

# NR. 1 • 2004 NHAF-NYTT

MEDLEMSBLAD FOR NORSK HELIKOPTERANSATTES FORBUND



[www.nhaf.no](http://www.nhaf.no)

# Norsk Helikopteransattes Forbund

Postboks 522, N-4055 Stavanger Lufthavn

Telefon 51 94 19 24, Telefax 51 94 17 83

e.post [post@nhaf.no](mailto:post@nhaf.no) [www.nhaf.no](http://www.nhaf.no)

## STYRET I NHF



### Leder

Pål Bentsen  
Lundsvågen 14, 4085 Hundvåg  
Tlf.: 51 54 81 05  
Jobb: 51 94 13 13  
e-post: [pbentsen@nhaf.no](mailto:pbentsen@nhaf.no)



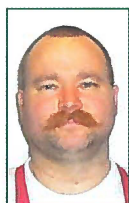
### Nestleder

Laila Østbø  
Liveien 15, 4018 Stavanger  
Tlf: 51 58 13 29, 41 40 20 70  
Jobb 51 94 18 12  
e-post: [laila@nhaf.no](mailto:laila@nhaf.no)



### Sekretær

Marit Vollan  
Skjelnan, 9022 Krokeldalen  
Tlf: 77 63 36 14, 97 53 04 11  
Jobb: 77 67 00 22  
Fax: 77 60 83 86  
e-post: [mvollan@lufttransport.no](mailto:mvollan@lufttransport.no)



### Styremedlem utdanning

Stig Selvåg  
Gimraveien 107, 4054 Tjelta  
Jobb: 51 94 17 67  
Mob: 915 68 057  
e-post: [stig.sel@c2i.net.no](mailto:stig.sel@c2i.net.no)



### Styremedlem info

Geir Soligard  
Prost Refsumsvei2, 2005 Rælingen  
Tlf: 63 83 32 44, 91 32 00 29  
Jobb: 64 86 28 72  
e-post: [geir@nhaf.no](mailto:geir@nhaf.no)



### Styremedlem økonomi

Morten Johannessen  
Gramstadvn 3, 4024 Stavanger  
Tlf: 51 53 41 42  
Jobb: 51 94 17 74  
e-post: [mjohanne@chcastec.com](mailto:mjohanne@chcastec.com)



### Styremedlem lover og bestemmelser

Sigve Moi  
Helletunet 1, 4052 Røyneberg  
Tlf: 51 65 52 70, 91 81 44 18  
Jobb: 51 94 18 12  
e-post: [smoi@chchs.com](mailto:smoi@chchs.com)



### 1.varamedlem

Ørjan Johansen  
Sagabrinken 43, 9517 Alta  
Mob. 90 69 60 89  
e-post: [orjan.johansen@lufttransport.no](mailto:orjan.johansen@lufttransport.no)



### 2.varamedlem

Tommy Hansen  
Nebbaveien 45, 1407 Vinterbro  
Jobb: 64 86 28 72  
Mob 41 25 59 97  
e-post: [tommy.hansen@snla.no](mailto:tommy.hansen@snla.no)



### 3.varamedlem

Eivind Elvatun  
Sandtuene 5, 4033 Stavanger  
Tlf.: 51 80 11 32, 91 66 78 28  
Jobb: 51 94 10 00  
e-post: [elvatun@c2i.net](mailto:elvatun@c2i.net)



### 4.varamedlem

Bjørn Kato Nesse  
Lie, 5353 Straume  
Tlf: 56 32 21 32, 95 20 26 73  
Jobb: 51 94 31 24  
e-post: [bnesse@chchs.com](mailto:bnesse@chchs.com)

# LEDEREN



LEDER Pål Bentsen

*Det er kjekt å kunne meddele dere at Norsk Helikopter Teknikerforening nå har tilsluttet seg NHF. NHF organiserer nå oppimot 100% av teknikere og mekanikere som er knyttet opp til offshoreflygingen på Norsk sektor.*

**Kjære medlemmer, ønsker dere et riktig Godt Nytt År.**

Det er kjekt å kunne meddele dere at Norsk Helikopter Teknikerforening nå har tilsluttet seg NHF. NHF organiserer nå oppimot 100% av teknikere og mekanikere som er knyttet opp til offshoreflygingen på Norsk sektor. NHF organiserer og en stor andel av øvrige arbeidstakere innen offshore relatert helikopter virksomhet.

NHF representerer og en stor andel av arbeidstakere tilknyttet luftambulans og øvrig innlandsoperasjoner. Vi kan slå oss på brystet og si at vi er det største forbundet innen vår bransje i Norge.

NHFs Representantskapsmøtet er nå rett rundt hjørnet, som avholdes i Bergen(Norges vakreste by) den 14 februar. Der er demokratiet eneveldig. På representantskapsmøtet skal NHFs mål og strategier fastsettes, kandidater til de forskjellige verv velges og eventuelle vedtektsendringer behandles for den kommende perioden.

Vårens lønnsforhandlinger er rett rundt hjørnet. NHFs tariffkomite arbeider med å lage forslag til tariffrevisjoner. Når tariffkomiten har utarbeidet sitt forslag vil samtlige lokalforeningsledere som er berørt av tariffforhandlingene inviteres til å gi kommentarer til forslagene.

Det har vært debatt rundt fremtidens pensjonsordninger. Bakgrunnen for dette er at det blir en stadig større utfordring å finansiere dagens pensjonsordninger. Vi ser at samfunnet eller

myndigheter ønsker å holde arbeids-takerne lengre i arbeid. Skal en få til dette tror jeg at det må lages ordninger som gjør det mulig å trappe ned gradvis eller tilpasses med tanke på arbeidsbelastning, arbeidsoppgaver og arbeidstid for eldre arbeidstakere, og en må gjøre forholdene slik i arbeidslivet at de ansatte ikke blir utslitt før oppnådd pensjonsalder. Dette må også kunne gjøres på en slik måte at den enkeltes pensjon ikke forringes av det. Jeg mener politikere bør tilstrebe å lage forutsigbare ordninger slik at den enkelte kan planlegge sin fremtid etter det. Den usikkerhet som har oppstått som følge av samfunns-debatten rund pensjonsordninger har ført til at noen har pensjonert seg før det var nødvendig. Dette for å sikre seg dagens ordninger.

Det har vært mye usikkerhet og media oppslag rund utflagging og omorganiseringer i de CHC eide selskapene Astec og CHC Helikopter Service. Uten at jeg kan spå noe om utvikling eller fremtid i denne sammenheng er det positivt at der i den siste tiden har vært en direkte dialog mellom eierne og de tillitsvalgte. Jeg mener at det er svært viktig at en slik dialog er på plass og at den er kontinuerlig. Kun det kan sikre at de tillitsvalgtes synspunkter kommer frem til beslutningstaker. Det er eierne og de ansatte tjent med.

Pål Bentsen  
Leder- NHF  
20/1-2004



# REDAKTØREN

**Ja så er det gått et år til. Tida flyr så fort.**

Vi har nå veldig mye stoff, så vi får ikke plass til alt i dette bladet. Men for all del...send inn mer. Det er bare positivt.

Det er faktisk en sjelden luksus.

Det har det siste året vært svært turbulent i flere selskaper av forskjellige årsaker. Vi får håpe på et roligere år neste år. Hos oss i NLA er det nå bestemt at teknisk hovedbase skal flyttes. Det er stor spenning rundt dette. Men når det er sagt, så må jeg berømme ledelsen i NLA for sin åpenhet i forhold til dette.

De ansatte har hele tiden hatt med en representant i prosessen. Det nærmer seg nå rep. møte for 2004, med valg av representanter til forskjellige oppgaver i NHF. Redaktøren må vel innrømme at han ikke har gjort noen spesiell god jobb med å få utgitt bladet, så dette blir vel det siste for min del. Min interesse for dette har nok ikke vært helt på topp. Men for all del det har vært lærerikt også.

Jeg vil på forhånd takke de som har sendt inn bidrag til bladet i min periode.

**Takk for meg.**

Geir

[nhf-nytt@nhf.no](mailto:nhf-nytt@nhf.no)

## **Fra Info Tjenester er det følgende kurs å velge i :**

### **Kursene her er det faste tidspunkter og steder på Lønn:**

- Lønn innføring
- Reise/oppholdtgifter
- Lønn vid
- Bytte kontantlønn med frynsegoder
- Utland/folketrygd og lønn

### **Regnskap/Skatt/avgift:**

- Praktisk regnskap innføring
- Praktisk regnskap meverdiavgift
- Meverdiavgift vid
- Regnskapsforståelse
- Driftsregnskap og økonomistyring
- Lønnsomme investering/prosjektanalyse

### **Arbeidsrett/Trykderett/Pensjoner:**

- Sykdom/fødsel osv
- Arbeidsrett inf
- Arbeidsmiljø
- Ferieloven
- Sykepenges osv
- Verneombud/AMU
- Pensjoner/AFP

### **Fra Cama er de følgende kurs å velge i :**

- Moderne arbeidsmiljø
- Forhandlingskompetanse i arbeidslivet Gr kurs
- Forhandlingskompetanse i arbeidslivet Vg kurs
- Jus for ansatte og tillitsvalgte
- Kopetanseutvikling
- Medlemsrekruttering
- Pensjoner
- Presentasjon og formidling
- Regnskap og Økonomisk Vg kurs
- Rollen som tillitsvalgt
- Rådgivning og veiledning
- Omstilling i arbeidslivet

**Kursene som Cama har kan bli skredder sydd til våres behov samt at vi kan bestemme når / hvor og hvilket kurs vi vil ha. Cama har også en hjemme side hvor du kan se en oppdatert liste over hvilke kurs de har. Hjemmesiden er [www.Cama.no](http://www.Cama.no)**

*Hilsen Styremedlem utdanning  
Stig Selvåg*

**PS! Deadline for stoff til  
NHF-nytt er 15. april**

## Fokusering på hviletidsbestemmelsene

Det har nylig vært en rettssak i Stavanger Tingrett, hvor en tekniker i Norsk Helikopter AS saksøkte selskapet for urettmessig avskjedigelse. Dommen falt i slutten av oktober, hvor teknikeren fikk medhold.

Teknikeren mottok avskjedigelsen 14.okt. 2002. Begrunnelsen var 2 hendelser med brudd på hviletids bestemmelsene.

Dette er jo et problem som store deler av bransjen har problemer med. Hvis alle som har brutt disse bestemmelsene skulle få avskjedigelse, så ville mange selskaper stoppe opp.

Fordelen med denne rettssaken må være at dette problemet nå kom frem i lyset. Hvis man studerer arbeidsmiljøloven, så er det ikke mange som kan påstå at de aldri har brutt den.

De fleste selskaper har endatil strengere regler i sitt regelverk og avtaler.

Under rettssaken i Stavanger innrømmet Norsk Helikopter at den ene hendelsen ikke var grov nok til avskjedigelse, men at den andre var svært grov.

Man ble ikke helt enige om hvordan man definerte hva som var hviletid og fra når den skulle regnes. Det groveste ble til slutt satt til ca. 6 timer hviletid mellom 2 økter. Er dette svært grovt? Det var altså dokumentert en hendelse på 6 timer hviletid.

Det skal ikke stikkes under en stol at motparten (Norsk Helikopter AS) også trakk frem hendelser med teknikeren fra andre selskaper som ikke hadde noe med hviletid å gjøre for å påvirke retten. Teknikeren og vedlikeholdsjefen i Norsk Helikopter hadde fra før av et anstrengt forhold til hverandre.

De fleste som bryter hviletidsbestemmelsene, gjør dette for å " holde hjulene i gang".

Er vi tjent med dette?

Gjør vi oss en "bjørnetjeneste".

I noen selskaper vil det sikkert bli vanskelig å overholde bestemmelsene til enhver tid, men jeg tror det er på tide å få en innskjerpelse på dette.

Det er forresten ikke bare hviletiden som er problemet. Lengden av sammenhengende arbeidstid er for så vidt et like stort problem som det også må settes fokus på. Opererer mange selskaper med for få ansatte?

Nå måtte teknikeren i Norsk Helikopter AS betale en høy pris ved at han ble avskjediget. Norsk Helikopter AS har anket denne dommen, og NHF- Nytt vil følge saken videre.

Geir Soligard  
nhaf-nytt@no

## Yrkessykdom for helikopterteknikere?

Etter 25 år på tyngre helikopter med en mengde linetjeneste er jeg nå uføretrygdet uten alt for lyse utsikter for fremtiden. Selvfølgelig kunne jeg glidd over i glemselen uten denne artikkelen, men jeg har valgt å skrive for om mulig å bidra til at ikke flere kommer i samme situasjon. Jeg kommer ikke til å profittere med artikkelen.

I løpet av relativt kort tid er vi nå 4 personer som har blitt uføretrygdet med samme diagnose i firmaet. 4 jeg kjenner til. Det er mulig det er flere, men jeg har kun

snakket med 3 andre.

3 av oss har en klar oppfatning av at det er jet fuel og da hovedsakelig ved start og stopp av motorer som er årsak til sykdommen.

Sykdommen det dreier seg om er KOLS.= "Kronisk obstruktiv lungesykdom." Kronisk trenger vell ingen forklaring. Dette er en sykdom man ikke blir kvitt når man engang har fått den.

Obstruktiv= Jeg har selv fått flg forklaring: En person uten kols vil ved forkjølelse få

lungekapasiteten midlertidig redusert. Når man blir kvitt forkjølelsen er lungekapasiteten tilbake til der den var før forkjølelsen.

Har man kols makter lungene ikke å finne tilbake til full lungekapasitet etter en forkjølelse. Man taper litt lungekapasitet for hver reaksjon man har.

Reagerer man på jet fuel og ikke blir skjermet for jet fuel kommer reaksjonene tett.

### **Kols utvikler seg over 3 stadier.**

1. Stadie behøver man ikke å merke. De færreste tar ut full lungekapasitet.
2. Stadie begynner lungene å produsere et tyktflytende slim som det er vanskelig å bli kvitt. De fleste oppsøker lege i 2. Stadie.
3. Stadie bemerker seg ved livreddende sykehus innleggelse for oksygen-tilførsel eller fjerning av slim. En kolspasient som dør av sykdommen dør enten av kvalning eller hjertesvikt.

### **Ekspesiment:**

Hvis du lurer på hvordan det føles å ha kols kan du ta en klype på nesa og puste gjennom et sugerør. Lengden på sugerøret kan sammenlignes med hvor langt sykdommen har utviklet seg. Forsøk nå fysiske aktiviteter.

**Eksempel:** Klatre opp på et helikopter, hvis det svartner for øynene eller armer og bein føles som gele må du gjenvinne pusten gjennom sugerøret.

Gikk greit? OK. Ta nå på deg en maske med sugerøret i munnen og kjenn på pustemotstanden når du trekker luften inn gjennom filteret og ned i lungene gjennom sugerøret. Pust ut og kjenn den økte pustemotstanden når luften skal presses ut enveisventilene på masken. Husk du er på jobb og deltar i produksjonen og hvis masken skal beskytte deg må den benyttes hele dagen, hele uka hele året.

I tillegg kommer slimet, men det får du ikke "sjekket".

Som nevnt er jet fuel i luften på line hva vi mener er årsaken til vår sykdom. Her kommer noen flere årsaker.:

1. Aktiv eller passiv røyking
2. Puste inn irritanter som påvirker slimhinne over tid. Eksempel jet fuel
3. Hvis du har en eller annen form for allergi eller stoffer du reagerer på. Eksempel jet fuel.
4. Hvis du har eksem
5. Hvis du tilbereder mye mat med steking.
6. Har periodevis astma eller bronkitt. Osv.

Du finner mer om kols på internett.

Eksempel: Sidene til landsforeningen for hjerte og lungesyke. [www.lhl.no](http://www.lhl.no)

designtimesp="27060"><http://www.lhl.no>  
Her vil du også finne en link til "Den Norske Legeforening".

Min oppfordring til deg er flg.:

Hvis du har jobbet på helikopter i minst 10 år eller ønsker å få sjekket din lungekapasitet med henblikk på kols gjør flg.:

Bestill time ved et større legesenter som kan undersøke lungekapasitet med henblikk på kols.

Gjør dette relativt kjapt. Havner du på "kols-toget" har du passert "the point of no return".

Det hevdes fra legehold at jeg ble passasjer pr 08.12.1997.

Når du kommer inn på legesenteret blir du spurt om alder. Høyde og vekt blir sjekket. Tallene går inn i en formel som du finner hos legeföreningen ved å følge linkene som tidligere er nevnt. Etter dette skal du puste inn i 1 eller 2 maskiner. Verre er det ikke. Det tar en knapp time. Etter undersøkelsen vet du om du er i faresonen eller ikke.

Når det gjelder fuel damp - gass er det flere scenarioer jeg vil nevne.:

I media for noe tid tilbake kom det informasjon om at man burde benytte gassmaske ved fylling av diesel. Diesalgassen var blitt klassifisert som svært helsefarlig. Jeg antar at forskjellen på diesel og jet fuel ikke er all verden.

Jet fuel gass kommer ned i lungene og deretter ut i kroppens organer og kan gi forskjellige symp-tomer / skader ikke så forskjellig fra løsemiddel-skade.

Skader på hjernen kan arte seg forskjellig fra hukommelsesproblemer til nervesmerter. Du står opp en morgen og enhver bevegelse gjør vondt. Fot, arm, hofter. Det er som det står brennende kniver inn i kroppen, eller du "får støt" ved bevegelse.

En lettere variant er følelsen av "maur på kroppen".

### **Ekspesiment:**

Finn en stor maurtue en sommerdag. Kle deg naken og rull deg rundt i maurtuen. Deretter kler du på deg forsiktig og prøver å opptre normalt resten av dagen med maurene krabbene rundt.

For mitt vedkommende var det ikke funn på CT undersøkelse av hodet, men derimot på MR undersøkelse.

Det siste scenarioet jeg vil legge frem følger av vedlagt artikkel hentet fra internett etter tips fra en kamerat i U.S.A. i samme yrke. Det forskes på problemstillinger i forbindelse med innånding av fuel gass.

Pr. i dag har forskerne kommet frem til at kols / lungeskade, løsemiddel / hjerneskade samt personlighetsforandring ofte er resultatet av innånding av fuel gass over tid.

Husk at det du til enhver tid har igjen av helsen din er hva du har å forvalte for resten av livet.

Lykke til!

Hvis du lurer på overskriften om helikopter- teknikere er mer utsatt en eksempelvis personell i Braathens eller SAS er det mange parametre som sannsynliggjør dette.:

1. Adskillig større avstand mellom fly i oppstart- fasen enn helikoptre.
  2. Større avstand fra tekniker til eksos fra fly enn helikopter.
  3. Eksosen ved oppstart helikopter føres av rotor tilfeldig.
  4. Oppstillingsplassen for helikopter er gjerne en eller to rekker etter hverandre og da gjerne i vindretningen.
- Vedkommende tekniker som står sist i

rekken får dosen av eksos fra helikoptrene først i rekken. Når det blåser Nord /Syd burde oppstillingsplassene vært plassert Øst / Vest o.s.v.

5. Ved stor trafikk kan det være adskillig flere helikopterbevegelser pr dag på et begrenset område enn hva teknikere i SAS eller Braathens opplever.

Referent Øyvind Jensen

## Steinkjerkonferansen



Odd-Steinar og jeg var på Steinkjer- konferansen 8 - 9 september ifjor i forbindelse med at NHF skulle satte ned en beredskapsgruppe som skulle se på hva vi gjør/kan gjøre hvis det oppstår hendelser eller ulykker.

Steinkjerkonferansen er en informasjons/- beredskaps- og redningskonferanse. Vi deltok bare på beredskapsdelen.

Det ble holdt mange interessante foredrag. Det startet med et foredrag der toppidretts- sjef Bjørge Stensbøl tok opp saken om dopingbeskyldningene de hadde kommet med i TV2 og langtidsskader ved slik feil- informasjon. Det var lærerikt å høre hvordan de gikk frem og presset TV2 til en beklagelse og et erstatningskrav, de fikk rett og slett TV2 til å legge seg helt flate.

Det neste foredraget var ved daglig leder i Nordisk Beredskap Kjell Løvik. Dette var et utrolig sterkt foredrag der han fortalte om når han jobbet som ambulansesjåfør, alt hva de opplevde og beskyldningene mot dem hvis noe gikk galt. Han sluttet som ambulanses- sjåfør etter å ha vært med i en utrykking der han kjørte ned og drepte en gammel dame. Det ble rettsak, der han tilslutt ble frikjent. Følelsene sine ved denne episoden, ble han ikke frikjent fra. Det han savnet var hjelp og støtte, men den var mangelfull.

Vi fikk også høre nordsjøprest Steinar Rishaug snakke om Norneulykken, menneskenes følelser i en slik ulykke, og hvordan de pårørende ble tatt hånd om.

Pia Bjurstrøm holdt et foredrag som man ikke

glemmer. Hun levde seg inn i foredraget sitt og viste alle følelser. Hun var gift med en toppidrettsmann i Sverige, som han døde brått. Beskyldninger om at det var doping som tok hans liv haglet over henne og deres to små barn. Pia måtte ta barna med seg og flykte til Norge. Dette var et foredrag som viser hvor skadelig stort mediepress kan være. Vi fikk også være med inn i omorganiseringen i forsvaret der ledelsen har måtte tåle både intern og ekstern kritikk.

Etter å ha sett på programmet må jeg si at jeg gruet meg litt til foredraget som handlet om en jente som ble myrdet og voldtatt bare 11 år gammel. Det var rektor ved skolen hennes Per Frostis som holdt dette foredraget. Det var et gripende foredrag, hvor vi fikk innblikk i hvordan rektoren måtte jobbe i møtet med pressen.

En kjent sak var det siste som sto på dags- ordenen. Det var Tore Tønnes bror Helge Tønne som holdt et langt og glimrende foredrag om "Tønne saken". Vi fikk innblikk i saken fra en helt annen kant en det vi har lest om i pressen. Det er rart at en sak kan være fremstilt så utrolig forskjellig i pressen og fra en pårørende. Dette gikk forresten igjen i hele seminaret, pressen har skyld i mye sorger og tragedier.

Jeg syns Steinkjerkonferansen var en lærerik og interessant konferanse som kanskje spesielt flere i ledelsen skulle ha vært på.

Referent Marit Vollan

# Månefisken

**Det er kanskje ikke så mange som har hørt om månefisken, og det hadde ikke jeg heller før OFS konferansen i august. Det var Tor Moen fra Heismontørens fagforening som gjorde oss oppmerksom på denne "søte" men sårbare fisken.**



Den kan faktisk bli over 3 meter og veie 2 tonn. Månefisken eller klumpfisken er en fastkjevnet fisk med rundaktig sterkt sammentrykt kropp. Det er en tropisk fisk, men det hender at de kommer inn i Golfstrømmen og driver nordover på høsten. Siden den nesten ikke kan svømme så klarer den ikke å snu. I Danmark har de en månefisk i akvariet, men på grunn av dens dårlige svømme ferdigheter oppholder den seg helst langs glassveggen i akvariet. Dette fører til at den får store slitasje skader på siden.

Første nyttårsdag ble det funnet en månefisk på snaut 10 kilo i fjæra i Aurlandsfjorden. Her fant den sitt siste hvilested, etter å ha hatt tilhold i fjorden siden før jul. Den tålte ikke kulden. Den er også funnet helt opp til Nord Norge.

Det pågår fortiden et intenst arbeid blant en del forbund i YS om å lage et storforbund. Det var Statstjenestemannsforbundet, Stafo, Flerfaglig Fellesorganisasjon, 2fO og Kommunalansattes Fellesorganisasjon KFO som startet denne prosessen. Det store flertallet i disse forbundene er stat og kommunalt ansatte. Senere kastet Prifo seg inn i prosjektet som stort sett består av privatansatte.

De er ikke de første som ønsker å bli store. Det å være stor er blitt en trend. Alle vil være store i dag, enten det er bedrifter, kommuner, eller fagforeninger. Er det å bli stor eneste løsningen på en rekke fagforbunds problemer?

Det er klart at det å være stor kan ha sine fordeler. Det kjenner vi både fra oss selv som mennesker og fra dyreriket. Men vi kjenner like godt historiene om at det ikke er størrelsen det kommer an på. Historien om David og Goliat

skulle jo være kjent nok, og hvem frykter ikke den lille pisse mauren?

En kan skremme med å være stor men det er ikke alle som lar seg skremme av det. Det er gjerne de små giftige som skremmer mest, og de er som regel ikke redde for å bite om det er nødvendig.

Det er ikke dermed sagt at stort er dårlig og smått er godt. Så enkelt er det ikke. Store hærer som går i takt mot et felles mål, er helt klart bedre enn en flokk skremte små kaniner som vimer rundt uten mål og mening. I fagforenings sammenheng er jeg ikke overbevist om at store forbund med en rekke forskjellige interesser hos medlemmer/klubber er det rette. Dersom en har avklarte spesifikke mål som alle er enige om, og tørr å bite om nødvendig så ser jeg ingen fare. Men det viser seg at det sjelden er tilfelle. Dersom en skal jobbe for store politisk reformer må en da være store å tunge?

For å kunne overleve i vann må en kunne svømme, det hjelper ikke å bare være stor. Tunge store fagforeninger har ofte disse problemene, og blir stort sett drivende rundt. En vil aldri få den nærheten til utfordringene ute hos medlemmene når det er 100.000 medlemmer og et styre på toppen med 10-12 personer. Jeg har i mange år vært en del av et slikt stort samle forbund og problemene var at mindre grupper aldri fikk lov å sloss for sine særkrav. Det var ikke det at ledelsen ikke så dem og viste om dem, men konsekvensene av å la noen grupper få sloss for sine bransje krav ville medføre at de på toppen ikke lenger hadde kontroll og fryktet at andre grupper også ville kreve særbehandling.



Jeg mener det finnes to hovedtyper fagforbund. "Samleforbund" fellesforbund / fellesorganisasjon som organiserer i et vidt spekter av forskjellige faggrupper, og profesjonsforbund eller bransje forbund som er mer rettet inn mot et enkelt fag eller en hel bransje.

OFS er et bransje forbund, men har navnet til en fellesorganisasjon/fellessammenslutning. Det kommer av historien hvor flere fagforbund i samme bransje som slo seg sammen til en felles-sammenslutning. Vi er fortsatt et profesjons-forbund eller bransjeforbund og det har sin klare fordel. En har stort sett en felles arbeids-plass og lønna kommer opp av det samme hullet. Problemstillingene og utfordringene er ofte de samme. Eller for å si det på en annen måte, vi kan konsentrere mye mer av kreftene til det som tjener våre medlemmer da vi er i samme bransje/båt. Vi slipper å blande oss inn i andre bransjer. Vårt fokus er rettet inn mot petroleums-industrien som er vårt definerte område.

Men, det er langt fra min mening og si at vi bare skal ligge å kose oss i vår egne lille andedam. Samhandling med andre er alfa omega for å endre de politiske beslutningene som vil medføre negative konsekvenser for våre medlemmer og andre arbeidstaker grupper i samfunnet. Men her har vi eller burde ha felles-interesser med alle fagforeninger i Norge og internasjonalt.

OFS driver et ganske intenst arbeid for å få til nettopp dette, men vi blir ofte avvist av de store tunge månefiskene. Grunnen til det er at de tenker mer på sin egen makt og fortrefelighet

enn å sette arbeidstakernes vilkår på dagsorden.

Gjennom UFF samarbeidet klarte vi å stoppe arbeidsrettrådets innstilling, og nå jobber vi sammen med sikkerhetsalliansen for å forsøke å stoppe den kanskje største trusselen mot arbeidstakerne i dette tiåret, nemlig rasingen av arbeidsmiljøloven.

Grunnen til at jeg velger å bruke månefiskene som eksempel å skrive litt om bakdelen med storforbund, er nettopp at småforbundenes fortrefelighet helt forsvinner når ledelsen i enkelte forbund blir bitt av storkongen, og bare ser sammenslåing som eneste utvei på interne problemer. Det å hovne opp å bli store og tunge gjør at en distanserer seg fra medlemmene og lokal demokratiet. Jeg har aldri sett at det å bli stor i seg selv løser noen problemer i det hele tatt "Spis mer å bli stor så blir liksom alt mye bedre?"

Denne debatten vil nok om ikke alt forlenge dukke opp i OFS. Om en får et storforbund i YS så vil det påvirke de andre småforbundene i YS. Hvor store disse konsekvensene blir vet vi ikke enda. Det å bygge seg store innen en bransje er bra, men det å bli spist "det er fali det"

**Til slutt et lite ordtak som ofte er i bruk i OFS. Vi vil heller være 10 ville hester en 100 sauer.**

Er du heldig finner du gjerne en "losst" måne fisk i fjæra hjemme hos deg i høst.

Bjørn Tjessem



## Helitech 2003

**Årets Helitech foregikk 23.-25. september ved Imperial War Museum Duxford i Cambridge, UK.**

**Undertegnede reiste til utstillingen for første gang, og ble overrasket over størrelsen. Jeg reiste som representant for Norsk Luftambulans A/S. Vi var en delegasjon på 5 stykker fra teknisk avdeling i NLA, i tillegg til et par fra ledelsen.**

havari, så skal ingen bevegelige deler kunne komme i kontakt med passasjerene. Og så var det kabinen da. For en størrelse! Ved testturen ble jeg også imponert over manøvrerings evnen til maskinen. I tillegg var det en bra oversiktlig og romslig glass cockpit. Må være en drøm for en lat flyger. Spøk til side. Min konklusjonen må være at dette er fremtiden for flyving i olje bransjen.



S-92

Jeg hadde på forhånd fått en invitasjon fra Sikorsky for å få en presentasjon av S-92. På standen ble jeg tatt imot av Ms. Sheena Steiner som er Media Relation Manager i Sikorsky, og nordmennene Arne Gytri og Johan Chr. Steinersen fra Aircontactgruppen A/S. Det ble en meget interessant opplevelse med både presentasjon og en test flight opp i det blå. Jeg må si jeg ble veldig imponert over dette helikopteret. Den må da være midt i blinken for flyving i Nordsjøen, da tenker jeg spesielt på oppbyggingen av skroget. Her er sikkerhet for passasjerer spesielt tatt vare på. Skroget er bygget slik at ved et eventuelt

Ellers så dreide messen seg for det meste om å ha samtaler med leverandører og kolleger fra andre land og selskaper.

### **Pilotskole for handikappede.**

Jeg har truffet verdens første handikappede helikopter pilot, amerikaneren Stewart Mcuillan som er utdannet ved Helicenter Int. Academy i Miami, Florida. Han er lam fra livet og ned etter en helikopter ulykke. Jeg la merke til ham da han kom trillende i rullestol bort til et helikopter, satte seg inn og festet noen spesialordninger til bein og stikker. Jeg var jo sikker på at en



Pilot Stewart Mcuillan

annen pilot skulle sette seg i setet ved siden av, men nei da, han dro av gårde på egenhånd. Den kvelden så jeg et innslag om ham på lokal TV, så neste dag oppsøkte jeg ham under messa.

Han var utdannet flyger før ulykken, så han begynte ikke fra " scratch ".

Etter ulykken ble han utdannet ved en spesialskole i Florida som nå har spesialisert seg på å utdanne handikappede mennesker til helikopter flygere.

Det var også en kvinnelig representant der fra samme skole, Ms. Clara M. Sowers Director of Marketing. Hun ga meg mer orientering om skolen. Det var et veldig spennende prosjekt de drev med.

Skulle noen ha interesse av å høre mer om skolen, er det bare å ta kontakt med meg.

#### **Museet**

Til slutt må jeg si at man blir mektig imponert over flymuseet der. Det er det mest imponerende jeg har sett noen gang. Om man noen gang er på de kanter, anbefaler jeg turen dit på det sterkeste.

Det var også en egen avdeling med bare amerikanske militære fly der.

Deriblant B-52, og SR-71 i tillegg til mange andre. Man restaurerer også gamle fly og helikoptre der mens man går rundt og titter. Concorde var også representert.

Alt i alt en meget hyggelig opplevelse.

Geir Soligard



Gammelt russisk kamphelikopter.



## Teambuilding Bryne, 1-2 september. 2003

Årets Teambuilding ble lagt til Bryne Kro og Hotell. Et veldig koselig hotell forresten. Vi ble til slutt 12 tillitsvalgte som møtte opp inkludert styret i NHF. Dette er litt for dårlig. Grunnen til at vi har disse møtene er jo for å bli bedre kjent, og utveksle erfaringer slik at relasjonen mellom styret og lokalforeninger skal bli best mulig.

### Dag 1

Pål Bentsen åpnet med å ønske velkommen. Så begynte "teambuilderen" Boye Pettersen med å forklare hva som skulle foregå disse to dager.

Han startet med å sette fokus på individet. Hvor mye er en person villig til å utlevere av seg selv? (Åpenhet om sin person).

Hver enkelt presenterte seg og fortalte om seg og sin bakgrunn.

Deretter fulgte bevisstgjøring. Alle har roller i samfunnet. Er vi alltid like bevisste på den rolle vi har? Hvordan fordele oppgaver til andre som tillitsmann? Er vi flinke til dette?

Vi fikk deretter en oppgave å beskrive vår rolle for øyeblikket, og svare på om vi var tilfreds med denne.

Og hvis ikke? Hva har jeg tenkt å gjøre?

Etter å ha fått dette ned på papiret, ble vi delt inn i grupper på to og to.

Så fulgte et tillegsspørsmål. Hva er min favoritt rolle som tillitsmann? Dette ble diskutert i gruppene, og etter denne seansen måtte vi presentere hva vi hadde skrevet i felles forum. Det var veldig mye interessant å høre. Det er ikke så lett å utlevere seg slik.

Jeg følte meg ikke helt bekvem med situasjonen med en gang, men fant etter hvert ut

at dette var veldig lærerikt.

Til slutt diskuterte vi det som hadde kommet frem.

Videre kom vi inn på ulike modeller. Hvordan oppfatter vi oss selv i forhold til andre?

For eksempel er en pågående, influerende, avventende, stabil, lukket osv.?

Det ble satt opp forskjellige grafer i forhold til dette.

Videre fikk vi i oppgave å beskrive oss i en EGO graf.

Om jeg er en kritisk forelder, omsorgsforelder med mer. Etter at vi var ferdige med det, måtte vi fortelle forumet hva vi hadde skrevet. Her var det høyst forskjellige beskrivelser.

Undertegnede fikk en skikkelig aha opplevelse om seg selv. Dette er stoff som utmerket kan føres over på arbeidslivet, forhandlinger osv.

Så fikk vi forskjellige spørsmål i forbindelse med våre verv som tillitsvalgte.

Hvilke utfordringer står jeg overfor?

Hva har jeg oppnådd?

Hva er vanskelig?

Hva er jeg flink til?

Hva er jeg stolt av?

På en skala fra 0 til 10, hvordan er mitt samarbeid med ledelsen?

På en skala fra 0 til 10, hvordan er mitt samarbeid med medlemmene?

Hver og en av oss måtte frem å svare på disse spørsmålene foran forsamlingen.

Her var det også selvfølgelig store forskjeller på svarene, men igjen; veldig lærerikt.

På sitt svar omhandlet stort sett svar på hva NHF generelt ville svart.

Tok for seg hva NHF har gjort og oppnådd det siste året. Bra oppsummering

Boye Pettersen avsluttet dag 1 med en oppsummering av dagens agenda.

Vi hadde en fin felles middag om kvelden.

### Dag 2

Begynte med et tilbakeblikk på første dag.

Så satte vi fokus på relasjoner. F.eks. jeg i forhold til leverandør eller kunde.

Vi ble igjen inndelt i grupper på to og to. Der måtte vi sitte rygg til rygg.

Den ene fikk utdelt et bilde med rundinger og firkanter plassert i et visst mønster.

Den andre skulle tegne det samme bilde etter en beskrivelse fra den som holdt bildet.

Det ble mange artige tegninger. Deretter forklarte hvert lag hvordan de opplevde seansen.

Neste emne var kommunikasjon.

Vi diskuterte en del om kommunikasjon mellom ledere, arbeidere.

Aktelse, tillit, motivasjon, følelse osv.  
Da var det klart for rollespill, to parter:  
Ledelse i ASTEC og ansatte.  
Meget god innlevelse fra begge parter.

Vi diskuterte også forhandlings strategier.

Hvordan en forhandling vil ende, avhenger av  
partenes makt, deres forhandlings dyktighet og  
evnen til å finne motpartens preferanser.

Tilslutt skulle vi hver for oss sette opp en slag-  
plan for hva hver enkelt skulle gjøre i løpet av  
2 mnd. for å oppnå et bestemt mål.  
Under-tegnede har oppnådd 2 av 3 punkter  
han satte opp.

#### DET VAR DET!

**Boye Pettersen syntes vi hadde vært en  
meget fin gjeng. Det synes jeg også.  
Han foreslo at vi neste gang tok med  
ledelsen, men det spørs om det går.  
Tilslutt foreslo han at vi skulle ta kontakt  
med folk i TINE meierier, som han mener er  
en mønster bedrift når det gjelder den  
gode stemningen i arbeidsmiljøet.**

Geir Soligard

Bilde nr.1 fra venstre: Boye Pettersen.

Bilde nr. 2: Stig Selvåg, Tommy Hansen, Inge Antonsen, Sigve Moi, Pål Bentsen.

Bilde nr. 3: Sigve Moi, Marit Volland, Inge Antonsen.

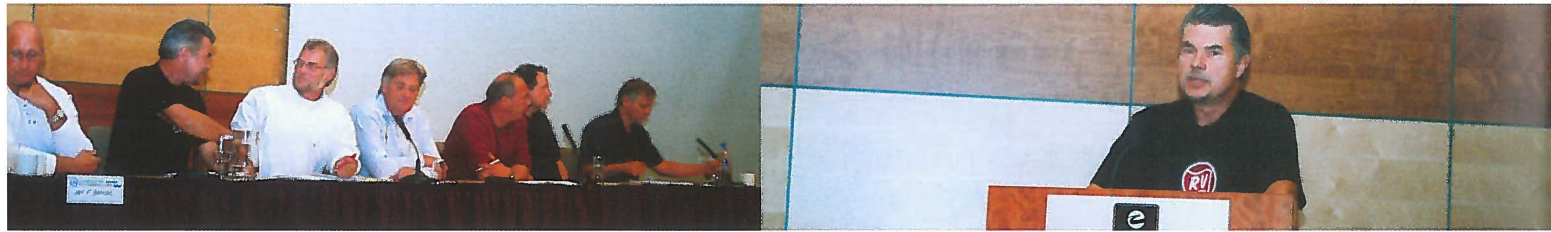
Bilde nr. 4: John Inge Korsvik, Stig Selvåg.



Pål Bentsen, Sigve Moi, Inge Antonsen.

Middag om kvelden.

Stig Selvåg i spagaten.



## OFS KONFERANSEN 2003

### "STYRT AVVIKLING AV DEN NORSKE OLJE- OG INDUSTRIARBEIDER?"

OFS leder Terje Nustad åpnet konferansen med å uttrykke sin bekymring over dagens situasjon i industrien i Norge.

Arbeid settes ut til utlandet, HMS arbeid ned-prioriteres og fagbevegelsen svekkes. Nustad frykter også liberaliseringen av Arbeidsmiljøloven som vi ser i dag, og la trykk på at vi må utfordre og ansvarliggjøre de ansvarlige for denne utviklingen.

OFS lederen avsluttet med å si at formålet med denne konferansen er å få en felles samhandling mot denne utviklingen.

### Hvordan blir fremtidens olje- og industriNorge?

Arvid Jensen, siviløkonom og styreleder av Snøhvit næringsforening kritiserte myndighetene for at boringen ikke er kommet skikkelig i gang i Barentshavet. "Vi mister kompetanse hver dag" hevdet Jensen.

Videre kunne han opplyse om at mer enn 2500 større hull er boret siden 1981 uten større utslipp, så Norge tenker altfor kortsiktig hvis det er miljøet en er bekymret for.

Man ser tydelig av dagens tall at produksjonen flater ut i 2005, og aldri siden slutten av 60-tallet har man hatt så liten leteaktivitet på Norsk sokkel! Oljefondet er i dag 780 milliarder på kroner.

### Er det en fremtid for den norske oljearbeider i Norge?

Øyvind Håbrekke, politisk sekretær for olje- og energiministeren kunne konstatere at målet er å utvikle olje og gass sektoren i Norge. Vi er inne i 18. konsesjonsrunde, og regjeringen presser på for å øke leteaktiviteten.

Når det gjelder Barentshavet og eventuell utbygging av dette området kunne han si at en først må bli ferdig med den pågående utredningen om konsekvensene av boreaktivitet i dette området.

I dag er ca.80 000 direkte ansatt i oljeindustrien ( pluss 60 000 leverandører.)

Dette er 3 prosent av den totale sysselsettingen.

Man ser en trend til reduserte investeringer, og har innsett at nåværende produserende felter må effektiviseres.

Regjeringen har satt i gang en prosjektgruppe som skal se på dette.

Håbrekke sa videre at de to største utfordringene i dag er:

1. Oppkjøp av utenlandske eiere; de store blir større
2. Forverring av konkurransevnen; høye lønninger, høy rente og kronkurs er årsaken her.

Det er i dag satt i gang et samarbeid mellom Storbritannia og Norge hvor man skal utveksle databaser og ha et felles sikkerhetsarbeid med representanter fra fagforeninger.

### Konklusjon:

Ja det er en fremtid for den norske oljearbeideren forutsatt at en kan videreutvikle det en har: Høy teknologi, kvalitet og leveranse...dette er noen av de konkurransefortrinnene det må fokuseres på.

### Sikkerhetsmessige og ressursmessige utfordringer på norsk sikkell, og OD sin rolle.

Oljedirektør Gunnar Berge kunne fortelle at ca. 26 prosent av de totale ressurser er produsert i dag, og at det minst er like mange uoppdagede igjen. For å få til dette må vi LETE.

OD er bekymret over den lave leteaktiviteten, og prøver å presse på oljeselskapene som ikke bryr seg om alle de små områdene, kun de store.

Berge la frem Oljedirektoratet sin "Langsiktige utviklingsbane" - den man velger om man får opp leteaktiviteten og tenker langsiktig.

"Forvittrings-banen" var alternativet –Å leve på dagens beslutninger og ikke øke letingen. Det skilte 62 % mellom disse banene, eller for å illustrere det på en annen måte: 2000 milliarder kroner!

Forvittringsbanen er det samme som mindre satsing og dermed kompetanse forvitring. En tenker kun profitt, ikke langsiktig. Oljedirektøren ønsker flere aktører på markedet, kun 8 selskaper driver aktiv produksjon i dag. Berge avslutte med å si at en må fatte beslut-

ninger i dag for ikke å få et altfor dramatisk fall i aktiviteten.  
Gjør en det vil vi ha igjen 50 år med olje og 100 år med gass.

### **Hvordan mener partiene at norsk olje- og industripolitikk skal se ut i fremtiden?**

Tore Nordtun, lederen for Rogaland Arbeiderparti ønsker at vi skal ta mer gass i bruk i Norge. Videre mente han det var viktig at vi kommer raskt på banen og setter en standard for Barentshavet.  
Forskning og utvikling i hele industrien er viktig for å opprettholde konkurransedyktigheten avsluttet han med.

Heidi Sørensen, stortingsrepresentant fra SV var mest opptatt av klimatrusselen. Hun ble provosert av forvittrings- og utviklingsbanen til Gunnar Berge og la til at olje er en ikke-fornybar ressurs.

Barentshavet var for tidlig å ta stilling til, vi må heller konsentrere oss om de feltene vi har. Konferanselederen måtte legge til at det allerede er brukt 5 mnd. på å kartlegge miljøkonsekvensene i Barentshavet.

Øyvind Vaksdal Frp, Stortingsrepresentant fra energi- og miljøkomiteen.

Vaksdal savner handling. Det er altfor mange konsekvensanalyser og pene ord i bruk i dag. Stortinget er handlingslammet, og etter oljemeldingen er det ikke fattet et eneste vedtak. Frp politikeren ønsker å opprette et petroleums-forskningsfond på 10 mrd.

Inger Stolt-Nielsen fra kystpartiet synes EØS er blitt et politisk mareritt. Arbeidsinnvandringen er bekymringsfull, og vi flagger ut vår kompetanse. Statoil er ikke lenger villig til å fortsette med lete-boringer etter delprivatiseringen. Stolt-Nielsen mener at oljeindustrien går helt i feil retning.

"Finansministeren har nøkkelen, og olje- og energiministeren har ikke fått reservenøkkelen!"

Inger Enger, Stortingsrepresentant fra Senterpartiet presiserte viktigheten av forskning og utvikling av bestående felt.  
Sp vil vurdere skatteutt for å øke konkurransevnen, og kanskje få inn flere aktører.  
Enger synes det er viktig at Norsk leverandør-industri skal ta vare på norske oppdrag.  
Vi har kapitalstyrke, kompetanse og naturressurser. Gass bør brukes i industrien, ikke privat.

Det var mange gode spørsmål fra salen under den politiske paneldebatten.

### **Hvilke utfordringer har Statoil for fortsatt drift på norsk sokkel?**

Konsernsjef Olav Fjell mente at lønnsmoderasjon og forsvarlig økonomisk politikk er noe av det som skal til for å lykkes i fremtiden. Lete-

aktiviteten må opp, og Fjell presiserte at det er mulig å ha både fiskeri- og oljeindustri uten at det skal bli for stor konflikt.

### **PERTRA- Hvorfor er små operatørselskap nødvendig for å opprettholde en fremtidig oljeproduksjon og sysselsetting i norsk oljeindustri?**

Adm.Dir i Pertra, Erik Haugane presenterte selskapets virksomhet. 869 tusen kubikkmeter olje, eller 5.5 millioner tønner olje har selskapet produsert etter at andre har trappet ned på Varg.

I 2004 skal de begynne i 4 nye brønner.

Pertra kjøper opp andeler når de store avslutter virksomheten. For dem er 2000 fat viktige. Dette forlenger produksjonstiden betraktelig på feltene det gjelder, og ikke minst: det skaper arbeidsplasser.

Kun to små felt er i produksjon i dag, Varg og Glimt (Statoil)

7 av 8 operatører har produksjonsmål på over 100 000 fat.

Erik Haugane mener at dagens lisensregler bør endres på. Det bør settes krav til operatørene om at de skal lete etter en viss tid. Altfor mye areal er tildelt uten utvinningsplaner.

Hvordan er så aktørbildet?

- For vanskelig å etablere seg.
- Finansielle begrensninger.
- For liten konkurranse i norsk oljeindustri.
- For høyt kostnadsnivå.

Vi har fått en ny aktør på markedet.

Talisman production overtok Gyda 1. september. John Forrest presenterte deres virksomhet, og kunne avslutte med å si at Norge er et spennende marked å komme inn på.

### **Hvordan ser Nopef på olje-norges fremtid? Hva må til?**

Leder Leif Sande har et positivt syn på fremtiden da alle de store aktørene har søkt i den 18. konsesjonen.

Til sammenligning er det kun 2 store og en mange ukjente som har søkt i UK på deres 21. runde der.

Tiden er inne til å sette i gang et samarbeid med Russland om boring i Barentshavet.

Følgende bør gjøres:

- Effektivisere tildelingspolitikken
- velkomme nye aktører
- Effektivisering av nåværende felt
- Må kreve leting ved tildeling av lisenser (innen 4 år?)
- Må utvikle teknologien vi har i dag

### **Hva skal til for å unngå et nytt "Dragados"? Vil fremtidige kontrakter forsvinne til EØS? "Sosial dumping" av avtaleverket**

Aker /Kvæerner konserntillitsvalgt Eldar Myhre innledet med å repetere fakta om Dragados, hvor utlendinger gikk arbeidet for 40 kroner timen, og minnet om at grunnen for at vi tar opp oljen er for å bygge opp samfunnet. Innen 1. mai 2004 må bedriften si opp alle mekanikere og elektro personell for å kunne by på kontrakter og ha noen sjanse for å vinne dem. I dag sender man alt som er mulig til lavkostland.

Myhre kunne fortelle at på Kollsnes er det kun 10% av de som jobber der som er norske arbeidere. Mongstad har 30% norske arbeidere. Prisforskjellen på nordmenn og utlendinger er på opptil 45%!

Videre var Myhre provosert over eksportrådets leder som er for denne utflaggingen. Import av billig arbeidskraft er blitt big business i dag.

1. mai 2004 blir det ikke bedre. Da har men enda flere østeuropeiske land med i EU. Norge bør gå inn for å få til en overgangsordning for å unngå en strøm av arbeidskraft til Norge.

Eldar Myhre avsluttet med å legge press på at fagforeningene må tvinge frem tariffordninger og standarder for de som kommer slik at vi unngår apartheid tilstander.

Under paneldebatten på slutten av dagen gav Myhre Nopef's leder Leif Sande en "Øvingsoppgave" Statoil nekter nemlig å svare på spørsmål om lønns- og arbeidsavtaler til noen polske sveisere som jobber på anlegg i Hammerfest.

## DAG 2

Terje Nustad oppsummerte dagen før, og syns fortsatt at politikerne skyver ansvaret fra seg, samtidig som de kommer med uklare svar.

## EU-EØS

Vi opplever frustrasjon over alle regler og direktiver som blir nedover hodene på oss. Selv om en stemte nei, så lurer en i dag på hvorfor en ikke like godt er medlem.

## Statoil

Endret strategi i forbindelse med EØS avtalen. Selskapet skulle være med å bygge opp 4 store entreprenører som skulle møte den store konkurransen, i stedet ble de så dyre at de ikke hadde sjanse mot de utenlandske. Det resulterte i at selskapene heller leier inn billig arbeidskraft fremfor å ha fast ansatte.

Fagbevegelsen må stå samlet for å bekjempe dette. Samhandling er stikkordet avsluttet OFS lederen med.

## Hva skal vi gjøre med oljearbeiderne som forsvinner?

Leif Sande er bekymret over at Statoil sine egne ansatte mekanikere tjener 150 000 mer enn andre norske selskaper som Aker. Kanskje

løsningen kan være en Petroleumsavtale hvor man hadde en lik avtale der alle som jobbet på sokkelen innen samme yrke?

Selv kunne Sande fortelle at de har tre ansatte på heltid som sjekker ansattes og innleides avtaler, om de har tariffavtaler etc. Foreningene må kreve lønns og arbeidsvilkår fremlagt og varsle boikott om det ikke er i orden. (Det virker!) Sosial dumping er viktig å bekjempe. Vi må også akseptere at virksomhet blir satt på land hvis en får beholde de samme arbeidstidsordninger. Men å flytte arbeidet ut av landet er ikke et alternativ!

YS representant Torstein Dahle

Norge er et spesielt land. Langt, smalt, tynt befolket og så har vi mye vær. Naturressursene er det likevel nok av. Fisk, olje/gass, skog og vannkraft. Dette er fundamentet for produksjon og konkurransevirkosomhet internasjonalt., og olja skal sikre Norge et velferdssamfunn.

I dag er dessverre Norge et offer for den markedsliberalistiske revolusjonene vi har opplevd de siste årene, fortsatte Dahle Koblingen mellom naturressursene og menneskene er kuttet, og man fører en industripolitikk som går ut på å bygge ned industrien.

Out-sourcing splitter også fagbevegelsen. Dahle frykter for velferdsstatens fremtid på grunn av denne svekkelsen. YS representanten mener at Svein Gjedrems renteøkning var en hevn mot fagbevegelsens lønnsoppgjør og tariffavtaler. Man overså at det skadet norsk industri.

Torstein Dahle avsluttet med å oppfordre fagbevegelsen til å fortsatt kjempe mot denne utviklingen, og ønsket oss lykke til.

## "Fremtidens fagforeninger har de en berettigelse?"

Hvilke utfordringer står fagforeningene over?- vil en se en fortsatt svekkelse?

Jan Bakker, OFS tillitsvalgt i Transocean mener fagbevegelsen er viktigere enn noen gang. "Skjebnessymfonien er igang!" tordnet Bakker. Vi er i ferd med å bli leileninger i vårt eget land. Regjering of Storting styres mer og mer fra Brussel/EU, og bedriftslederne er i ferd med å bli avdelingsledere.

Fagbevegelsen må samles, og de store utfordringene blir å styrke AML, tariffavtaler og stå på kravet om informasjonsplikt fra bedriften. Vi må også styrke samholdet med andre land. "Samhold gir styrke!" avsluttet Jan Bakker med.

## Hva bør norsk oljeindustri gjøre for å sikre tilgang på kompetanse-rekruttering?

Svein Tore Bjelland fra AS Geoconsult kunne



informere om at arbeidsledigheten siden 2001 har økt med 10 000 i industri og oljerelaterte yrker!

Man ser en forgubbing ; ungdommen kommer ikke til, og a-etat anbefaler andre yreker enn oljerelatert.

Rekruttering er ytterst nødvendig for å kunne produsere olje i enda 50 år, og gass i 100 år til, Idag er Norges største arbeidsgiver med over 100 000 ansatte faktisk a- etat.

Bransjen må derfor synliggjøre kompetansebehovet.

Bjelland stilte til slutt spørsmålet:

"Hva må gjøres?"

- Vi må få en langsiktig industripolitikk.

- Vi må få økt leteaktivitet.

- Vi må åpne Barentshavet nå.

- Vi må øke investeringsviljen, og drive videre på felt vi allerede har.

### **Situasjonen på britisk sokkel: Dette møter vi?**

Ronny McDonald, tidligere OILC leder UK mener at man idag mest sannsynlig produserer full kapasitet av det som er mulig.

Han mener at i UK er man nådd peaken, og allerede ser en nedgang i produksjonen. Dette skyldes at britiske og norske myndigheter ikke har prioritert leting etter nye felt.

Videre ser man for seg at OPEC landene før 2010 vil bli ledende innen oljeproduksjon, noe de forøvrig ikke har vært siden 70- tallet.

Rapporten McDonald refererer til er ikke offentliggjort enda, men den skal bli klar like før jul.

Denne konkluderer med at for å holde oppe verdensbehovet må det investeres mye penger av oljeprodusentene i Gulfen, dette gjelder også i Irak.

Den resterende oljen som er igjen vil være dyrere å produsere, så staten må spytte inn penger som oppfordrer til leteboring, samtidig som man effektiviserer eksisterende felt.

### **Samarbeid mellom de ulike fagforbund på tvers av de politiske interesser- Er tiden overmoden?**

Klubblederen i Kværner Rosenberg, Einar Risa fortalte om et anstrengt forhold med Aker foreningene i begynnelsen, men at dette ble bedre etter hvert. Risa mener ikke at tiden er overmoden for samarbeid på tvers av politiske interesser, tvert imot bør man ha samarbeid fordi man har felles politiske interesser.

Industrinedbyggingen har vært mer katastrofal enn forventet. Rosenberg har idag 7-800 ansatte, og dette skal reduseres til ca. 400 stk. Det er fagbevegelsen som må hindre total avvikling.



Paneldebatt

## **Solakonferansen 2003**

Den 17. konferansen hadde færre deltagere enn tidligere, noe som kanskje skyldes situasjonen i flybransjen.

Ordføreren i Sola Håkon Rege åpnet med å si at stikkordene for konferansen er sikkerhet, kvalitet og miljø.

Otto Lagarhus stilte opp igjen som ordstyrer.

### **DAG 1**

**Rammebetingelser for norsk luftfart –krav og utfordringer**  
**Statssekretær Arnfinn Ellingsen,**  
**Samferdselsdepartementet.**

Vi er inne i turbulente tider og har mye å stri med om dagen:

-Nye nasjonale og internasjonale sikkerhetskrav

11. september er et skille i luftfartshistorien, og dette fører med seg mye praktiske og finansielle utfordringer. Vi vet enda ikke noe om konsekvensene av dette.

### **-Rammebetingelsene**

Økende konkurranse og mindre marked har ført til mye oppsigelser og omorganiseringer. Det er dagens mål for regjeringen at dagens rutenett skal opprettholdes, og moms-systemet for transport skal også vurderes.

### **-Det nye Avinor**

Å gjøre Avinor til et heleid statlig aksjeselskap skal gi større frihet til å beholde det nettet vi har idag. Take Off 2005, spareprosessen i Avinor skal gjennomføres uten at sikkerheten skal

røres. Brukerne skal ikke lide, og infrastrukturen skal beholdes som idag.

- Fast havarikommisjon (med sjø og vei innen 2-3 år)  
Ellingsen forsikret om at dette ikke skal gå ut over sikkerheten.

- Flytting av tilsynet innen 1. januar 2007.  
Vi må få vekst i distriktene uten at sikkerheten skal svekkes

- Dagens sikkerhetsnivå på helikoptertransport er ikke god nok. Samarbeidsforumet er oppe og går, og disse skal komme med tilrådinger.

Per Gram var bekymret over flyttingen av tilsynet og påpekte at kompetansen idag i Bodø er lik null på det sivile markedet. Han var også bekymret for negative virkninger av Take Off prosessen i Avinor.

Like konkurransevilkår for norsk luftfart?  
Avdelingsdirektør Lasse Fridstrøm fra konkurransetilsynet.

Dagens eike-nav nettverk innen luftfart er effektivt, men det demper konkurransen. Eike-nav vil si at man flyr utfra et sentrum/ en base til andre destinasjoner. Det er vanskelig å få andre aktører inn på flyplasser der en har et selskap som hersker. Eks. British Airways i London.

I Norge har 95% av flyplassene 1 eller 2 selskaper som "hersker". Kun 5 % har flere operatører. På stedene der en møter konkurranse, vil man ha lave priser, men forbrukeren må ta dette igjen på destinasjoner hvor det ikke finnes konkurranse fra andre operatører.

Bonusprogrammer forsterker dominansen, ved å forby dette, ble det lettere for andre å etablere seg. SAS har idag 80-90% av markedet, og dermed en dominerende stilling. Heldigvis har vi i Norge ikke bestefarsrettigheter på slot tildeling, for dette hindrer også nye å komme til. Konkurransetilsynet kan idag gripe inn ved antagelser om at noen begrenser konkurransen, EU har forbud hvis en dominerende stilling blir misbrukt.

### **Kvalitet og sikkerhet i helikoptertrafikken**

Status for arbeidet i Samarbeidsforum for helikoptersikkerhet på norsk kontinentalsokkel.

Jan Bengtson fra Luftfartstilsynet gjennomgikk saksgangen frem til idag:

24.Juli 2000: Utvalget opprettet. Disse skulle foreslå konkrete tiltak.  
Aug/sept. 2002 ble 13 tilrådinger (19 med underpunkter) fremmet med høringsfrist 15. desember 2002.  
Samarbeidsforumet, SF, ble formelt opprettet

25.06.03.

Forumet skal ha 4-5 møter årlig, og mandatet er å halvere sannsynligheten for å omkomme med helikopter.

Fra 1966-1990: 4,1 omkomne pr. mill. flytimer  
Fra 1990-2002: 1,5 omkomne pr. mill. flytimer.  
Dette gjelder kun passasjertransport.

Delmålsetting 1 (fra 1997) er å få max tallet ned i 1 pr. mill flytimer.

Delmålsetting 2 er å få antall ulykker og alvorlige hendelser under 15 pr. mill. flytimer.

Et annet mål: Når det gjelder nødlanding på sjø, skal en ikke kunne omkomme på grunn av varmetap eller drukning.

Den opplevde risikoen for passasjerer skal også reduseres.

Status for tilrådingene:

Delmål 1 - 16 tilrådinger fremmet (23 enkelttemaer)

Delmål 2 - 13 tilrådinger fremmet (39 enkelttemaer)

Alle disse tilrådingene medfører at man må prioritere.

Tilrådingene kan du lese hvis du går inn på [www.luftfartstilsynet.no/helikoptersikkerhet](http://www.luftfartstilsynet.no/helikoptersikkerhet)

Veien videre

Positive ting:

- S92 kommer på norsk sokkel.
- Samarbeidsforumet er igang.
- Det skal samarbeides med UK om sikkerhet.
- HUMS skal bli påbudt.

Negative ting:

- Ressurssituasjonen, Avinor, tilsynet og bevilgninger
- EASAs spilleregler; usikker på følgene
- Flytting av tilsynet; det vil ta 2-3 år å utdanne de som skal fortsette med virksomheten.

Sentrale utfordringer knyttet til forbedringer av helikoptersikkerheten.

Adm Dir. Ivar Eie, Norsk Helikopter

Eie gjorde det klart at det er operatøren som har hovedansvaret for sikkerheten.  
Norsk Helikopter flyr 11 000 timer årlig og har 1/3 av virksomheten på norsk sokkel. Selskapet har 150 ansatte og ble etablert i 1993.

Siden 2000 har antall timer på total markedet gått ned, og dette har ført til enda større konkurranse. Materiellet som leveres fra fabrikanten leveres med en standard, så kommer operatørutstyr og kundekrav i tillegg for å øke sikkerheten. Men dette medfører også økte kostnader.  
Investeringskostnadene er lette å forklare og lettere å forstå, men det er verre med driftskostnadene.



Utfordringene idag er å etablere en forståelse for konsekvensene ved manglende sikkerhet, samtidig som at pris må kunne diskuteres åpent med kundene.

Økt konkurranse mellom fabrikantene er positivt, da det fører til økt sikkerhet, og det er positivt at HUMS endelig blir myndighetskrav.

Operatøren har flere utfordringer idag:

- Forbedre bruken av HUMS.
- Kreve simulator ved kjøp av nytt materiell.
- Forbedre kommunikasjonen med fabrikant.
- Markedsføre tilleggsutstyr som en tror vil forbedre sikkerheten.
- Sørg for tilgang på fabrikantens analysedata for vedlikeholdsprogrammer.

Operatørene må etablere standardkontrakter som hindrer konflikter mellom kommersielle og sikkerhetsmessige interesser: "Det skal ikke være et konkurransefortrinn å fly i tordenvær!"

Vår aller største utfordring er å få kunden til å forstå at sikkerhet koster.

Det forventes en betydelig reduksjon i virksomheten på kontinentalsokkelen- Hvordan sikres en vesentlig forbedring av helikopter-sikkerheten?

Sverre Austrheim, OLF's Luftfartsfaglige gruppe. Austrheim stilte spørsmålet om det er riktig at økt flyaktivitet fører til økt sikkerhet.

Ser man på historien, så hadde Helikopter Service frem til 1990 markedet alene. Da Braathens tok opp konkurransen, fikk man en

konkurrent. Dette førte til bedre kvalitet og effektivisering, og man fikk bedre tilbakemeldinger til kunder ved henvendelser. Dette vil med andre ord si at den økte konkurransen førte til økt sikkerhet.

SINTEF uttalte at det var lavere risiko å fly etter 1990, og man innså at det var positivt med mer enn en aktør.

OLF er villig til å investere penger i sikkerhet, men det er viktig at man har et samarbeid mellom de ulike aktørene. Hvorfor er foreksempel avgiftsnivået offshore 4 ganger nivået til fixed wing? Disse pengene man betaler for mye burde heller vært investert i direkte sikkerhetsarbeid.

Per Gram uttalte at det burde prioriteres å få oljeselskapene til å stille like sikkerhetskrav. Myndighetene bør være premissleverandøren for sikkerhet, ikke oljeselskapene. Gram kritiserte også myndighetene for å ikke å fått til et kontrollert luftrom. Dette arbeidet ble faktisk startet i 1976!

Austrheim besvarte Gram angående felles krav til sikkerhet fra oljeselskapene, og besvarte med å si at det er et samarbeid her.

Viggo Fossheim spurte om det ikke kunne rettes mer fokus på det tekniske området. Hva med det menneskelige? Han påpekte også at kvaliteten på utdanningen er svært viktig å prioritere.

Per Gram fortsatte med å uttrykke bekymring for faren med flere aktører på markedet og et tilsyn som ved flytting går i oppløsning. Dette besvarte Austrheim med å si at nye aktører må inn på samme standard som de som allerede eksisterer på markedet. En er ikke ute etter billigselskaper. Vet ikke om Gram ble beroliget av dette...

EASA- Den europeiske luftfartsmyndigheten.  
Claude Probst –Head of unit EASA

Den største forskjellen i forhold til dagens JAA, er at EU reglene er juridisk bindende. Det er ikke lenger opp til myndighetene i landet å velge om regelverket skal være juridisk bindende eller ei. Er en medlem i EU, så gjelder loverket. Dette betyr at det vil bli sanksjoner om det ikke følges. Skogstad sier at loven skal bli implementert inn i landets myndigheter som idag. Luftfartstilsynet forholder man seg til som idag, men disse må igjen forholde seg til EU lovene. 28. September er datoen for innføring av EASA.

Probst forklarte om oppbyggingen av EASA, og saksgangen til loverket. Lowerket regner man med vil være oppe å gå i midten av 2006.

Luftfartsdirektør Per Arne Skogstad forklarte deretter at om vi er medlem eller ei, så blir vi uansett involvert. Norge har krevd at JAR bli implementert i EASA, og samtidig er det ønsket fullt medlemskap i EASA. Norge har også deltatt i en del arbeidsgrupper, og det er bestemt at alt av lover og regler umiddelbart vil bli implementert i vårt system.

EASA er kommet for å bli, men JAR vil fortsatt gjelde for land som ikke er medlem i EU, og det er viktig at disse bli tatt hånd om. JAA vil opphøre om 2-4 år, men uansett ikke før alle ikke-medlemsland er tatt hånd om.

Skogstad sier at det nok går 1-2 år med tilpasninger i manualer, håndbøker etc. Dagens luftfartstilsyn blir altså EU's forlengede arm som fortsatt må ha auditvirksomhet.

Sårbarhet og terrortrussel i norsk luftfart.

Forsker Tore Bjørge fra NUPI redegjorde for ulike typer trusler mot norsk luftfart, og kunne ikke utelukke at terrortrusselen er her etter episoden 11. september 2002. Sikkerhetsdirektør i Avinor, Sverre Quale kunne videre fortelle at i februar 2003 ble det vedtatt at EU Security skal innføres i Norge.

Dette betyr i praksis:

- Mer inngjerding og overvåking.
- Sikkerhetskontroll av alle passasjerer, all bagasje og frakt, og sikkerhetssjekk av alle ansatte og innleide på alle Avinors lufthavner innen 2009.

Det er kun EU som kan gi dispensasjoner på disse reglene.

I Norge er dette veldig dyrt og upraktisk, så Avinor mener at det kun bør innføres på alle de største flyplassene her i landet.

Når en ser på kostnader, så regner man med at det må investeres for ca. 650 millioner kroner på grunn av ombygginger og utstyr, og at det vil bli årlige driftskostnader på 460 millioner kroner.

Hvor skal man så få disse pengene fra? En har regnet ut at flybillettene vil stige med ca. 50 kroner på grunn av dette. De største flyplassene skal ha disse tiltakene på plass allerede i januar 2004.

Sikkerhetsprisen ble i år delt ut til Torbjørn Henriksen fra Avinor.

## **DAG 2**

### **Forsvaret/Luftforsvaret i endring**

#### **Generalmajor Tomas C Archer**

Nye kampfly skal kjøpes, og det er to kandidater som stiller sterkt:

- Joint Strike Fighter.
- Eurofighter.

Nye transportfly er også på gang, og det ser ut til å bli airbus 400, etter at Hercules C130 brukes i en overgangsperiode.

Helikopter er også bestilt. Foreløpig 14 stk NH 90, hvor 8 skal brukes til kystvakten, og 6 til de nye fregattene.

Forsvaret har også opsjon på 10 ytterligere som trengs til redningstjenesten.

Utfasingen av Sea King er planlagt innen 2010.

Da har den vært operativ ca. 30 år.

Idag er driftsutgiftene altfor store på dette helikopteret.

Det har vært rundt 1000 SAR (Search and Rescue) oppdrag fra 2000-2002.

538 av disse var på land, og 60 % av oppdragene er ambulanse turer.

### **Redningshelikopteret**

Kandidatene som stiller kravene er :

- S92
- EH101
- NH90

Forsvaret går inn for en enhetsflåte, og håper derfor at det er NH90 velges til redningstjenesten. De vil da få en synergi effekt når det gjelder utdanning, logistikk og vedlikehold.

Opsjonen som ligger inne bør tas før den går ut våren 2004. Etter dette stiger prisene betraktelig.

### **Stortingsmelding nr.44 –**

#### **Redningshelikoptertjenesten**

#### **Ole Hafnor, Justisdepartementet.**

Prosessen har tatt 10 år, og endelig går det mot slutten.

Basemønsteret skal være som idag, og i tillegg skal en ha en sivil base i Florø.

Det er enda ikke avgjort om beredskapen skal være døgnkontinuerlig eller 15 minutter responstid.

#### Litt historie

Grunnen til at forsvaret har tjenesten idag, er at Helikopter Service ikke hadde kapasitet å drive tjenesten med de 10 Sea King helikopterne Justis kjøpte inn på 70- tallet.. Det var en del ulykker på denne tiden som var bakgrunnen for kjøpet. Det diskuteres også idag om en sivil operatør like gjerne kunne drive denne tjenesten.

Idag er det to departementer som har ansvaret for redningstjenesten. Dette bør organiseres slik at Justis både har det faglige og det økonomiske ansvaret.

Når det gjelder kraven til redningshelikopteret så er de viktigste:

- Ta opp 25 nødstedte.
- 150 knop marsjfart i 2 timer.
- Ta minimum 4 bårpasienter.
- Dekke 300-385 nautiske mil i Nord Norge.
- Sør for Bodø, plukke opp 25 inne radius på 240 nautiske mil.

Per Gram presiserte under debatten at det NH90 helikopteret som lå i opsjonen ikke tilfredstiller kravene. Etter å ha stilt krav til fabrikanten ,har disse lovet at NH90 tilfredstiller, men helikopteret er enda ikke laget i denne versjonen!

FFI-Forsvarets Forsvars Institutt mener også at fabrikanten må stille garantier på at tallene fabrikanten oppgir stemmer i praksis.

Generalmajor Tomas Archer uttalte også at de selv ikke skal utføre tungt vedlikehold på disse helikopterene, og at Sola ligger godt an til et slikt prosjekt.



Grethe Myre

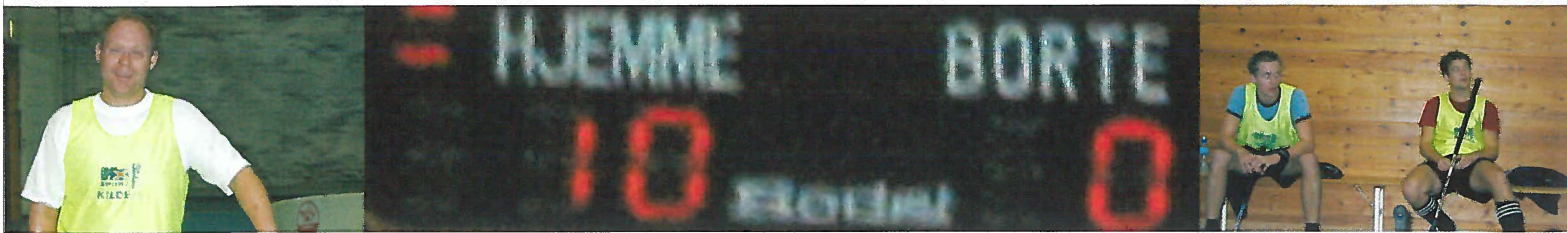
#### Konklusjon

En vel gjennomført konferanse, men temaene blir noe like fra år til år. Kanskje teknisk burde vært mer aktuelt når vi snakker om sikkerhet? NFO representanter prøvde å få igang en debatt rundt dette med anonym rapportering av hendelser. Idag er det ikke lov å sende inn anonyme rapporter, men undersøkelser vider at dette øker sikkerheten. Et tema som nok dukker opp neste år.

Laila Østbø, NHF



Piloter var bra representert på konferansen.



## BRAATHENS vs ASTEC

Da var det igjen klart for en ny sesong med innebandy. Det blei jobba ganske intenst for å få med et lag rett før sesongåpningen. Interessen for bandy har vist seg å være ganske stor i firmaet. Kim Rune Einvik er lagets oppmann og kan ta på seg æren for å ha stablet ett solid lag på beina.

Årets første kamp skulle spilles i Tastavarden fjellhall, mot Braathens. Braathens har alltid vært storebror, og alle i flybransjen som har spilt bandy vet at dette er årets kamp.

Dette er en kamp det går mye prestisje i å vinne. Med to tidligere Braathens spillere møtte vi mannsterke opp en tidlig søndags morgen. Vi ventet i spenning, tiden gikk men ingen ting skjedde. Kunne Braathens ha glemt kampen? En telefon til "frøkna" som styrer laget i Braathens

og seieren var et faktum (skal tro noen får pepper på jobben en dag). De hadde glemt kampen og vi vant uten engang å forbrenne en kalori. Herligt for første gang i historien har Braathens tapt mot et annet flyselskap. Vi delte laget inn i to og spilte litt mot oss selv, ganske artig.

Det er jo en tankevekker dette med hukommelse i flyindustrien, er vel ikke rart det går galt.

Siden vi nå leder eliteserien i bandy, vil vi benytte sjansen til å utfordre andre lag i bransjen mot kamp. Dersom dere tørr, ta kontakt!

Torbjørn Erland



# AEI konferansen 2003

## LISBON 2.-3.-4.-5. oktober



*Deltagere : Sigve Moi (NHF) , Inge Antonsen (tekn. komite NHF).*

### **02.10.03**

Åpningen av konferansen ble foretatt av Orlando Fernandes, SITEMA President. Det var også innlegg fra Jorge Costa (Public Work Secretary of State). Men også en del andre prominente personer sa noen velvalgte ord til forsamlingen. De fleste fremhevet utfordringene innen luftfarten, der man ser at det brukes mer penger på security samtidig som billettprisene går ned. Da er det mange som frykter at safety må betale prisen for security. Men dette er tydeligvis bare i ord for tiden, da den største fokus er pris og leveranse.

### **03.10.03**

Dr. Sam Cromie fra Trinity Collega i Dublin holdt et foredrag om Human Factors (HF). Vanligvis er HF kursene i selskapene på 2 dager. Instruktørens erfaring og kvalifikasjoner er sjelden kvalitetssikret. Hva er målet? – Bedret sikkerhet eller bare bedret aktpågivenhet. MEDA skjemaet er ofte benyttet som verktøy. Noen problemer med HF: HF blir utført fordi det er et pålegg fra myndighetene. Selskapene er gode på å analysere, dårlig på videreutvikling og meget dårlig på implementering og overvåkning. Det er liten forståelse for HF på ledelsesnivå. Alle som tar del i et flyselskaps drift – på alle

nivåer – må og skal ha forståelse for HF. Det er ikke bare de som er på gulvet som berøres av HF.

Utfordringen man står ovenfor innen HF kan oppsummeres slik:

Managing the human elements of the system as effectively as the technical elements. HF må bli en del av prosessene for å bli tekniker. Det må ligge i ryggmargen til alle. Det må lages verktøy for å analysere HF og videreutvikling

Metoder for å implementere HF i teknisk trening.

HF arbeidet i selskapene må ikke ligge på en liten gruppe, men spres på flere. Men samtidig så må det være noen som har dette som spesialfelt. Samt at de innehar den nødvendige kompetanse og krav som måtte bli satt.

En måte å innføre HF i en bedrift på er å utdanne mange nøkkelpersoner rundt omkring i organisasjonen, og gi dem i oppgave å spre budskapet.

### **Stemmeberettigede.**

Det var 19 stemmeberettigede ved første optelling. Mens enkelte dager var det 17 – 18 tilstede! Som man vet er det kun 1 stemme pr. forbund som er representert. I antall var det ca. 70 delegater på årets kongress.

### **Regnskap.**

Regnskapet ble godkjent av kongressen. Jeg skal ikke gjengi beløpene nå, men viser til den

offisielle rapport som kommer fra konferansen og blir lagt ut elektronisk på AEI's Internett sider.

Alle tillitsvalgte bidrar på frivillig basis, og har full jobb ved siden av. Robert Leadbetter er sjef for finansene i AEI.

AEI ønsker å publisere sin prosedyremanual på nettstedet til AEI. Vi fikk manualen presentert på konferansen av Fred Bruggeman. Den virket meget oversiktlig, og er hyperlinket slik at man kan navigere enkelt rundt i manualen.

#### **MST Maintenance Sectorial Team.**

AEI JAA-MST representative er Georgios Pagonis.

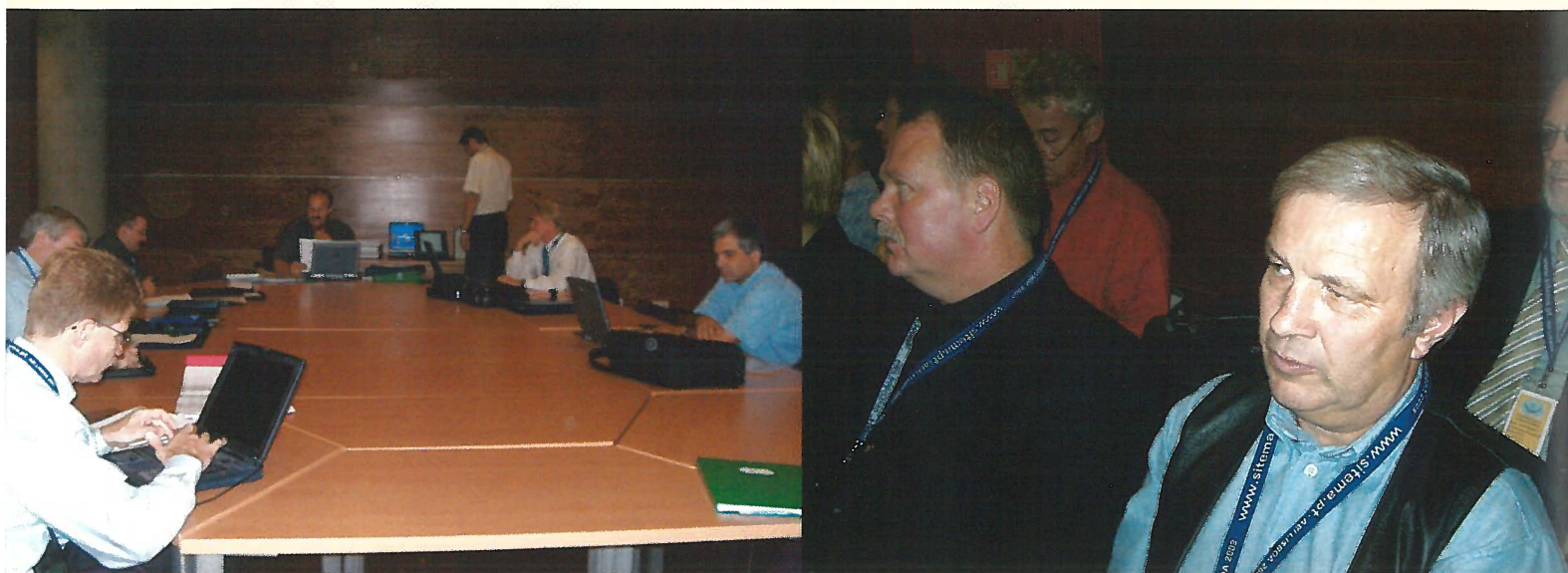
JAA er borte, nå er det EASA som skal utstede

Noe som opptar HF gruppen innen AEI nå, er å få flyteknikerutdannelsen opp mot en degree. Slik at det kan bli en mer formalisert utdanning.

AEI's HF representant har vært på flere konferanser for å informere om AEI's synspunkter på HF i luftfart.

Arbeids og hviletid er også et område som blir tillagt mye oppmerksomhet.

Men dette er et følsomt tema selv innen de AEI tilsluttete forbund. Dette til tross for at det finnes en policy på dette inne AEI's policymanual.



ECAR som blir en erstatning for JAR.

Det betyr også at det er andre personer som skal lage lovene som direkte vil influere på våre jobber og våre liv.

Det er her og merke seg at EASA er juridisk bindende i forhold til EU domstolen. ( Dette var ikke JAA).

#### **ABIP**

Advisory Body of Interested Parties er en gruppe – hvor AEI ved Torstein Vikøren (SAS) er representert – som skal gi råd til EASA Management Board som vil ta de endelige beslutninger innen EASA. Det er store saker som drøftes her. Derfor er det viktig at AEI er på banen, og at det er tilstrekkelig personell som utfører disse jobbene.

I denne forbindelse etterlyses det engasjement fra de enkelte klubber eller enkeltpersoner. Ta kontakt, gi innspill. Det er samme syndrom som går igjen innen AEI som i våre lokale klubber, ildsjeler som drar det hele.

#### **Human Factors**

AEI er og har vært en pådriver for å sette HF på kartet. Det har vært avholdt flere møter det siste året. Evangelos Demoustenous er AEI's HF koordinator.

#### **ATAC**

Pieter Doyer – som er formann i ATAC – AEI Technical Affairs Committee – ga oss en presentasjon på omleggingen som skjer ved at vi går fra JAA til EASA. Dette er pågående omlegginger. Noe er gjort, noe gjøres nå og resten tas etter hvert.

AEI jobber fortsatt med å få influere lovgivningen innad i EU. Det vil være avgjørende for vårt yrke at AEI får dette til. Det er mange skjær i sjøen som må passeres. Pga. omleggingen av JAR, så vil de gamle "grandfather rights" vi hadde ifm. JAR 66, bortfalle. Tidligere var det frem til 2011. Nå er det plutselig blitt september 2005. M.a.o. hvis DU ikke har fått konvertert dine sertifikat, så må DU gjøre det innen september 2005! Dette er helt nytt, og må derfor avgjøres i det enkelte lands NAA. I tillegg er det jo et faktum at vi i Norge fortsatt står utenfor EU, og da vil det muligens være andre regler for oss. Derfor må dette bringes på banen ovenfor tilsynet.

Se forøvrig kunngjøringer fra tilsynet på nettet, det skjer mye – fort.

#### **Public Relation**

AEI fått en ny webmaster, Odd Helge Barseth som jobber til daglig i SAS.



Planene for PR-komiteen er å benytte webben mer og bedre for å komme ut med informasjon til medlemmene. Odd Helge jobber for øyeblikket med oppdatering av siden for å gjøre den bedre. Ta en titt innom for å se hvordan det går på <http://www.airengineers.org/>.

#### **04.10.03**

Dagen startet med "occurrence management presentation" av Evangelos Demousthous. AEI kongressen i 98 i Edinburgh beredte grunnen for en casestudie med tre forskjellige "workshops":

A: "No blame culture"

B: "Reporting system"

C: "Incident investigation"

Ideene herfra førte til Maintenance HF Working Group.

HF feil kan illustreres ved hjelp av isbergmodellen. For hver ulykke eller alvorlige hendelse er det 40 rapporter på mindre alvorlige hendelser, og 600 urapporterte feil. Det er bevist at fokus på HF kan spare selskapene for penger. I tillegg ligger det klare føringer fra JAA på dette.

#### **Polecy**

Det ble bestemt at AEI skal kunne utpeke æresmedlemmer.

Det ble også bestemt at medlemmer skal kunne oppnå en degree innen flyvedlikehold. Som et resultat av dette ble Robert Landbetter utpekt som æresmedlem under gallamiddagen, lørdag kveld. Han er gått over i pensjonistenes rekke, men er fortsatt aktiv og har vært med fra AEI opprinnelse. Meget populært.

#### **Valg**

Vice President – gjenvalg – Jari Miettinen  
Secretary General – gjenvalg – Fred G.H. Bruggeman  
Internal Affairs Committee Chairman –

gjenvalg – Trevor Lee  
Secretary Europe – gjenvalg – Torstein Vikøren  
Trustee A – gjenvalg – Robert Leadbetter  
Secretary Australasia – gjenvalg – Trevor Lee  
Auditor - Alan Dupe

Det ble tatt opp fra salen – med bekymring – den utviklingen vi ser i Skandinavia i løpet av det siste året. Det ble fra flere uttrykt bekymring at selskap som har vært ledende innen sikkerhet, nå bruker økonomien som unnskyldning for å sette ned sikkerhetskravene.

I Australia har de de samme problemene. Først kjøpte de reklameplass på flyplassen. Dette ble stoppet av selskapene. De ble jaget lengre og lengre ut fra flyplassen, og endte opp på motorveien på tur til flyplassen. I tillegg har de laget noen klistremerker med samme text:

Would you get on a plane without it having a safety check? 100% L.A.M.E. = 100% SAFE.  
(LAME: Licenced Aircraft Maintenance Engineers)

#### **Neste kongress**

**2004 - Paris**

**2005 - Beograd !**

**Executive Board skal komme tilbake med avklarende valg av sted.**

Presidenten avsluttet kongressen med å si at ja, det nytter. Jobben som AEI gjør nytte, og vi blir hørt. Han takket alle medlemmene av Executive Board, for jobben de gjør. Medlemsorganisasjonene fikk litt vennlig kritikk for manglende tilbakerapportering til AEI. Det er viktig at EB får vite hva som skjer ute i verden.

Med hilsen  
Sigve Moi

# FARE, DANGER, ARTUNG,

Jeg kan ikke få sagt det på nok språk for det skjer over hele Europa. De "herlige" markedskreftene overtar det meste og det er arbeidsfolket som får lide. I Norge gir vi bort arvesølvet som strøm, olje, fosser og fisk til aktører som kun er ute etter mer profitt. Landsbygda og skjærgården blir omgjort til ferieparadis for de samme. Sikkerheten for arbeidsfolk og tredjeperson/brukere blir satt tilside. Strømmenettet bryter sammen i land etter land på grunn av dårlig vedlikehold. Samfunn sikkerheten er rett og slett i forvitring. Fagforeninger og tilsynsmyndigheter blir fratatt resurser og reguleringer som gjør det mulig å ivareta sikkerheten. Puh dette var et hjertesukk.

Arbeidslivlovsutvalget blir i disse dager slutført og skal fremlegge sin innstilling den 1. desember i år. ( For de som ikke vet hva arbeidslivlovsutvalget er så ble det i 2001 satt ned et utvalg bestående av myndighetene, arbeidsgiversiden og arbeidstakersiden Utvalget skulle se på om en skulle modernisere arbeidsmiljøloven. )

Både LO og YS ansatte er representert i utvalget og det er en rekke under grupper som jobber parallelt med utvalget. Det var sterke protester fra en rekke forbund mot at dette utvalget i det hele tatt skulle nedsettes. Grunnen til det er at vi vet at slike prosesser sjelden fører til noe godt for arbeidstakerne, særlig med den politiske situasjonen vi har i dag hvor både myndigheter og NHO er på krigsstien og ønsker full kontroll over arbeidstakerne og deres organisasjoner.

Utvalget er taushetsbelagt og har pålagt seg selv å ikke lekke ut informasjon. Dette er udemokratisk og gjør det vanskelig for arbeidstakeren å bygge opp en oppnium imot de negative endringene som vil komme. Det verste av alt mener jeg er at LO og YS er fortsatt er med på dette arbeidet i det hele tatt etter det Viktor Nordmann gjorde i forbindelse med overtidsreglene i fjor. Her tok han ut en bit av AML og fikk banket endringene gjennom på stortinget før LO og YS fikk snudd seg. Jeg mener at LO og YS aldri skulle gått inn i noe utvalg hvor alle vet at det vil føre til svekkelse av arbeidsmiljøloven.

Arbeidsmiljøloven sammen med tariffavtalene er det desidert viktigste redskapet fagforeningen har for å ikke bli totalt overkjørt av arbeidsgiversiden. Loven trenger en styrking og ikke minst håndhevelse. Ingen svekkelse.

Strømmen blir borte i store deler av USA, Danmark, Sverige, Italia, Frankrike. Til og med en av de store privatiserings forkjemperer

Kåre Willoch vet hva dette handler om og hvorfor strømmen forsvinner. Fokus på sikkerhet.

Dette er bare noe av det vi føler under bedriftene/markedsliberalismens umettelige jag etter profitt. OFS har ingen planer om å sitte stille å se på at sikkerheten for våre medlemmer og andre arbeidstakere forbitres, at stillingsvernet blir svekket, at vi bare skal være et redskap for at andre skal tjene enda meg penger.

## **Den 11 og 12 november avholdt sikkerhetsalliansen en konferanse hvor vi satt startskuddet for kampen om arbeidsmiljøloven.**

Sikkerhetsalliansen er en løs sammenslutning av fagforeninger på tvers av hovedorganisasjonene som har en målsetting om å trygge/opprettholde sikkerheten for arbeidsfolk og tredjeperson/brukere. Her har OFS en sentral rolle sammen heismontører, lokførere, togledere, elektropersonell, helikopteransatte, transportarbeidere, osv.

Vi har tidligere avholdt to vellykkede konferanser i Oslo, med et par hundre deltakere på hver konferanse. Konferansene har blant annet resultert i uttalelser som de tilsluttede organisasjonene har sluttet seg til, men noe av det viktigste vi har klart å oppnå, er at de tilsluttede organisasjonene har bistått og støttet hverandre i saker som har vært viktige for det enkelte forbund eller lokal-forening.

Konferansen vi avholdt, dreiet seg i hovedsak om de forslag til endringer i arbeidsmiljøloven som vi vet vil komme fra arbeidslivlovsutvalget. Som sagt skal NOUen legges frem 1. desember, og vil mest sannsynlig få en kort høringsfrist på 6 mnd. Vi vet allerede i dag at det vil komme mange forslag som vil føre til dramatiske endringer for arbeidstakerne og hele det norske systemet.

Selv om vi til daglig jobber opp mot våre respektive hovedorganisasjoner for å påvirke de som sitter i arbeidslivlovsutvalget så tror/vet vi at forslagene som kommer, vil være et resultat av hestehandel rundt bordet, samt ønsker fra kapitalkreftene og deres "løpegutter" Vi er av den klare oppfatning at dagens arbeidsmiljølov ikke trenger endringer, men håndhevelse.

Sikkerhetsalliansen mener at tiden er overmoden og det eneste som kan snu situasjonen som det norske samfunnet er inne i, er handling.

Samarbeidet gjennom sikkerhetsalliansen var noen av drivkreftene som klarte å få til den store politiske streiken i Rogaland den 28. februar i år. Vi mener at alle lovlige virkemidler må brukes for å slå tilbake de angrepene som nå kommer.

Vi tror at det å angripe og slå tilbake de forslagene som ligger der, vil bli noen av de største utfordringene for arbeidstakerne og det norske folk i tiden som kommer. Sikkerhetsalliansen skal ha fokus på de endringene som kan føre til økt fare for skader og ulykker.

Når dette er sagt så er vi også svært bevisste på den politiske situasjonen i Norge. Det er også her vi ønsker å utfordre det politiske systemet. Vi trenger en politikk som tar sikkerhet, helse og miljø på alvor. Flere og flere oppdager at de partiene som regjerer i dag driver en systematisk nedbygging av industri,

arbeidstakerrettigheter, velferd etc. Dette vil igjen føre til svekket sikkerhet innen en rekke områder som personelltransport, industri, byggebransje, sykehus etc. Det er blant annet dette Sikkerhetsalliansen jobber med, å bevisstgjøre og skape motkrefter mot. I første omgang blir det viktig å få bygget en opinion, bevisstgjøre medlemmer og hele fagbevegelsen frem til NOUen skal behandles på stortinget. Ingen på stortinget skal gå inn for å svekke AML uten at det har konsekvenser.

**OFS oppfordrer medlemmer og klubber om å aktivt delta i dette arbeidet, og første skoloringen vil være konferansen i Oslo 11 og 12 november.**

Bjørn Tjessem

## Bachelor of Science in Aircraft Maintenance Technology

Overskriften er kanskje ikke spesielt godt kjent her i Norge, men i USA er B.S. in Aircraft Maintenance Technology et utdanningstilbud både til ungdom og til erfarne flyteknikere; et tilbud som i nyere tid er gjort tilgjengelig fra et økende antall amerikanske høyskoler og universiteter. I et realistisk fremtidsperspektiv kan altså et økende antall flyteknikere i USA vise til en Bachelor of Science in Aircraft Maintenance Technology når de søker stilling som flyteknikere i flyselskapene. Typisk for dette utdannings-tilbudet i USA er at Airframe & Powerplant-sertifikatet (flyteknikersertifikat) i henhold til FAR 65 (Federal Aviation Regulations) er en obligatorisk del av den akademiske graden. For ordens skyld bør det nevnes at bachelorgraden innen flyvedlikehold i USA også har benevnelser som Aeronautical Systems Maintenance og Aviation Maintenance Technology. Trafikkflygerutdanningen i USA har et tilsvarende tilbud for sitt fagområde. Med andre ord anerkjennes flytekniker – og flysertifikater som del av en akademisk grad i USA.

For det flytekniske fagmiljøet i USA er dette et gjennombrudd. Det amerikanske rådet for utdanning (American Council of Education) anbefaler at flyteknikersertifikatet utstedt etter 1. januar 1989 skal kunne regnes med som en del av en akademisk grad ved at kandidaten tildeles 67 college credits, noe som tilsvarer om lag to års høyere utdanning i USA. Flyteknikersertifikatet (A&P) alene aksepteres derfor av flere utdannings-

institusjoner som en Associate of Science Degree in Aircraft Maintenance Technology. En Bachelor of Science kan da videre tildeles en amerikansk flytekniker ved at kandidaten bygger på med to års videreutdanning innen faget. Ungdom uten flyteknisk bakgrunn kan ta sikte på en fire-årig utdanning som fører frem til en B.S. in Aircraft Maintenance Technology, og til godkjente eksamener i henhold til FAR 65. Nærmere bestemt kreves det for en B.S. i USA at kandidaten tilfredsstiller et studium på minimum 120 credits, eller credit hours, som det også kalles.

I Norge er bachelorgraden innen utdanning av relativt ny dato. Bachelorgraden kan tildeles blant annet høyskoleingeniører og sykepleiere, samt styrmenn og maskinister innen den maritime næringen. Den norske bachelor – og mastergraden er produkter av den nye gradsstrukturen innen høyere utdanning. Med den nye ordningen vil også de fleste vekt-tallene etter hvert forsvinne, og bli erstattet av studiepoeng. I praksis vil for eksempel 20 vekt-tall bli erstattet av 60 studiepoeng. Et norsk høyskoleingeniørstudium vil etter det nye systemet tilsvare 180 studiepoeng, og som nevnt gi en bachelorgrad. Dette er så vidt jeg har forstått i overensstemmelse med det europeiske systemet for studiepoeng-beregning, ECTS (European Credit Transfer System). Etter min oppfatning er noe av hensikten med den nye ordningen at det skal bli enklere å kombinere utdanning i Norge med utenlandske studier.

På bakgrunn av det som er nevnt innledningsvis, er det uunngåelig å stille spørsmål om hvilke utdanningstilbud innen flyvedlikehold vi bør ha i Norge i fremtiden. Har vi god nok realfaglig kompetanse innen flyvedlikehold basert på de utdanningstilbudene som finnes? – Og er de tilbudene som finnes i Norge i dag konkurransedyktige utdannings-tilbud til ungdom som skal velge yrkeskarriere?

For de som vil bli flymekanikere og flyteknikere i Norge, så er det staket ut en vei gjennom videregående skole og lærlingordningen, samt tilleggsopplæring i bedrift (typekurs etc.). Under denne ordningen møter elevene likevel en hel rekke utfordringer i utdanningsløpet, som for eksempel:

- \* Kommer jeg inn på VKI?
- \* Får jeg fortsette på VKII?
- \* Får jeg lærlingplass?
- \* Hvor skal jeg bo i læretiden, og har jeg økonomi til dette?
- \* Når får jeg eventuelt plass på typekurs etter ansettelse i bedrift?
- \* Vil bedriften gi meg anledning til å avlegge prøvene til sertifikat etter JAR 66?

Sagt på en annen måte, så synes denne veien til flyteknikersertifikatet å være belemret med en betydelig andel tilfældigheter. For de som vil bli flyingeniører i Norge, er det kun Høgskolen i Agder som har et tilbud i dag. Og med respekt å melde, så ser det ut til at den flyrelaterte delen av studiet ikke er særlig omfattende når man ser dette i forhold til pensumet i aircraft/aerospace engineering (bachelorstudium) ved noen amerikanske utdanningsinstitusjoner. Jeg har inntrykk av at ingeniører i norske flyselskaper, på basis av utdanningen, er gode på design, konstruksjon, styrkeberegning og produksjon, og ikke fullt så gode på vedlikehold. Og det er etter min oppfatning flyvedlikehold som er det mest sentrale arbeidsområdet for fly-selskaperes ingeniøravdelinger. Jeg stiller spørsmål igjen: Tilfredsstillers dagens norske utdanningstilbud luftfartens realfaglige kompetansebehov innen flyvedlikehold? – Og er utdannings-tilbudene og jobbutsiktene attraktive nok til å sikre rekrutteringen?

På det politiske nivået, og i øyeblikket med Kristin Clemet i spissen, så er det, som noen vet, satt i gang en offensiv for å rekruttere ungdom til de realfaglige utdannings-tilbudene. Det er arrangert samlinger flere steder i landet der det diskuteres hvordan man kan gjøre de realfaglige tilbudene innen høyere utdanning mer attraktive og tilgjengelige. De maritime utdanningsinstitusjonene er aktivt med i denne offensiven, men hva med luftfart? Jeg skal ikke driste meg til å si noe om flygelederutdanning, men innen flyoperativ og flyteknisk utdanning er det tatt noen initiativ. Jeg skal nevne tre av dem. Næringsjefen i Kristiansand kommune uttalte

sommeren 2001 at han ønsket å etablere et kompetansesenter for luftfart i regionen, og at dette skulle være et samarbeid mellom Høgskolen i Agder, Luftforsvarets skolesenter og Agderfly. Så vidt jeg har forstått, var det ønskelig med tilbud om både trafikkflygerutdanning og flyingeniørutdanning. Høgskolen i Harstad har i samarbeid med Høgskolen i Narvik og med flymiljøet på Bardufoss også diskutert ideer om trafikkflygerutdanning og flyteknisk utdanning på høgskolenivå. Og sist men ikke minst, så er det inngått et samarbeid mellom NEAR (North European Aviation Resources – tidligere NAR), Høgskolen i Ålesund og NAIA (North American Institute of Aviation) om en trafikkflygerutdanning på høgskolenivå. Dette samarbeidet inkluderer foreløpig ikke noe tilbud om flyteknisk utdanning, og det gjenstår å se om et slikt tilbud blir tilgjengelig.

Med andre ord så skjer det spennende ting på den flyoperative fronten, mens det innen det flytekniske fagområdet virker ganske uklart. Det kan synes som at det sjelden stilles spørsmål om hvilken flyteknisk kompetanse og flyteknisk rekruttering norsk luftfart trenger i fremtiden. Og når spørsmålet nå og da settes på dags-orden, så kan man ane en tendens til svært tradisjonell tenkning. Det vil si at man tenker på behovet for mekanikere og ingeniører. Og i god norsk tradisjon er det tilnærmet vanntette skott mellom disse to yrkesgruppene. Har du tatt en yrkesfaglig utdanning som flymekaniker, og videreutdanning til flytekniker, så må du likevel ta tre steg tilbake og begynne på nytt hvis du vil bli flyingeniør (det samme gjelder for så vidt for en flyingeniør som vil ta fagbrev i flymekanikerfaget). For opptak til ingeniørutdanning kreves det vanligvis studiekompetanse med fordypning i matematikk og fysikk. Flymekanikere og flyteknikere har ikke slik kompetanse som en obligatorisk del av sin utdanning. Med dagens ordning er derfor ikke flymekanikere og flyteknikere noe realistisk rekrutteringsgrunnlag til ingeniørutdanning, selv om disse kanskje kunne blitt landets beste flyingeniører.

"Look to Norway" er et fyndord i USA etter Franklin D. Roosevelt, men fra et flyteknisk ståsted er det kanskje på tide å reversere uttrykket og si "Look to Amerika". USA har tilbud til de som både vil ha flyteknikersertifikat og en høyere utdanning (bachelorgrad). Når disse kandidatene er ferdig med utdanningen, så kan de tilføre luftfarten en unik kompetanse innen flyvedlikehold. I tillegg til å kunne delta som utøvende flyteknikere, så har disse menneskene kompetanse innen jus, økonomi, ledelse og data, litt avhengig av valg av utdanningsinstitusjon og fordypningsområde. Dette innebærer at disse menneskene også er godt forberedt til å utføre administrative oppgaver og lederoppgaver i flyselskapene.

I USA er dette utdanningstilbudet en god indikator på at flyvedlikehold anerkjennes som et eget fagområde. I Norge er en slik anerkjennelse mer uklar.

Bør det vurderes å etablere et utdanningstilbud i Norge innen flyvedlikehold som kan føre frem til en bachelorgrad, slik de har gjort i USA? – Og bør dette tilbudet omfatte kravene til fly-teknikersertifikat i henhold til JAR 66 analogt til den amerikanske modellen, som er omtalt ovenfor? Min oppfatning er at dette vil være meget fornuftig. Et slikt tilbud bør også være åpent for eksisterende fly-mekanikere og flyteknikere i Norge som ønsker å videreutdanne seg for å oppnå en bachelorgrad. Videre vil det være en fordel om et slikt studium kan tilrettelegges for fjernundervisning slik at det kan være mulig å kombinere jobb og studier innenfor rammen av livslang læring.

Det er kanskje noen som synes at jeg har tegnet et overdrevent flatterende bilde av utdanningstilbudet i USA, men dette har ikke

vært intensjonen. Innhold og pensum i de amerikanske studietilbudene kan sikkert diskuteres. Det er først og fremst modellen de anvender som er interessant. Den er interessant fordi den øker mulighetene til å rekruttere og beholde kompetent personell i flyselskapene ved at utdanningen også tiltrekker seg mennesker som tar sikte på høyere utdanning – den er interessant fordi den vil øke kompetansen i flyselskapenes vedlikeholdsavdelinger, noe som kan være en nødvendighet for sikre at flyvedlikehold fortsatt kan være en regningsvarende og verdiskapende aktivitet i et høgekostland – og den er interessant fordi den er en karriere-modell, og fordi den passer inn i rammen for livslang læring. Utfordringen går i første omgang til NFO og NHF, men også til Utdannings- og forskningsdepartementet, flyselskapene, høgskolene og Luftfartstilsynet.

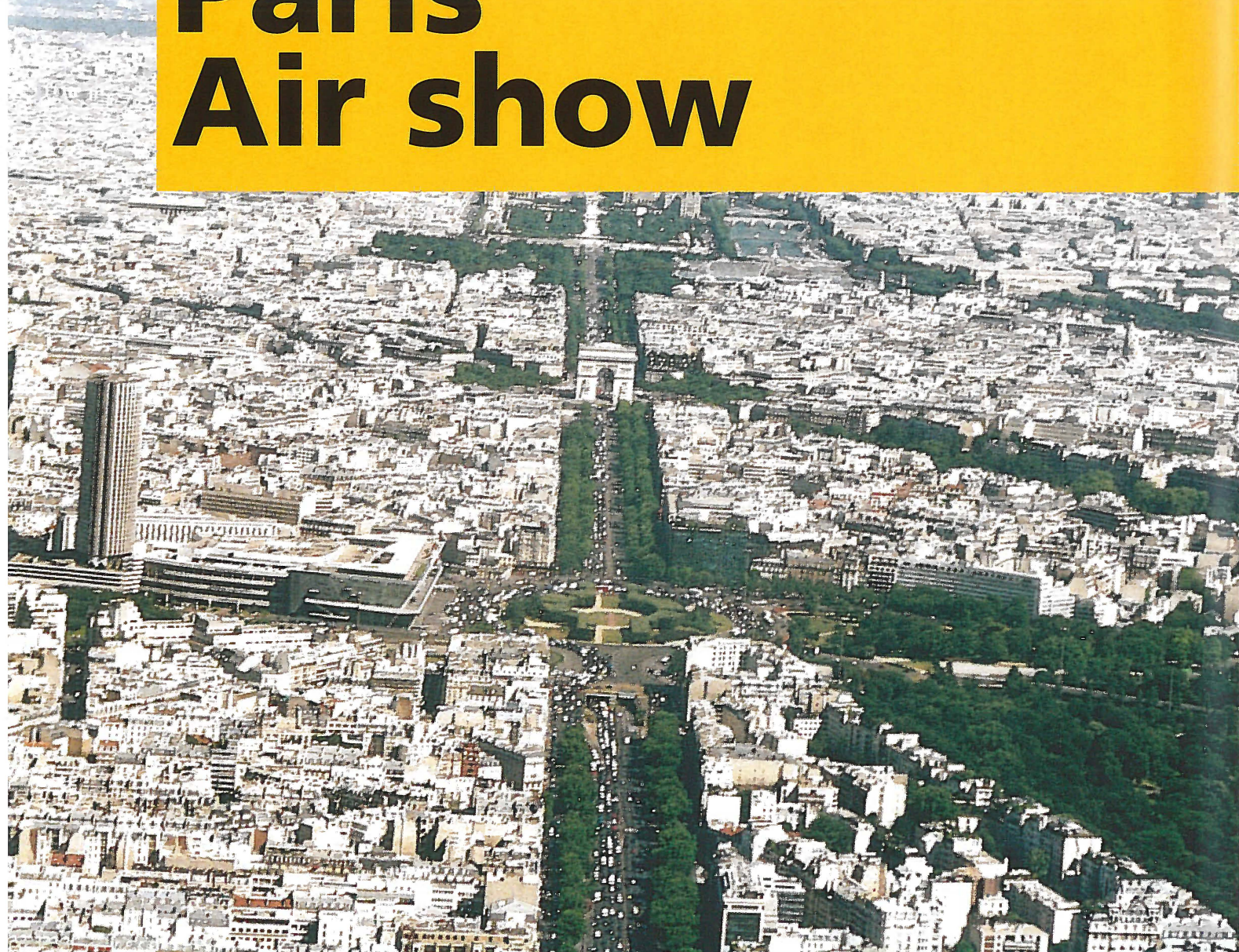
Er det noen som vil ta opp hansken?

Jørund Kile  
flytekniker



**Glimt fra**

# Paris Air show





# COCKPITEN

## INFO-BROSJYRE OM NHF

Finnes på foreningskontoret.

Ønsker du å motta melding  
og annen informasjon  
når det foretas oppdateringer  
på våre hjemmesider?

Send da din mail adresse til:

[post@nhaf.no](mailto:post@nhaf.no)

Ønsker du å  
**ANNONSERE**  
i NHF-nytt?

Ta kontakt med redaktør  
Geir Soligard for prisoversikt  
Tlf. 63 83 32 44, 91 32 00 29  
e-mail: [nhf-nytt@nhaf.no](mailto:nhf-nytt@nhaf.no)

## MEDLEMMER I NHF

Pr. 15. desember 2003

MF-Astec.....	229
MF-HS .....	121
TAF-Astec.....	103
TAF-LT .....	18
LTF.....	42
LT- rednm .....	8
Norsk Helikopter.....	6
NHTF .....	34
NLA-rednm.....	22
NLA-tekn .....	9
Airlift .....	5
NHF .....	21
<b>Totalt .....</b>	<b>618</b>

### Neste nummer:

Vi presenterer våre nye  
medlemmer:  
Norsk Helikopter

## 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.

## HJEMMESIDER

Norsk Helikopteransattes forbund  
(NHF): [www.nhaf.no](http://www.nhaf.no)