

Til

Samferdselsdepartementet

Postboks 8010 Dep
0030 Oslo

postmottak@sd.dep.no

Vår ref.: 20-04-22/YC/OFK

Deres ref:19/2375

Dato: 22. april 2020

HØRINGSSVAR NOU 2019: 22

FRA STATUSSYMBOL TIL ALLEMANNSEIE – NORSK LUFTFART I FORANDRING

1. INNLEDNING

Luftfarten er av stor strategisk betydning for Norge. Rammebetingelsene for norsk luftfart endres som følge av globalisering, deregulering og nye forretningsmodeller. Norsk Flygerforbund og LO var en pådriver overfor Samferdselsdepartementet ift. å sette ned et bredt og partssammensatt utvalg med hensikt å gjennomføre en omfattende konsekvensutredning av de forhold som departementet omtaler, og med formål å utarbeide en helhetlig luftfartsstrategi for Norge.

Ved kongelig resolusjon av 5. oktober 2018 ble det oppnevnt et utvalg med mandat til å utrede konsekvensene for arbeidstakere, flysikkerhet og miljø som følge av globalisering og økt konkurranse innen luftfart. Utvalget ble også bedt om å vurdere hvordan konkurransen kan økes, særlig i markeder der globalisering og deregulering ikke har slått ut i sterkere konkurranse og lavere priser. Utvalget skulle også se på hvordan disse utviklingstrekkene kan forenes med en omstilling til lavutslippssamfunnet, gode arbeidsforhold og fortsatt høy sikkerhet, samt vurdere hvordan konkurransen kan økes, særlig i markeder der globalisering og deregulering ikke har slått ut i sterkere konkurranse og lavere priser.

Norsk Flygerforbund er svært glad for at NOU 2019:22 Fra statussymbol til allemannseie – norsk luftfart i forandring nå foreligger. Utredningen gir en meget god beskrivelse av luftfarten og dens betydning for Norge. Utvalgets vurderinger og anbefalinger anser vi også som gode, og disse utgjør et solid grunnlag for å utvikle en helhetlig luftfartsstrategi for Norge.

Covid-19 pandemien har dog endret både global og nasjonal luftfart markant sammenliknet med det bildet man hadde ved publiseringstidspunktet av utredningen. Vurderinger for fremtidens luftfart må gjøres i lys av den nye situasjonen for luftfarten. Vi mener likevel at NOU 2019:22 er like relevant i dag, men at det må gjøres alt som er mulig for å sikre at det i etterkant av koronakrisen ikke blir en ytterligere negativ utvikling ift. Rettferdig konkurranse, eller at et «vakuum» i felles-europeisk regelverk fører til ytterligere regel-shopping og en

videre undergraving av arbeidstakeres rettigheter. Det vil være svært skadelig for en velfungerende og sikker luftfart.

Covid-19-pandemien har ført til svært omfattende reiserestriksjoner. Dette har rammet luftfartsnæringen meget hardt. Ca. 90 % av verdens flyflåte er satt på bakken, og i følge IATA gir dette flyselskapene et omsetningstap på svimlende 2.600 milliarder kroner i 2020. For de norske flyselskapene er bortfallet av inntekter ca. 30 milliarder kroner. Slik forbundet ser det risikerer man som følge av slike enorme inntektsbortfall massekonkurser blant verdens flyselskaper. Da lengden på reiserestriksjonene også vil prege bransjen de neste 18-24 mnd. vil det være behov for massive statlige redningspakker for å unngå at flyselskapene går konkurs. Dette vil igjen kunne medføre renasjonalisering av de store flyselskapene på verdensbasis. Det er også en sannsynlig utvikling i norsk og nordisk luftfart.

I dette bildet vil tydelige kjøreregler være viktig når luftfarten kommer i gang igjen. Dette gjelder særlig regulering av atypiske ansettelsesformer. Atypiske ansettelsesformer bør forbys for å unngå at enkeltaktører utnytter dette for å holde kostnadene nede og skaffe seg et konkurransefortrinn. Næringspolitisk er det videre avgjørende at både infrastruktur og rettferdig konkurranse opprettholdes. Dersom krisen skulle føre til bortfall av norske aktører mener vi det vil være nødvendig for myndighetene å regulere pris i en tidsperiode med begrenset konkurranse. Forbundet anser det som lite sannsynlig at det er mange aktører som ønsker å gå tungt inn i norsk luftfart for å skape infrastruktur i kjølvannet av Covid-19, da de fleste vil anse norske operasjoner som kostbare og avanserte. I tillegg vil trolig europeiske operatører som kommer seg gjennom Covid-19 ønske å konsentrere seg om å betjene kjernesegmentene i Europa før de satser i nye og delvis ukjente markeder.

Forbundet mener at fokus fremover bør være oppfølging av NOU 2019:22. Situasjonen etter Covid-19 vil kunne gi muligheter til å utvikle luftfarten i en mer strategisk overordnet og velfungerende retning. De strategiske virkemidlene, flysikkerhet, global/europeisk konkurranse, selskapenes rammevilkår og arbeidstakernes vilkår og rettigheter kan derfor ikke løsrives fra hverandre, men må sees i en helhet. Det er kun en helhetlig tankegang som vil ivareta det vi i Norge kjenner som en trygg transportform med trygge arbeidsforhold, der selskapene evner å utvikle seg sunt og slik er i stand til å understøtte samfunnets behov for et effektivt og velfungerende flyrutetilbud .

Før Covid-19 utgjorde muligheten for reelt og effektivt tilsyn området i europeisk luftfart med de største utfordringene. Dette fordi man benytter EU-direktiv i stedet for EU-regulativ, eller uklare regulativ på viktige kjerneområder. Dette fører igjen til ulike tolkninger i EU/EØS-landene. Da oppstår det også betydelig fare for at bruken av falske selvstendig næringsdrivende, såkalte «BOGUS self-employed», regel-shopping og omgåelse av reelt tilsyn vil kunne øke uten en felles-europeisk klargjøring på dette området.

Norge har under Covid-19-utbruddet vist hvor viktig trepartssamarbeidet er. Norsk Flygerforbund mener at det må planlegges for et strengt regulativregime for å motvirke at det etter Covid-19 åpnes for å kutte bånd til tilsynsmyndighetenes pålagte «Safety Management System» (SMS), som igjen gir mulighet for omgåelser. Det understrekes at SMS er en hjørne-sten i alt flysikkerhetsarbeid, der de ansatte alltid vil være det viktigste leddet for både pro-aktiv læring og utvikling.

2. SAMMENDRAG OG ANBEFALINGER

Sammendraget har noen hovedtemaer som vi vil kommentere, spesielt på området avgifter og miljø. Forbundet anser at det kun er en helhetlig løsning som vil fungere som insitament til endring i retning av en «grønnere» luftfart. Covid-19 har åpnet en unik mulighet da mange land nå gir fritak for avgifter. Et nytt system kan derfor komme på vingene i kjølvannet av pandemien. Landene bør enes om et enkelt prinsipp om at alle avgifter må benyttes til å utvikle miljø-/klimavennlige løsninger for fly. Dette bør først og fremst bygges på et felles-europeisk avgiftssystem, der midlene kanaliserer tilbake til innovasjon og utvikling for en mer bærekraftig luftfart. Dersom det kun begrenses til sær-nasjonale avgifter og fond risikerer man å oppnå for lite. Et rent nasjonalt perspektiv vil også kunne gi de norske flyselskapene en konkurranseulempe. I den sammenheng vil vi også bemerke at Avinor og Luftfartstilsynet har to viktige mandat, drift og tilsyn. Det medfører at disse ikke nødvendigvis at de er de best egnede aktører til å organisere et slikt klimaarbeid. Riksrevisjonen har allerede pekt på anstrengt ressurstilgang og utnyttelse for Luftfartstilsynet. Innovasjon og tilsyn kan i så måte vanskelig forenes under samme tak, spesielt i en anstrengt ressursituasjon.

Det europeiske ATM-systemet (fly-trafikkledning) består i dag av 27 forskjellige systemer. Dette er hovedårsaken til at det er vanskelig å effektivisere driften ytterligere. Ved å få til et stort europeisk fond, vil investeringene til et nytt felles ATM-system kunne muliggjøres. Dette vil igjen kunne være essensielt for å nå miljø-/klimakravene satt for luftfarten.

Forbundet foreslår i kapittelet om miljø og klima en mulig modell for å løse problemene over.

Norsk Flygerforbund vil også påpeke at det ikke er «tvilsomt», men derimot hevet over enhver tvil at det er snakk om falske-selvstendig-næringsdrivende. EU-kommisjonens egen Ricardo-undersøkelse konkluderte også med at det i over 90 % av tilfellene var snakk om falske løsninger. Norge må derfor eksplisitt forby «Pay-to-Fly»-modeller, herunder også komme med en definisjon av begrepet i streng forstand. Kostnader for utdanning for å utføre sitt arbeid må videre pålegges arbeidsgiver på lik linje med andre yrkesgrupper i Norge.

«Boks 3.5 Leie av luftfartøy» illustrerer problemet med reelt tilsyn på grunn av manglende regulativ om utvidede tilsynsmuligheter og mangelen på et vanntett felles-europeisk regulativ.

Vi vil også understreke at NOU 2019:22 ikke er en luftfartsutredning som favner hele norsk luftfart. Det mangler bl.a. segmenter i luftfarten, som det svært ulykkesutsatte området «Innenlands Helikopter», offshore, Air-Taxi, EMS/HEMS, UAV og andre deler. Flere av de nevnte er heller ikke underlagt det relativt gjennomregulerte felleseuropeiske FTL-systemet (arbeidstidsbestemmelsene), men er kun unntatt AML kapittel 10 (arbeidstid) gjennom en svært enkel forskrift. Det er et forhold vi mener kan gjenspeiles i den urovekkende ulykkesstatistikken for segmentet «innenlands-helikopter». FTL bør med bakgrunn i de undersøkelsene som EU har utført revideres i raskere tempo enn det EASA har lagt opp til. Dette bør også hensyntas i arbeidet med utviklingen av en bærekraftig nasjonal luftfartsstrategi.

3. UTVIKLINGEN I LUFTFARTSMARKEDET GLOBALT – LIBERALISERING OG TRAFIKKVEKST

Dette kapittelet må ses i lys av den omveltende situasjonen som verdens luftfart har blitt kastet ut i som følge av Covid-19 pandemien. Her vil den globale luftfartsnæringen sannsynligvis oppleve et betydelig tilbakeslag i flere år, og ikke en vekst slik utvalget har lagt til grunn for sine vurderinger og anbefalinger i NOU 2019:22. Dette vil kunne føre til at stater

er tvunget til å renasjonalisere flyselskaper, som igjen vil kunne gi en skjev konkurransesituasjon om man ikke er forberedt på å iverksette prisregulerende mekanismer for å motvirke at enkeltaktører utnytter sin markedsrett. Allerede før koronakrisen var europeisk luftfart utsatt for en svært urettferdig og skjev konkurransesituasjon, særlig fra de tre store Midtøsten-selskapene (ME3) Qatar, Emirates og Ethiad.

Mangel på treffsikre og store nok statlige redningspakker for europeiske og skandinaviske flyselskaper vil ytterligere kunne forskyve balansen i retning av at disse selskapene oppnår en monopolsituasjon. Vi risikerer da å havne i en situasjon hvor europeisk luftfart kan bli utradert. I den sammenheng er det viktig å understreke at europeisk luftfart direkte og indirekte utgjør ca. 9000 MRD kroner av europeisk BNP og at næringen understøtter 17,8 millioner arbeidsplasser. Vi er også svært bekymret for hvordan et slikt skrekkszenario vil kunne påvirke både arbeidsvilkår og muligheter for å føre tilsyn.

4. UTVIKLINGEN I LUFTFARTSMARKEDET GLOBALT – LIBERALISERING OG TRAFIKKVEKST

Norsk Flygerforbund mener at dette kapitlet gir en overordnet og god oversikt over utviklingen i både regelverk, trafikk og struktur i det globale luftfartsmarkedet gjennom de siste 20–30 årene. Utvalget peker på at det i 2018 ble gjennomført 4,2 mrd. flyreiser globalt, og at nær 35 % av verdien av den globale varehandelen foregikk med fly. Bak disse tallene ligger mange år med kraftig vekst der flytrafikken har vært doblet om lag hvert 15. år.

Som følge av Covid-19 pandemien er nå store deler av den globale flytrafikken satt på bakken. I følge de siste tallene fra IATA gir dette et omsetningsbortfall på nær 2.600 MRD kroner bare i 2020. Næringen forventer at krisen nå vil kunne påvirke luftfarten svært negativt i 18-24 mnd. Forbundet vil i den sammenheng påpeke at risikoen for konkurs for svært mange flyselskaper er betydelig. For å unngå uakseptable følgekonskvenser forventer vi at statlig overtakelse av de såkalte «Flag Carriers» i ulike land må vurderes. Da dette kapitlet i NOU'en ikke på noen måte hensyntar et slikt scenario som bakteppe for sine vurderinger og anbefalinger vil det være helt vesentlig at dette blir tillagt stor vekt i det kommende arbeidet rundt en nasjonal luftfartsstrategi.

5. DET NORSKE LUFTFARTSMARKEDET

Forbundet vil peke på at tiden nå også er moden for å evaluere det totale avgiftssystemet i norsk luftfart. Bare de siste få årene er avgiftstrykket økt med over 4 MRD kroner. Flypassasjeravgiften ble også innført uten foregående konsekvensutredning og uten en god skatte-økonomisk begrunnelse. Deler av utvalget peker på at avgiften også bidrar til å svekke flytransporttilbudet, spesielt i distriktene med svakt trafikkgrunnlag. Da avgiften heller ikke gir flyselskapene insentiver til mer effektiv drift, og utformingen heller ikke anses effektiv for å oppnå miljøforbedringer deler Norsk Flygerforbund oppfatningen om at avgiften bør avvikles. Forbundet peker videre på at det vil være behov for å forlenge de midlertidige lettelsene i luftfartsavgifter som er innført som følge av Covid-19- pandemien.

6. LUFTFART, KLIMA OG MILJØ

Forbundet mener at et globalt problem kun kan løses globalt for luftfart. Alt annet vil føre til omgøelser og konkurransevridning. CORSIA for internasjonale flygninger er et slikt system,

men det må bli obligatorisk. Videre må disse midlene gå til utvikling av luftfarten i en bærekraftig retning, gjennom for eksempel FN-støttede forskningsprosjekt. Videre bør Europa, Nord-Amerika og andre regioner med felles operativt regelverk sees på som miljø-/klimaregioner. Intra-europeiske ruter bør underlegges «innenriks» avgiftssystem, det vil si at en rute innenfor Nord-Amerika som i dag er å betrakte som innenriks må behandles på lik linje med at en intra-europeisk rute i Europa. Dermed kan man bygge opp «lokale» konkurransevilkår i hver region med relativt lik basisregulering og fondere midler til utvikling innenfor regionene, stimulere til forskning og næringsliv «lokalt» i hver region. Forbundet anbefaler derfor et felles-europeisk avgiftssystem på miljø-/klimasiden og at denne baseres på:

- Kalkulert drivstofforbruk, hvor man hindrer «tankering», eller at man tanker der det er lavere avgifter. «Tankering» er i seg selv økte utslipp.
- Insitamentet for bruk av mindre drivstoff ligger både i en mer moderne flyflåte, men også at man legger til at selskapene melder inn aktuelt forbruk. Om dette er mindre enn kalkulert forbruk får man rabatt. Innblanding av Eco-drivstoff (power-fuel, syn-fuel, bio-fuel etc.) kan gi andre rabatter i avgiftssystemet.
- Fellesavgiftene legges i et type fond for forskning og utvikling, øremerket grønn teknologi for luftfarten, herunder:
 - Miljøvennlige drivstoff.
 - Nye flytyper.
 - Nytt ATM system for Europa, som kan gjøre luftrommet mer effektivt, men også utnytte meteorologisk data for å utvikle færre cirrus-skyer (kondensstriper), noe som kan redusere klimaeffekten med opptil 45% iht. CICERO.
- «Off-setting», kjøp av klimakvoter (ETS). Vi mener at dette er et midlertidig tiltak og ikke en varig løsning.
- Taxfree-ordningen bidrar videre til en forutsigbar og sikker finansiering av et stort antall mindre, bedriftsøkonomisk ulønnsomme lufthavner. For store deler av landet er små lufthavner også en forutsetning for bosetting, næringsvirksomhet og sysselsetting, og de kan derfor samfunnsøkonomisk være svært lønnsomme. Da taxfree-inntektene er avgjørende for å sikre videre drift mener forbundet at det er svært viktig at taxfree-ordningen bør videreføres. Man bør dog vurdere helheten ift. flyplassdrift med bibeholdte krav til bærekraft ved at eksempelvis en del av avgiftene kanaliseres fra drift til miljøutvikling.

7. LØNNS- OG ARBEIDSVILKÅR I NORSK LUFTFART

Norsk Flygerforbund vil påpeke at norske vilkår eller kostnadsnivåer ikke hindrer en operatør i å etablere en konkurransedyktig plattform i Norge. Dette understøttes av funn i NOU 2019:22 ifm sammenligning av lønnsvilkår i ulike land. Det er altså kun der kreative løsninger i ansettelsesformer tas i bruk, og som utsetter arbeidstakere for gråsoner når det gjelder gjeldende lovverk, hvor norske/vest-europeiske arbeidstakere kommer til kort i konkurransen om kostnader. Dette gjenspeiles også i selskapenes retorikk, «gjør XX det må vi følge etter».

Med andre ord er det kun mangel på likeverdige forhold og hull i lovverket som gjør at det ikke kan konkurreres fullt ut på norske betingelser. Det er svært få arbeidsgrupper, om noen, der man kan benytte seg av et Estisk bemanningsbyrå, som har arbeidere på kontoret i Tallin mandag morgen for så å sende dem til Oslo for å jobbe 60 timer, for deretter å reise hjem

fredag og tilbake neste mandag - uten å legge igjen noen forpliktelser, eller for den saks skyld, ha rettigheter i Norge. Slik er det dessverre for besetningsmedlemmer i europeisk luftfart.

I tillegg åpnes det for at hele den norske «virksomheten» er innleid som et såkalt «mobilt kontor» og dermed har det norske Arbeidstilsynet kun begrenset tilsynsansvar. I sommermånedene er opptil en tredjedel av enkelte operatørers ruter i Norge under et slikt regime.

Forbundet ser med positive øyne på at «utvalget oppfordrer regjeringen til å være en pådriver overfor EU-kommisjonen i arbeidet med å sørge for klare og entydige lovvalgsregler». Vi tillater oss derfor å komme med føringer for fokusområder for å sikre et slikt mål.

Det må komme på plass klare regler om «Principal Place of Business», operative baser med tilsynsmuligheter på lik linje som for norske baser under norsk driftstillatelse, arbeidsted («homebase»), og videre klare regler for når aircrew skal betraktes som en utsendt medarbeider. Videre må tilsynsmulighetene med operatører styrkes for å motvirke at selskapene benytter regel-shopping for å unndra seg tilsyn ved å etablere seg i forskjellige land med et mindre utviklet luftfartstilsyn. Utover utvalgets gode flertallsanbefalinger på dette området mener forbundet følgende punkter er viktig:

- Styrke kravene til “Principal Place of Business”. Det vil si hvor det finansielle tilsynet ligger.
- Klargjøre kravene om hva en operativ base innebærer. Denne må være direkte knyttet til det pålagte «Safety Management Systemet» (SMS) hos operatøren, da en operativ base gir vertslandet der basen er etablert fulle tilsynsmuligheter og plikter.
- Arbeidstedet for besetningsmedlemmer må også knyttes til en operativ base i samme land, herunder lovgivning og jurisdiksjon. Arbeidstakeren bør videre kun være ansatt direkte under SMS avdelingen, hvis ikke uthules systemet.
- Flysikkerheten hviler på at proaktiv læring kan opprettholdes. Flere undersøkelser peker i dag på at falske ansettelsesformer, omgåelser av regelverk, samt utbredt fryktkultur er i ferd med å forvitte muligheten for proaktiv læring.
- Selvstendig næringsdrivende, null-timers kontrakter eller ulike «pay to fly»-ordninger er ikke forenlig med å kunne opprettholde en høy standard innen SMS. Dette understøtter at slike modeller bør forbys.
- Tilsynsmuligheter, SMS, ansettelsessted og ansettelsesform henger nøye sammen for å sikre flysikkerheten også i fremtiden, jf. Ghent-, LSE-, og Ricardo-undersøkelsene m.fl.
- At regjeringen fremmer forslag til lovendring som endrer arbeidsgiverbegrepet på en slik måte at det favner de som bør omfattes etter arbeidsmiljølovens formål. Dette vil også fange opp Høyesteretts bemerkninger i Norwegian-dommen

Forbundet vil også peke på viktigheten av at den planlagte revisjon av felleseuropeiske FTL-regler fremskyndes. Det er også viktig at den kommende revisjonen baseres på vitenskapelige fakta, som er vesentlig for å kunne opprettholde en sikker luftfart. Det understrekes videre at FTL i dag er maksimalbegrensninger som mange flyselskap ser på som et mål. Det er i denne sammenheng viktig å understreke at risikoen øker vesentlig når virksomheter i en høyrisiko bransje opererer opp mot maksimalbegrensningene.

Forbundet vil understreke at EU-regulativ 2018/1139 artikkel 89 også er gjeldende for EØS-land som Norge. Dette betyr at alle norske regelendringer skal følge denne artikkelen i regulativet, og at det også skal utarbeides en rapport av Luftfartstilsynet i følge med norske regelendringer.

8. GLOBALISERING OG FLYSIKKERHET

Norsk Flygerforbund mener utvalget gir en grundig og god beskrivelse av det viktige flysikkerhetsarbeidet. Utvalget peker på at flysikkerheten i Norge er akseptabel innenfor sektorene tung kommersiell luftfart, 'fixed wing andre', innenlands helikopter og off-shore helikopter. Forbundet deler denne oppfatningen, men understreker samtidig at ulykkesstatistikken ikke kan sies å være tilfredsstillende for sektoren innenlands helikopter.

Utvalget understreker videre at dagens statistikk er et resultat av systematisk og godt flysikkerhetsarbeid og en overordnet målsetting om å oppnå konstant forbedring av sikkerheten i en voksende europeisk luftfartsnæring. Utvalgets påpeker dog at dagens gode flysikkerhetsstatistikk ikke kan tas for gitt da denne bygger på tiår med møysommelig og kontinuerlig forbedring av flysikkerhetsarbeidet. I denne sammenheng mener vi utvalget har kommet med gode og tydelige anbefalinger som forbundet stiller seg bak.

Ift utfordringene rundt ulike ansettelsesformers påvirkning på sikkerheten er forbundet glad for at utvalget anerkjenner at flygende personells tilknytningsform til flyselskapene kan påvirke de faglige vurderingene de foretar og at tilknytningsformer også vil kunne påvirke flysikkerheten. Utvalget legger dog til grunn at hovedregelen i norsk arbeidsliv er fast ansettelse. Slik vi oppfatter det antydes det at dette ikke påvirker norsk luftfart i særlig grad. I den forbindelse er det viktig å peke på at faste ansettelser lett kan omgås. (se punkt 7 over).

Forbundet mener videre at det i norske vinteroperasjoner er særlige risikofaktorer som mørke, vær, vind, topografi og varierende baneforhold, som igjen krever en ekstraordinær tilnærming til kompetanse og erfaringsoverføring. Norske operatører har her opparbeidet unik og omfattende erfaring i følge med slike operasjoner under svært krevende forhold. I en slik sammenheng kan ikke betydningen av at det føres tilsyn basert på lokal kunnskap opparbeidet gjennom mange tiår undervurderes.

9. ØKONOMISKE, ADMINISTRATIVE OG ANDRE VESENTLIGE KONSEKVENSER

Uten en holistisk løsning og målsetning vil norsk luftfart risikere sub optimale og konkurransevridende løsninger i motsetning til å finne gode løsninger av varig karakter. Forbundet mener derfor at det blir viktig å unngå særnorske løsninger for europeiske/globale utfordringer. Dette gjelder både sysselsetting, arbeidsvilkår, sosial dumping, næringsinteresser, eller vedrørende klimaproblematikk.

SLUTTMERKNAD

Norsk Flygerforbund vil avslutningsvis berømme utvalget for en solid jobb og gode og tydelige anbefalinger for en bransje som de siste tiår har kapitalisert på liberaliseringen, dereguleringen, indre marked, nye forretningsmodeller og mangel på felles-europeisk regulativ på en del områder.

I en slik sammenheng er det spesielt viktig og ikke miste av syne at flysikkerhetens gode statistikk ikke er tilfeldig, og at en bærekraftig nasjonal luftfartsstrategi må tuftes på nettopp dette, samt anbefalingene gitt i NOU 2019: 22.

Norsk Flygerforbund tilrårder fortsatt regjeringen at luftfartsstrategien må legges frem som en stortingsmelding om norsk luftfart. Luftfartsnæringen utgjør en svært strategisk viktig næring for Norge, og strategien og anbefalingene for hvordan luftfartsnæringen skal videreutvikles bør derfor forankres i Stortinget.

Å bygge videre på den nordiske modellen, med et sterkt trepartssamarbeid, er vi sikre på vil være svært verdifullt. Også som en eksportartikkel som Europa vil kunne nyte godt av når det skal lages gode løsninger på de utfordringer som europeisk og global luftfart står overfor.

Med vennlig hilsen

Yngve Carlsen (sign)
forbundsleder

Ole Fredrik Knutsen (sign)
2. nestleder/Regional Director