega/sjef er stresset? Tør du å si ifra hvis noen opptrer ukorrekt?

Ledelsen skal legge alt til rette for at vi skal kunne utrette arbeidet vårt. Vi må ha riktig verktøy tilgjengelig, vi må være riktig bemannet, vi må ha tifredsstil-



lende lokaler å jobbe i osv, osv... Når alt ligger til rette, er det oss selv det står på. Vi må lære å kjenne våre begrensninger, hvordan vi opptrer under stress, og ikke minst er det viktig å huske at vi alle har forskjellige personligheter og derfor reagerer ulikt i de forskjellige situasjonene vi havner opp i.

Ha dette til ettertanke og ha en riktig god sommer!

Laila

nhf-nytt@nhf.no

STYRET 2001

Det kan være greit å vite hva vi jobber med og hvor, så her er en kort presentasjon av årets styre. Bilder, adresser, telefonnummer o.l. finnes forøvrig på side 2

Leder:	Arvid Olsen, tekniker i Lufttransport, base Vigra
Nestleder:	Harald Beckhaug, redningsmann i NLA, base Arendal
Sekretær:	Marit Vollan, planlegger i Lufttransport, base Tromsø
Styremedlem utdanning:	John Inge Korsvik, avioniker i Astec, Sola
Styremedlem info:	Laila Østbø, systemmekaniker i CHC HS, base Bergen
Styremedlem lover og bestemmelser:	Sigve Moi, flytekniker i CHC HS, base Sola
Styremedlem økonomi:	Geir Soligard, flytekniker i NLA, base SIA
1. varamedlem:	Torill Asbjørnsen, Saksbehandler/sekretær i CHC HS, Sola
2. varamedlem:	Frode Bergfløt, flytekniker i Astec, Sola
3. varamedlem:	Martin Fløysvik, motortekniker i Astec, Sola
4. varamedlem:	Pål Bentsen, planlegger i Astec, Sola

SOLAKONFERANSEN

QUALITY AIRPORTHOTEL 7.-9. MAI



Paneldebatt.

Norsk Helikopteransattes Forbund er en ivrig deltager av Solakonferansen. I år deltok Sigve Moi og undertegnede, og det skulle nok en gang bli en bra gjennomført konferanse med høyst aktuelle temaer.

Man startet litt annerledes i år. Dagen før den offisielle åpningen ble det laget et seminar hvor flere representanter fra fly- og helikopterfabrikker var invitert.

Boeing, Airbus, Bell Augusta, Bombardier og Sikorsky berettet om sine nyeste produkter. (Når det gjelder Sikorsky og siste oppdatering her, vil jeg henvise til neste nummer. NHF-Nytt har fått invitasjon til å besøke Sikorsky sin stand under Paris Airshow.)

Kvelden ble avsluttet med en hyggelig båttur med "Gamle Rogaland" innover fjordene med servering av reker med tilbehør. Vil i denne anledning bare nevne at det var en imponerende sikkerhetsbrief vi fikk ombord som ble avsluttet med demonstrasjon av livvesten!

Tirsdag kveld ble etter god tradisjon avsluttet med en tre-retters middag, og nytt av året var koselig underholdning med Odd Børretzen og Lars Martin Myhre. En fin opplevelse.

Tirsdag 8.mai var den offisielle åpningen av Solakonferansen. Ordfører Håkon Rege i Sola kommune fikk æren av å levere fra seg en velkomsthilsen.

Rege uttrykte bekymring over at Sola flyplass skal bli styrt av Flesland hvis den nye omorganiseringen av regionene blir som LV ønsker. Han sa

også at det er uheldig å legge ned regionale avdelinger i et så etablert miljø.

Tor Helge Strand, formann i styret (Solakonferansen) avsluttet innledningen av konferansen med å dele ut sikkerhetsprisen.

Det var 8. gang denne ble delt ut, og denne gang falt valget på Jan M. Tarland fra Statoil, tidligere pilot. Tarland har i mer enn 20 år vært aktiv for å bedre sikkerheten til helikoptervirksomheten offshore. I sin takketale fremhevdde han et veldig viktig budskap:

"La ikke sikkerhetsarbeid styres av katastrofer!"

LUFTFARTSVERKET

Administrerende Direktør i Luftfartsverket (LV), Randi Flesland, presenterte dagens situasjon for LV etter dagens rammebetingelser, og utfordringene for 2001 står i kø:

- Kostnads-effektivisering: Det skal kuttes ned med 50 mill. på utgiftssiden.
- Intern omorganisering: Skal forøvrig være klart 1.juni.
- Flyplass-struktur : Reduksjon av antall regioner. Tilrådingforslag til Stortinget klar 1. oktober.

SOLAKONFERANSEN QUALITY

Vågen i Stavanger.



– Tilknytning til staten som eier: LV skal knyttes til staten som AS, forvaltningbedrift eller som et statsforetak.

Flesland poengterte at LV først prioriterer sikkerhet, dernest kunder (flyselskapene), økonomi, organisasjon og miljø. Hun gjorde det også klart at det ikke er LV som legger ned flyplasser, men Stortinget.

1. oktober vil en ha klar en full oversikt over situasjonen til de 45 nåværende flyplassene.

I dag har vi 11 regioner, og det skal reduseres til fem.

I denne forbindelse er forslaget å slå sammen Rogaland, Agder og Hordaland med hovedsete på Flesland.

Randi Flesland sier at hovedårsaken til all omorganisering er at Stortinget ikke synes at LV ble nok kostnadseffektive etter utskillelsen av Lyftfartstilsynet.

HELIKOPTERVIRKSOMHETEN PÅ NORSK KONTINENTALSOKKEL

Forskningsdirektør Tor Ulleberg fra SINTEF

SINTEF fikk i oppdrag å se på helikoptervirksomheten, vurdere risiko og komme med tiltak til forbedringer/økt sikkerhet.

Del 1 skulle jobbe med å definere ansvarsforhold og oppgavefordeling i denne forbindelse.

Det kommer frem at det fortsatt er uklart tilsyns-/ansvars- og oppgavefordeling mellom Luftfartstil-



Båttur med reker.

AIRPORTHOTEL 7. – 9. MAI



Underholdning under middagen ved Odd Børretzen.

synet, Oljedirektoratet (OD) og Samferdselsdepartementet.

Utvalget mener at luftfarts-myndighetene er for passive, og at OD ikke har prioritert sikkerhetsarbeid nok.

"Det er pr. i dag ingen aktiv pådriver for å bedre sikkerheten," sa Ulleberg.

Tilsynet bør gis utvidet myndighet, mener Sintef, slik at de får ansvar for sikkerheten fra takeoff til landing for faste og flyttbare installasjoner.

Utvalget tilrår krav om HUMS, og at en samordner risiko-analyser i et slags samarbeidsforum. Kompetansen på risikoanalyse må opp.

I tillegg har SINTEF følgende tilrådinger:

- AML skal gjøres gjeldende for pax. i helikopteret under flyturen på norsk sokkel.
- Tilsynet bør innføre krav om simulatorentrening.
- Bør ha standardisering av helidekk, opplæring, drakter, vester, etc.
- Bør klargjøre hva tjenestene virkelig koster
- Passe på at kommersialisering ikke bidrar til at fokus dras bort fra flysikkerhet/ infrastruktur.

Ulleberg savner økonomiske bidrag fra myndighetene på dette området.

Myndighetene i England gir årlig 10 millioner til helikopter-sikkerhets forskning.

VIL FELLES HAVARIKOMMISJON BEDRE FLYSIKKERHETEN?

I et EU Direktiv (84/56/EF) er det vedtatt at fra

2002 skal Havarikommisjonen for sivil Luftfart (HSL) også granske jernbaneulykker.

Erik Jersin fra SINTEF redegjorde for noen fordeler og ulemper med felles havarikommisjon.

Fordeler:

- en videreutvikler granskingsmetoder
- økt faglig bredde som igjen fører til økt kvalitet på rapporter (tilrådinger).

Dette mener han må gi høyere flysikkerhet.

Ulemper:

- tungrodd administrasjon
- vanskelig å gjennomføre tiltak
- faglige problemer
- mindre fokus på flyulykker.



Trubadur på båttur.



Konklusjon:

En felles havarikommisjon vil ikke bedre flysikkerheten, men de andre (jernbane) vil få økt sikkerhet.

Ann-Louise Eksborg fra havarikommisjonen i Sverige redegjorde for deres kommisjon som ble felles med både jernbane og sjøfart fra 1990.

Eksborg så flest fordeler med en slik kommisjon:

- bred faglig kompetanse
- like granskingsmetoder uansett ulykke
- rasjonalisering i det administrative området

Hun avsluttet midlertidig med å si at at statens Havarikommisjon i Sverige har for begrenset ansvarsområde for granskning. Det er kun seriøse hendelser med store materielle skader, personskader eller dødsfall som blir gransket.

Direktør i HSL, Finn Heimdal, var også en tanke skeptisk til en felles kommisjon.

HSL har brukt veldig lang tid på å komme dit de er i dag. Nye medlemmer vil derfor sannsynligvis forvente raske resultater av granskinger.

Heimdal la vekt på at det kunne bli en konkurranse om tilgjengelige ressurser mellom partene i kommisjonen. Utfordringene i dag, mener Heimdal, er derfor å bygge ut HSL med jernbanen uten å tape noe av det bestående. En må:

- utnytte erfaringer fra luftfart for å bedre rutinene for banetransport (rapporter/undersøkelser.)
- dempe forventningene til raske resultater
- bevare en korpsånd som overbygger faggrensene og hindrer kompetansestrid.

REDNINGSHELIKOPTERTJENESTEN OG VIRKSOMHETEN OFFSHORE

Avdelingsdirektør i Justisdepartementet, Ole Hafnor, hadde et foredrag om hvilke områder som ble sett på i forbindelse med redningstjenesten i Norge. Hafnor henviste forøvrig til Stortings prp. Nr. 45 som skulle komme ut etter konferansen. Vi vil komme tilbake til denne saken når den er offentliggjort.

Følgende områder ble iallefall behandlet;

- Basemønsteret
- operatør (Sivil/militær/anbud?)
- Beredskapstiden/reaksjonstiden
- Fast lege i crew?
- Ansvarsforhold-bør justisdepartementet få fullt ansvar?

Ketil Karlsen fra LO's Helikopterutvalg redegjorde for utviklingen i offshore industrien frem til idag. Allerede fra 1970 var det satt krav til at redningshelikopteret skulle kunne plukke opp 20 personer, og en skulle ha en reaksjonstid på en time.

Antall offshore arbeidere fra 1970 har økt flere ganger, men en har likevel ikke hatt noen oppgradering i redningstjenesten. I tillegg krangles det om hvem som skal ha det økonomiske ansvaret.

Karlsen la frem et forslag om å få et redningsfaglig redningsråd underlagt justisdepartementet som består av LO, fiskarlag og brukere generelt (pga. Kompetansen)

PROSJEKT 7660 ENHETSHELIKOPTER I FORSVARET

Nils Frøiland

NSHP- Nordisk samarbeid forventer en konklusjon om hvilken type /typer man skal gå inn for sommeren 2001. Formålet med å anskaffe et enhetshelikopter er å redusere antall helikopter.

Ved enhetsflåte vil det da behøves 36 istedenfor dagens 41, og disse skal brukes til følgende:

- fregattstøtte
- kystvakt
- redningstjeneste
- hærstøtte

En ser da for seg en uavhengig redningstjeneste som ikke forringes av de andre områdene. (10 redn. Helikoptere ved dagens basemønster)

En vil spare 1-1,5 milliarder ved et enhetshelikopter. Innkjøpsprisen blir lavere ved at de nordiske landene går sammen, og en får flere driftsfordeler (logistikk, trening etc.) En forventer leveranse 2004-2008.

Tekst og foto: Laila Østbo



Vi har **BESØKT**



*Over: Våren er kommet til Tromsø.
Til venstre: Tromsø sett fra Fløya.*

LUFTRANSPORT AS

Nordens største ambulanse operatør

NHF-Nytt fortsetter sin besøksrunde hos sine medlemmer, og valgte denne gang å legge turen til Lufttransport og basen deres i Tromsø. Dette er en base med både fly og helikopter. Midnattssola skulle også beskues for første gang da jeg reiste nordover tirsdag morgen den 5. juni. Jeg vil begynne med å takke for en super mottakelse i Tromsø!



Over: Over til venstre: Liv Krane Gjerdum og Jan-Erik Laahne, flykoordinatør på FKS i Tromsø.

Til venstre: Laila Østbø og Marit Vollan besøker Fløya.

Litt historie

Luftrtransport ble etablert på Bardufoss i 1971, med flyging på Svalbard allerede den gang. Hovedoppgavene var innenlandsoppdrag med brannslukking som en viktig del av driften. Senere skulle selskapet også begynne med offshore flyging.

I 1986 kjøpte Helikopter Service AS selskapet, og da ble offshore biten overført til HS. Mørefly (etablert 1955) og Luftrtransport slo seg sammen i 1995. Nå ble hovedoppgavene ambulansflyging, polare flyginger, kystovervåking og innlandsflyging. HS og Luftrtransport ble kjøpt opp av CHC i 1999, og i fjor ble Luftrtransport solgt til Norwegian Air Shuttle (NAS).

Fakta om Luftrtransport (LT)

Selskapet er en JAR-145 godkjent vedlikeholdsorganisasjon som har ingeniører og verkstedtjenester utover minimumskravene. Det er 130 ansatte i LT, og ambulansflyene flyr ca. 7500 timer årlig. Dette utgjør ca. 8000 passasjerer. Helikopterene flyr ca. 1200 timer i året, noe som tilsvarer ca. 1400 passasjerer. Selskapet omsetter ca. 215 millioner kroner årlig.

Flåten

Luftrtransport har per i dag 12 fly i drift. 9 stk Beech 220 King Air som brukes i ambulansetjenesten. En tiende Beech bli satt inn som erstatning når et fly skal på ettersyn. På den måten har en til enhver tid 9 fly i drift. To Dauphin SA365N flyr charter og kystvakt på Svalbard, og i tillegg har de en Duphin SA365SN2 og en splitter ny Augusta 190E Power som skal begynne å fly i Arendal fra 1. Juli.

Baser og kontrakter

LT har ambulanshelikopter i Tromsø, Brønnøysund, Ålesund og Arendal. De flyr på en kontrakt med Statens Luftambulans som løper fra 1. april 2001, og varer i tre år med mulighet for tre års for-

lengelse. Flyene er plassert i Kirkenes, Alta, Tromsø, Bodø, Brønnøysund, Ålesund og Gardemoen. Denne kontrakten løper fra 1. juli 2001 til 30. juni 2007 med mulighet for forlengelse i to år.

I tillegg til ambulansflygingen driver selskapet med Charterflyging og kystovervåking på Svalbard. Luftrtransport driver også Flykoordinerings-sentralen i Tromsø. Flyene skal kunne være i luften innen 30 minutter, mens helikopterene har en reaksjonstid på 15 minutter. Tungt vedlikehold av flyene skjer vanligvis i Alta og Vigra, mens helikopterene får utført tyngre vedlikehold i Tromsø og Vigra.

Tromsø

Tromsø basen ble etablert i august 1983, og har siden sammenslåingen med Mørefly i 1995 vært hovedbasen. Her finnes hovedlageret, verksteder, ingeniører, logistikkavdeling, og selskapets ledelse.

Det er ca. 40 ansatte i Tromsø inkludert flykoordinatorene på Ritø.

Når man pratet med ansatte om deres jobb, er det snart å se at det er forskjell på store og små selskaper. Selv jobber jeg i CHC Helikopter Service, og f.eks en planlegger der har f.eks. helt andre oppgaver enn en i Luftrtransport. I Luftrtransport er det nemlig en og samme person som på data logger alt ettersyn/arbeid som blir gjort på flyene, oppdaterer motorbøker og andre bøker, planlegger og bestiller planlagte deler og mye mer. I større selskaper har man ofte flere personer som tar seg av hver sin oppgave.

Flykoordinerings-sentralen i Tromsø

NHF-Nytt valgte å besøke Flykoordinerings-sentralen (FKS) på Regionalsykehuset i Tromsø første dagen. Det er Statens Luftambulans som har tildelt selskapet oppgaven med å koordinere det meste av ambulansflyene i selskapet.

7 personer arbeider i dette teamet som skal ha



*Over: Ambulansesjef Geir Arne Sørensen (Harley-fan)
Til venstre: Ulle Lundquist, Ivar Kravik og Mads André Jarbo var crewet denne dagen.*

full oversikt over flyene 24 timer i døgnet. Oppgavene er aldri like, og utfordringene står ofte i kø i en slik jobb.

Liv Krane Gjerdrum og Jan-Erik Laahne fortalte villig om deres hverdag på FKS.

En sykepleier svarer telefonene fra ambulanse- og sykehus personell, og avgjør ved hjelp av sine medisinske kunnskaper behovet for å bruke ambulansfly. Dette blir så diskutert med flykoordinatorene.

Flykoordinatoren skal hele tiden kjenne til den tekniske tilstanden på flyene, og hvor disse til enhver tid befinner seg. (Både akutte og bestillingoppdrag blir utført med utgangspunkt fra FKS. Sistnevnte er vanligvis forflytninger mellom sykehus pga operasjoner, endret tilstand etc.)

Er det bestemt at oppdraget skal utføres, begynner koordinatoren å sette hjulene i sving. Crew og utstyr skal ordnes, fuel skal bestilles og værmelding sjekkes. Ambulansebil må ofte ordnes til destinasjons-stedet for å hente pasienten, crew skal ha mat, og en flyplass må gjerne åpnes fordi den er nattestengt. Da må de rette personer vekkes, og i tillegg må det kanskje ordnes med brøyting om vinteren!

Denne jobben kan nok høres grei ut hvis det bare gjaldt ett fly, men på kveld/natt er man de fleste dagene i uka alen på jobb med ansvar for flere...

I tillegg til alt som omhandler oppdragene der og da, skal alle viktige henvendelser loggføres på pc, og bestillings-turene for dagen etter må planlegges. FKS er også en værmeldings-tjeneste som helikopter- crewet benytter seg av.

Det er ikke uvanlig at en flykoordinator kommer hjem etter endt skift og finner matpakka si urørt i veska! Ære være den som takler en slik jobb uten å bli stresset...

Dag to fikk jeg være med i et ambulansfly på ruta Tromsø-Mo i Rana- Bodø og tilbake til Tromsø. Crewet i et slikt fly består av en intensiv-sykepleier som i dag var Ulle Lindquist, kaptein Ivar

Kravik og styrmann Mads Andre Jarlo. Jeg fikk være med en av de eldre Beech flyene som ikke har helt riktig farge på stripene, LN-Moa som har fast base Alta.

Dagskiftet i ambulansflyene har stort sett bare bestillingsturer hele dagen hvis ingenting akutt dukker opp. Vi hadde med oss pasienter på alle strekningene, så sykepleieren hadde det travelt med å overvåke tilstand samtidig som det var mye papirer å fylle ut i forbindelse med overflyttingene. Det er viktig å få siste oppdaterte tilstand ved mottakelsen. Det ble en runde på nesten fem timer, og jeg må si at det er utrolig interessant å få være med. Man fikk et inntrykk av hverdagen til dagens flygende ambulanser. Crew sammensetningen er annerledes i helikopterene. Der har man en pilot, en redningsmann som bistår piloten under flyging, og en anestesilege som tar seg av pasienten bak i cabinen.

Ambulansehelikopterene har flere akutt-oppdrag på grunn av deres tilgjengelighet. Redningsmannens oppgaver og utdanning kan du forøvrig lese om i NHF-Nytt 4-200, da NHF-Nytt besøkte Norsk Luftambulans.

Ny logo

Lufttransport har fått ny logo. Tanken bak den nye logoen er at den skal symbolisere en luftig L i vingeform. Boomerang-formen skal signalisere presisjon, hurtighet og effektivitet, mens den myke formen poengterer at det dreier seg om menneskelig omtanke og omsorg.

Augusta 109E Power

Jeg var to dager for tidlig ute til å få se den nye stoltheten til Lufttransport.

Selskapet er det første i Norge som tar i bruk en Augusta. Det ble ettersendt litt bilder og informasjon om denne maskinen som skal brukes i ambulansetjenesten i Arendal fra 1. juli i år.

NOK ET ANGREP PÅ FAGFORENINGEN

Stabelutvalgets forslag om tvungen avstemning og kopling er ute til høring og debatt. Det er ikke første gangen de siste årtiene at toppene i hovedorganisasjonene til arbeidsgiverne og en del av fagbevegelsens topper prøver seg.

FØRSTE RUNDE

I 1996 lanserte NHO- og LO-ledelsen lovforslag for å begrense fagforeningsrettighetene: Arbeidsrettsrådets innstilling av 1996 (NOU: 1996 14, "Prinsipper for ny arbeidstvistlov"). Her ble det foreslått at kun sentralistiske hovedorganisasjoner med over 100 000 yrkesaktive medlemmer skulle ha reell forhandlings- og streikerett. Dessuten ble det foreslått at meklingsmannen skulle kunne pålegge uavhengige fagforeninger å stemme over tarifforslag, og at uavhengige fagforeninger måtte godta en tariffavtale som en hovedorganisasjon hadde inngått på samme område. I kommunal sektor skulle avstemningene i de enkelte forbundene koples innenfor de hovedorganisasjoner de var medlem av.

Forslagene møtte massiv motstand, og de ble parkert da sentrumspartiene inntok regjeringskontorene i 1997.

ANDRE RUNDE

Men i 1999 ble Stabelutvalget nedsatt av den samme sentrumsregjeringen. Utvalget skulle vurdere noenlunde de samme spørsmålene som Arbeidsrettsrådet. Utvalgets offisielle navn var: Utvalget for tarifforhandlingssystemet.

Denne gangen var utvalget sammensatt av representanter for toppen av LO, Akademikerne Fellesorganisasjon, Akademikerne og på arbeidsgiversiden av NHO, Kommunenes Sentralforbund (KS), Handels og Servicenæringens Hovedorganisasjon (HSH), Arbeids- og administrasjonsdepartementet (AAD), Norsk Arbeidsgiverorganisasjon for virksomheter i offentlig eie (NAVO). Ingen uavhengige forbund var representert. Utvalget la fram sine forslag 2. april i år. Det er ingen lystig lesing...

Utvalget foreslår kun ulike måter å begrense demokratiet på. Forslagene gjelder privat, kommunal og statlig sektor. Men før vi går inn på de tre sektorene skal vi først fortelle om forslag utvalget ikke fremmer:

FORTSATT TVUNGEN LØNNSNEMND

Norge blir stadig kritisert av menneskerettighetsorganene ILO og Europarådet (Europarådet har inngenting

med EU å gjøre) for bruken av tvungen lønnsnemnd. Men verken utvalget samlet eller fagforeningsrepresentantene fremmer et eneste forslag til lovendring som vil begrense myndighetenes muligheter til å bruke tvungen lønnsnemnd.

PRIVAT SEKTOR

I privat sektor foreslår et flertall i utvalget at meklingsmannen skal kunne pålegge en fagforening å stemme over et forslag til tariffavtale og at han skal kunne kople sammen avstemningene til de enkelte forbundene til en stor avstemning.

For eksempel vil han kunne kople avstemningene til uavhengige forbund med avstemningene til LO og YS forbund. Eller hvis for eksempel LO vedtar et samordnet oppgjør der LO forhandler for alle forbundene i privat sektor, skal meklingsmannen kunne kople avstemningene til de enkelte forbund utenfor LO til LOs avstemning.

Denne typen kopling var utbredt på 60- og 70-tallet, helt fram til at Arbeidsretten i 1982 slo fast at meklingsmannen ikke hadde lov til å pålegge en fagforening å stemme mot dens vilje. Nå vil altså et flertall i utvalget at loven skal endres.

KOMMUNAL SEKTOR

Også i kommunal sektor foreslår utvalget at meklingsmannen skal kunne pålegge avstemning og kople avstemningene.

Utvalget vil også at "partene" skal bli enige om at hovedorganisasjonene og Kommunenes Sentralforbund skal forhandle og stemme samlet i hver enkel hovedorganisasjon. Det vil bety at de enkelte yrkesgruppene: sjukepleiere, hjelpepleiere og så videre, mister råderetten over sine avtaler og om de skal streike eller ikke for en bedre avtale.

STATLIG SEKTOR

I statlig sektor har meklingsmannen allerede under dagens lovgivning myndigheten til å pålegge og kople avstemninger. I statlig sektor har ikke kopling og tvungen avstemning vært brukt.

Grunnene til at kopling var svært utbredt i privat sektor på 60- og 70-tallet men ikke ble brukt i statlig sektor er mange. Men en av grunnene er at loven (tjenestetvistloven) begrenser i utgangspunktet hvem som har forhandlingsrett.

Utvalget foreslår at begrensninger i hva slags organisasjoner som skal kunne forhandle i staten skal bli enda strengere, dette til tross for at man må anta at allerede de nåværende bestemmelsene er i strid med menneskerettighetene, og at antallet statsansatte vil synke framover. Utvalget vil også begrense forhandlingsretten til uavhengige forbund.

GSRETTIGHETER

MOT FRIE FORBUNDSVISE OPPGJØR

Mye av det som Arbeidsrettsrådet innstilling av 1996 ville oppnå av begrensninger i organisasjonsfriheten, den frie forhandlingsretten og streikeretten ble altså fremmet i en annen form. Det er frie forbundsvise oppgjør og forbundsleddet i fagforeningene som skal svekkes.

Hovedorganisasjonenes ledelser skal få styrket makt og uavhengige forbund er per definisjon en uting som må miste rettigheter.

ET SPLITTET UTVALG

Men der Arbeidsrettsrådets innstilling av 1996 var enstemmig, er Stabelutvalget dypt splittet.

Når det gjelder kopling er det kun LOs to representanter som sammen med arbeidsgiverrepresentantene utgjør et flertall mot de to ekspertene og fagforeningsrepresentantene fra YS, A og AF.

Og allerede samme dagen som Stabelutvalgets innstilling ble lagt fram, gikk en av Norges fremste arbeidsretts- og menneskerettighetsekspert, Stein Evju ut og erklærte at koplingsforslaget er i strid med Norges menneskerettighetsforpliktelser.

MASSIV MOTSTAND

Enda viktigere er den motstanden mot Stabelutvalgets forslag som ble vist på pressekonferansen som ble holdt en time etter at Stabelutvalgets innstilling var presentert.

Her var det femten forbund som sto samlet bak en motstandsfront mot Stabelutvalget. Disse var: Norsk Lærerlag, Lærerforbundet, Norsk Helse- og Sosialforbund, Fellesorganisasjonen for barnevernspedagoger, sosionomer og vernepleiere, Politiets Fellesforbund, Oljearbeidernes Fellessammenslutning, Norsk Transportarbeiderforbund, Norsk Olje- og Petrokjemisk Fagforbund, Norsk Flygerforbund, Norsk Flytekniker Organisasjon, Lederne, Farmasiforbundet, Selgerforbundet, Norsk Sykepleierforbund, Norsk Journalistlag.

Og etterpå har flere fagforeninger sluttet seg til oppropet.

HVA MENER PARTIENE?

Det er altså en like massiv motstand mot Stabelutvalget som mot Arbeidsrettsrådets innstilling. Nå er innstillingen ute til høring med frist til 1. oktober 2001. I mellomtiden er det stortingsvalg.

Uavhengige Fagforeningers Forum vil utfordre partiene til å si fra om hvor de står når det gjelder innstillingens forslag. Deres svar vil bli offentliggjort.

Vi skal, sammen med det store flertallet av fagorganiserte igjen vinne kampen for å forsvare demokratiet og grunnleggende menneskerettigheter.

Kristiansund-kontrakten bekreftet

Vi sender i dag ut følgende pressemelding:

"CHC Helikopter Service vant anbuds-konkurransen om treårskontrakten for helikopterflyging fra Kristiansund for oljeselskapene Statoil, Norsk Hydro og Norske Shell. Kontrakten inneholder i tillegg opsjoner på forlengelse i to år.

Statoil har ledet anbudsarbeidet på vegne av de tre oljeselskapene. Basert på dagens aktivitetsnivå vil kontrakten representere en omsetning på ca. 160 millioner kroner i året.

Kontrakten gir stabil beskjeftigelse for de tre helikoptrene som i dag opererer ut fra Kristiansund - to av de nyeste Super Puma

Mk 2 og ett Super Puma-helikopter - og gjelder fra 1. juli 2001.

For CHC Helikopter Service har denne kontraktstildelingen stor strategisk betydning.

I tillegg til de tre helikoptrene sysselsetter basen i Kristiansund 45 personer. Herfra går helikoptertrafikken daglig mellom Kristiansund lufthavn, Kvernberget og feltene Draugen, Heidrun, Njord og Åsgard, samt riggene som leteborer i Haltenbanken-området.

Statoil valgte for kort tid siden å forlenge den eksisterende avtalen med CHC Helikopter Service i Brønnøysund ved å benytte sin opsjon på ytterligere ett år, til 30. april 2002.

Denne forlengelsen har en verdi av ca. 25 millioner kroner.

CHC-konsernet har beskjeftigelse for Brønnøysund-helikopteret når dette går av kontrakt fra 1. mai neste år.

CHC Helikopter Service er en del av det kanadisk-eide CHC Helicopter Corporation, verdens ledende helikopterkonsern, som med sine datterselskaper og investeringer representerer en flåte på over 300 helikoptre og sysselsetter 2.500 mennesker fordelt på 21 land. "

*Johan P. Petersen
Informasjonssjef*



En ansatt i CHC
Helikopter
Service har sendt
inn noen bilder
som han gjerne
vil dele med
leserne i NHF-
Nytt. Det dreier
seg om et flaretip
skifte på Sleipner
Alpha. Lasteopp-
draget fant sted i
februar 2001.

FLARETIP SKIFTE P

SKIFTE



HVA ER NHF?

NHF står for Norsk Helikopteransattes Forbund, og vi ble stiftet i november 1984. Det er et landsomfattende, frittstående og partipolitisk nøytralt forbund.

- Vi har som oppgaver å ivareta medlemmenes lønns- og arbeidsvilkår, rettslige og sikkerhetsmessige interesser i alle former for arbeidsforhold overfor arbeidsgiver og myndighetene.
- NHF er et av landets minste forbund med direkte forhandlingsrett overfor Næringslivets Hovedorganisasjon (NHO) og Flyselskapenes Landsforening (FL).
- Alle ansatte i selskaper/ konsern som driver med helikoptervirksomhet i Norge kan bli medlemmer i NHF.

ADVOKATHJELP

Det kommer stadig henvendelser til oss i styret om hvilke rettigheter vi har som medlemmer. NHF har fast advokatavtale som sikrer medlemmene i arbeidsrettsspørsmål.

I tillegg har alle medlemmer anledning til å benytte advokaten til private saker inntil 1 time kostnadsfritt pr. år. Vår faste advokat er tilknyttet et advokatfirma hvor de har alle typer advokater. Ønsker du å benytte deg av dette tilbudet, vennligst ta kontakt med foreningskontoret der du jobber.

Ønsker du å
ANNONSERE
i NHF-nytt?

Ta kontakt med redaktør
Laila Østbø for prisoversikt
Tlf. 41 40 20 70
e-mail: nhf-nytt@nhaf.no

MEDLEMMER I NHF

Pr. 15. februar 2001

MF-Astec.....	196
MF-CHC HS.....	116
TAF-Astec.....	85
TAF-CHC HS.....	41
TAF-LT.....	14
LTTF.....	33
NLA.....	31
Airlift.....	9
Saga Petroleum.....	1
NHF.....	9
TOTALT.....	535

KURSVIRKSOMHET

Det er viktig at alle som ivaretar vårt avtaleverk har god kjennskap til dette.

Dette gjelder både de sentrale og lokale tillitsvalgte. Vi ønsker at også medlemmene engasjerer seg for fellesskapet. Kurstilbudene er åpne for alle våre medlemmer av NHF, og skal på den måten bidra til å sikre fremtidig rekruttering av kvalifiserte personer til styrene i lokalforeningene og forbundet.

NHF er medlem i Yrkesorganisasjonenes Sentralforbund Utviklingscenter (YSU) og har dermed tilgang på et omfattende og variert kursprogram.

Kurskatalog finnes på foreningskontoret.

TEKNISK UTVALG I NHF etterlyser tilbakemelding fra alle lokalforeningene med hensyn til invitasjonen som ble sendt ut. Hver lokalforening ble der oppmuntret til å opprette en teknisk komité/ utvalg i foreningen.

NHF HAR LAGET NY INFO-BROSJYRE

Denne kan du spør etter på foreningskontoret.

NESTE NUMMER:

**NHF-Nytt besøker
Paris Air Show**

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



1981 Treasure Supporter Bell 212



1974 Ekofisk Bell 212 og Reidar Lillejord, Ingemar Brattli og Pål Engström.