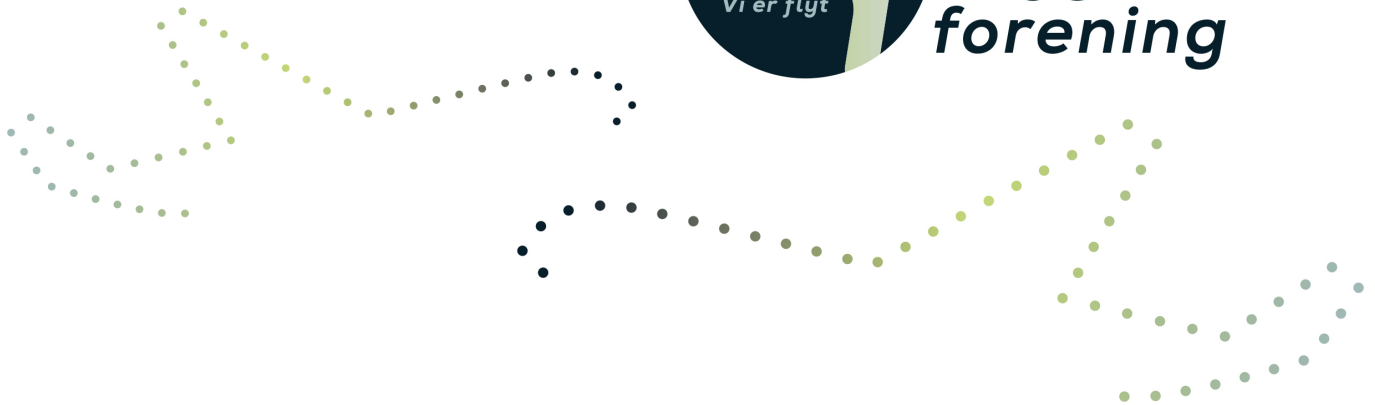




**Norsk  
Flygeleder  
forening**



# Årsmøte

Thon hotel Nordlys, Bodø

11. mars 2026

Protokoll

Leders innledningsforedrag

# PROTOKOLL

## Flygelederforeningens årsmøte 2026 Thon Hotel Nordlys, Bodø – 11. mars 2026

Årsmøtet i Norsk Flygelederforening ble lovlig satt klokken 10:13.

### Sak 1 – Opprop av tillitsvalgte

Alle lokalavdelinger med unntak av Karmøy, Bardufoss og Luftfartstilsynet hadde representanter til stede ved åpningen av Årsmøtet. Sola hadde fullmakt til å votere på Karmøys vegne. Andøya hadde fullmakt til å votere på Bardufoss sine vegne. Luftfartstilsynet hadde ikke gitt fullmakt til noen.

Værnes hadde fullmakt til å votere på Inge Løfalds vegne. Gardermoen hadde fullmakt til å votere på Trygve Skiftenes Flaks vegne. Polaris ACC, sektorgruppe Nord, hadde fullmakt til å votere på Raymond Ingebrigtsens vegne. Kvernberget hadde fullmakt til å votere på Andreas Schilbreds vegne. Kjevik hadde fullmakt til å votere på Tor Kristoffer Granmars vegne. Sola hadde fullmakt til å votere på Kenneth Larsens vegne. Banak hadde fullmakt til å votere på Ola Mikalsens vegne. Kirkenes hadde fullmakt til å votere på Harald Kruhaugs vegne. Rygge hadde fullmakt til å stemme på Erik Edson Bergströms vegne.

Dette ga følgende resultat:

Kirkenes, Dan Cato Ellingsen	6	stemmer
Banak, Anne Sophie Steen	4	stemmer
Alta, Erling-Christoffer Suhr	6	stemmer
Tromsø, Tom Børge Johansen	21	stemmer
Bardufoss, ikke møtt	10	stemmer
Evenes, Robin Aarhus	13	stemmer
Andøya, Kristoffer Lamøy	7	stemmer
Bodø, Bendik Nilsen Kalvik	18	stemmer
Polaris ACC, sektorgruppe Nord, Håvard Bårdseeng	57	stemmer
Ørland, Øyvind Jusnes Mellingen	12	stemmer
Værnes, Øyvind Hansen	34	stemmer
Kvernberget, Jan Erik Pedersen	4	stemmer
Vigra, Roy-Arne Rasmussen	6	stemmer
Flesland, Alexander Hansen	45	stemmer
Karmøy, ikke møtt	5	stemmer
Sola, Oddbjørn Bauge	34	stemmer
Polaris ACC, sektorgruppe Vest, Tobias L. Moi	45	stemmer
Kjevik, Liv Ellen Ensby	10	stemmer
Polaris ACC, sektorgruppe Øst, Thomas Overdale	62	stemmer
Polaris ACC, sektorgruppe TMA, Anders Thonhaugen	58	stemmer
Rygge, Eivind Fauske	4	stemmer
Torp, Curt Junge	8	stemmer
Gardermoen, Carl Henrik R. Haugen	48	stemmer
Hovedkontoret, Runar Botnen Totland	9	stemmer
Luftfartstilsynet, ikke møtt	0	stemmer

# PROTOKOLL

Direktemedlem Trygve Skiftenes Flak	1 stemme
Direktemedlem Raymond Ingebrigtsen	1 stemme
Direktemedlem Inge Løfald	1 stemme
Direktemedlem Kenneth Larsen	1 stemme
Direktemedlem Andreas Schilbred	1 stemme
Direktemedlem Erik Edson Bergström	1 stemme
Direktemedlem Harald Kruhaug	1 stemme
Direktemedlem Ola Mikalsen	1 stemme
Direktemedlem Tor Kristoffer Granmar	1 stemme

*Stemmer totalt:*           **535 stemmer**

*Simpelt flertall:*       **268 stemmer**

*2/3 flertall:*           **357 stemmer**

## **Sak 2 – Åpning av årsmøtet – valg av dirigent og referent**

I henhold til vedtektenes §5 skal innkalling sendes ut seks uker før, og sakspapirene tre uker før Årsmøtet. Innkalling ble sendt ut i henhold til fristen, og sakspapirene ble sendt ut 18. februar 2026. Ingen innvendinger til formalitetene rundt sakspapirer og innkalling ble registrert.

Styret foreslo Eirik Horverak som årsmøtedirigent, dette ble vedtatt ved akklamasjon. Styret foreslo videre Eirik Gogstad Ålvik som referent, også dette ble vedtatt ved akklamasjon.

Andre tilstedeværende medlemmer av NFF som ikke er registrert som tillitsvalgte, ble gitt møterett og talerett av Årsmøtet.

## **Sak 3 – Valg av to tillitsvalgte til å underskrive protokoll samt oppnevning av tellekorps**

Håvard Bårdseng fra Polaris ACC, sektorgruppe Nord og Roy-Arne Rasmussen fra Vigra TWR/Saerco ble valgt til å underskrive protokollen fra Årsmøtet 2026.

Representanter fra henholdsvis Evenes TWR/APP, Flesland TWR/APP og Polaris ACC, sektorgruppe Øst, ble oppnevnt som tellekorps.

## **Sak 4 – Lederens innledningsforedrag**

Noen tidligere kolleger og medlemmer har beklageligvis gått bort siden forrige årsmøte. Årsmøtet hedret disse med ett minutts stillhet, og lyste fred over deres minne.

Robert Gjønnnes holdt deretter sitt innledningsforedrag som leder av NFF. Innledningsforedraget er vedlagt denne protokollen.

Årsmøtet tok lederens innledningsforedrag til orientering.

# PROTOKOLL

## Sak 5 – Styrets beretning for 2025 (arbeidspapir 1)

Styrets beretning for 2025 ble lagt fram i sin helhet for Årsmøtet.

Det framkom ingen kommentarer eller spørsmål fra de tillitsvalgte til fremstillingen gjengitt i beretningen.

Styret la fram følgende forslag til vedtak:

*«Årsmøtet tar Styrets beretning for 2025 til etterretning».*

Styrets beretning for 2025 ble enstemmig vedtatt av Årsmøtet.

## Sak 6 – Regnskap for Norsk Flygelederforening 2025 (arbeidspapir 2)

Kasserer gikk gjennom hovedpunktene i regnskapet, og åpnet for spørsmål fra de tillitsvalgte.

Ørland stilte spørsmål til posten *Kontorhold Leder* om det er nødvendig at NFF betaler for leders hjemmekontor, og viste til at det ellers i arbeidslivet er vanlig praksis å ha kostnadsfrie løsninger for dette. Kasserer, med støtte fra styremedlem Elsbak, redegjorde for verdien denne tilgjengeligheten gir foreningens medlemmer, og at det er rimelig at denne tilgjengeligheten har en kostnad. Leder kommenterte at innspillet fra Ørland var legitimt, og han viste til den åpenheten og takhøyden foreningen skal ha.

Polaris ACC, sektorgruppe Øst spurte under posten *Juridisk bistand (5)* om hvilke prosesser foreningens styre har for hvilke saker man faktisk velger å engasjere seg i med tanke på juridisk oppfølging av medlemmer. Leder takket for spørsmålet og orienterte Årsmøtet om hvordan dette foregår, der det blant annet ble vist til at foreningens samarbeidspartner og advokat Tore Lerheim aktivt benyttes som rådgiver i sammenhengen. Flesland kommenterte under samme post at man over tid hadde fått et inntrykk av at foreningen ikke vinner frem i særlig grad, og lurte på hvordan dette står seg med tanke på den omtalte rådgivningen fra Tore Lerheim. Leder kommenterte at foreningen har opplevd noen tilfeller av forlik, men at vi har tapt flere saker enn vi har vunnet. Leder fortsatte med å forsvare enkelte oppfølginger av medlemmer av rent prinsipielle årsaker, og beskrev videre den utfordringen foreningen har med at de færreste dommere og meddommere forstår kompleksiteten i operativ flykontroll. Avslutningsvis delte leder sitt ønske om en fremtid der foreningen har større mulighet til å påvirke hvilke yrker meddommere blir rekruttert fra. Flesland uttalte avslutningsvis i meningsutvekslingen at det gir mening at man taper flere saker enn man vinner, men at det likevel forventes at foreningen stiller krav til de advokatene man benytter og som man betaler for.

Ørland spurte under posten *Digitalisering mm (17)* om hva foreningens nylig lanserte applikasjon tilbyr som hjemmesiden ikke allerede har. Styremedlem Jensen forklarte at regnskapsført kostnad er knyttet til en generell oppdatering av hvordan data kan fremvises på andre plattformer enn bare hjemmesiden, for eksempel i applikasjonen. Leder spilte inn at foreningen over tid har mottatt kritikk på hjemmesiden slik den var, noe som også har vært bidragsytende med tanke på den nye applikasjonen og ressursbruken i dette bildet.

# PROTOKOLL

Flesland hadde under posten *Juridisk bistand (5)* et spørsmål om foreningen i forbindelse med forhandlinger bruker penger på profesjonell bistand, noe representanten i tilfelle ville ønsket velkomment når man nå erfarer at motparten opptrer stadig mer profesjonelt og bedre forberedt. Kasserer forklarte at foreningen ikke har benyttet seg av profesjonelle medierådgivere, da dette har vært ansett som unødvendig bruk av midler. Videre fortalte han at forhandlingsutvalget har med seg juridisk bistand i bistandsforhandlinger, og at foreningen i tillegg har annen solid og profesjonell bistand i forbindelse med spørsmål om pensjon. Leder redegjorde for kompetansen til Tore Lerheim, vår samarbeidspartner og advokat som har inngående kjennskap til foreningens avtaleverk, og som i tillegg har tung erfaring fra andre sider av arbeidslivet i denne saksmaterien. Kasserer fulgte opp med å si at foreningen føler seg godt nok dekket, og avsluttet med å kommentere at det ikke bare er negativt at motparten opptrer mer profesjonelt enn tidligere.

Det framkom ingen ytterligere kommentarer eller spørsmål til regnskapet fra de tillitsvalgte.

Styret la deretter fram følgende forslag til vedtak:

*«Årsmøtet godkjenner regnskap for Norsk Flygelederforening 2025».*

Regnskap for Norsk Flygelederforening 2025 ble enstemmig vedtatt av Årsmøtet.

## **Sak 7 – Regnskap for Flygelederforeningens Støttefond 2025 (arbeidspapir 3)**

Kasserer redegjorde kort sakspapiret og åpnet for spørsmål fra de tillitsvalgte.

Det framkom ingen kommentarer eller spørsmål fra de tillitsvalgte til regnskapet for foreningens Støttefond.

Styret la frem følgende forslag til vedtak:

*«Årsmøtet godkjenner regnskapet for NFFs støttefond 2025».*

Støttefondets regnskap for 2025 ble enstemmig vedtatt av Årsmøtet.

## **Sak 8 – Lønnsgruppe N (arbeidspapir 4)**

Forslagstillerne Christoffer Reyes og Marcus Dyingeland redegjorde for forslaget, der deres inntrykk var at dagens praksis med gruppe N ikke nødvendigvis er hensiktsmessig.

Saken ble gjenstand for grundig meningsutveksling der ulike sider av materien ble behørig belyst. Herunder rangeringsordningen, arbeidsgivers forhold til antall ledige faste stillinger, lønnsansiennitet m.m.

Leder benyttet anledningen til å gi Reyes og Dyingeland honnør for at de som enkeltmedlemmer fremmet saken for Årsmøtet.

# PROTOKOLL

Reyes og Dyngeland avsluttet diskusjonen med å si seg godt fornøyd med behandlingen saken hadde fått, og at de med det hadde fått innfridd sine forventninger. På vegne av samtlige forslagstillere la de frem følgende forslag til vedtak:

*«Styret bes om å utrede hvorvidt ordningen med lønnsgruppe N fungerer etter sin hensikt. Utredningen bør belyse ordningens rettferdighet for de ansatte, samt hvilke konsekvenser den har for den enkeltes lønnsutvikling og foreningens mål om mobilitet».*

Forslaget ble vedtatt med 497 stemmer mot 38 stemmer.

## **Sak 9 – Forslag til styrking av rekrutteringstillegget (arbeidspapir 5)**

Forslagstiller Jakob Dahl redegjorde for bakgrunnen for forslagetets bakgrunn, der inntrykket var at rekrutteringstillegget over tid har blitt svekket som følge av manglende indeksregulering.

Sakspapiret ble gjenstand for bred diskusjon.

Kasserer takket for at saken ble lagt frem, men uttalte at styret ikke ønsket at forslaget skulle bli vedtatt av Årsmøtet. Begrunnelsen for dette synet var at styret frykter at motparten, dersom saken skulle bli fremmet i kommende forhandlinger, snarere vil fjerne tillegget enn å øke det.

Polaris ACC, sektorgruppe Øst stilte spørsmål om arbeidsgiver ensidig kan fjerne dette tillegget. Kasserer forklarte at det kan de ikke, men at de står fritt til å si opp avtalen som regulerer det.

Flesland uttalte at de ville stemme mot dette forslaget, da man ser for seg at et eventuelt vedtak vil gå på bekostning av andre og viktigere saker i et fremtidig lønnsoppgjør. Flesland uttrykte likevel enighet om prinsippet rundt indeksregulering av avtaler, og hevdet som et eksempel at en del av trinnene i de ulike lønnstabellene har forvitret grunnet inflasjon.

Polaris ACC, sektorgruppe Nord fulgte opp med å meddele at de skjønnte behovet, men at de likevel ville stemme mot forslaget.

Medlem Dyngeland spurte om dette tillegget har hatt noen effekt, noe kasserer svarte avkrefte på.

Banak mente at rekrutteringstillegget har fungert som et plaster på såret for å tjenestegjøre ved de enhetene som er omfattet av tillegget.

Leder benyttet anledningen til å rose forslagstiller som fremmet saken for Årsmøtet som enkeltmedlem.

Vigra kommenterte at denne saken omhandler insentiver for å få søkere til upopulære tjenestesteder, og spurte videre om styret jobber med denne materien.

# PROTOKOLL

Kasserer svarte at styret alltid forsøker å påvirke med sin argumentasjon, men at det likevel har vært og er vanskelig å identifisere effektive virkemidler.

Tromsø uttalte at de ikke vil bruke økonomiske midler på dette, og at det eventuelt må være arbeidsgiver som tar et slikt initiativ utenfor rammene av generelle lønnsoppgjør.

Flesland poengterte at denne saken i hovedsak berører yngre kolleger, dersom tillegget skulle forsvinne vil de som allerede har vært uheldige oppleve ytterligere negativ påvirkning.

Dahl avsluttet med å takke for det han hadde opplevd som en sunn og god diskusjon, og la frem følgende forslag til vedtak:

*«Styret bes om å arbeide for å endre rekrutteringstillegget, og vurdere en indeksregulering av tillegget fra dets innføring».*

Det ble registrert 483 stemmer mot forslaget, 42 stemmer for forslaget og 10 blanke stemmer. Forslaget falt.

## **Sak 10 – Strategisk plan 2026–2031 (arbeidspapir 6)**

Styret redegjorde kort for innholdet i Strategisk Plan 2026–2031.

Saken ble gjenstand for noen kommentarer og en kort diskusjon.

Hovedkontoret stilte spørsmål til deler av teksten på side 2 i Strategisk Plan, omhandlende ansvar for å prioritere oppgaver knyttet til flysikkerhet. Hovedkontorets poeng var at ansvaret for flysikkerhet tilligger Luftfartstilsynet mer enn det gjør foreningen.

Sola hadde en kommentar til det nederste punktet på side 4 i Strategisk Plan, om at foreningen ikke ville være tjent med at flygelederutdanningen flyttes ut av Avinor. Flesland støttet dette synet, og la til et argument om at den arbeidskraften som flygeledere representerer kan få lavere verdi dersom utdanningen flyttes ut av Avinor.

Leder anerkjente alle kommentarer og innspill, og meddelte at Strategisk Plan gjerne kunne revideres i henhold til momentene som hadde oppstått i diskusjonen før Årsmøtet gikk til avstemming.

Det fremkom ingen ytterligere kommentarer til innholdet i Strategisk Plan i behandlingen av saken.

Basert på innspillene og diskusjonen introduserte styret et forslag om to mindre tekstendringer i Strategisk Plan:

I kulepunkt 1 under *Prioriterte oppgaver* på side 2 i dokumentet ble **«sikre»** erstattet med **«Bidra til»**.

# PROTOKOLL

Fjerde avsnitt under *Utdanning og bemanning* på side 4 i dokumentet med ordlyden «*Flygelederforeningen er åpen for at ansvaret for flygelederutdanningen kan flyttes ut av Avinor Flysikring*» ble fjernet.

Det var den oppdaterte versjonen av Strategisk Plan med disse to endringene som gikk til avstemming.

Styret la frem følgende forslag til vedtak:

«*Årsmøtet vedtar Strategisk Plan 2026-2031*».

Strategisk plan 2026-2031 ble enstemmig vedtatt av Årsmøtet.

## **Sak 11 – Forslag til budsjett for 2026 (arbeidspapir 7)**

Styret ved kasserer stilte seg tilgjengelig for å besvare spørsmål til budsjettforslaget fra de tillitsvalgte.

Saken ble gjenstand for noen spørsmål og kommentarer.

Evenes lurte på hva eventuelle konsekvenser ville være dersom man gikk fra LoL-forsikring via ekstern leverandør til at foreningen skulle bli en selvassurandør. Både kasserer og 1. nestleder frarådet denne ideen på det sterkeste, ikke minst på grunn av den nye og forbedrede forsikringsavtalen foreningen nylig hadde forhandlet frem.

Flesland stilte spørsmål om hvordan utbetalinger fra foreningens støttefond fungerer, hvorpå leder forklarte denne permanente ordningen i detalj.

Det framkom ingen ytterligere spørsmål eller kommentarer til budsjettet.

Styret la frem følgende forslag til vedtak:

«*Årsmøtet slutter seg til styrets forslag til budsjett for 2026*».

Forslag til budsjett for 2026 ble enstemmig vedtatt av Årsmøtet.

## **Sak 12- Valgkomiteens innstilling – styrets sammensetning (arbeidspapir 8)**

Valgkomiteens leder Grete Ovnerud, med støtte fra komiteens øvrige medlemmer Frank Lyngtun og Rune Myreng, redegjorde for forslaget, herunder hvilke vurderinger, og hvilken arbeidsform arbeidet har bestått av i forbindelse med den jobben man har gjort.

Medlem Dyngeland stilte spørsmål om hvorfor Jan Martin Huus igjen er på valg allerede i 2027 når man opererer med at man velges for 2 år av gangen. Valgkomiteens leder svarte dette ut med at det er styrevervene og ikke personene i dem som sykluser på to år.

# PROTOKOLL

Valgkomiteens innstilling var som følger:

## 1. Nestleder

Bendik Heggelund                      ENOR (ENSV)                      (gjenvalg)                      Velges for to år

## 2. Nestleder – Leder FU

Anja Bergstad Engvik                      ENEV                      (nyvalg)                      Velges for to år

## Kasserer

Tom-Snorre Skaret                      ENOR (ENBD)                      (gjenvalg)                      Velges for to år

## Styremedlem

Camilla Haugseth Aune                      ENVA                      (gjenvalg)                      Velges for to år

## Styremedlem – Nestleder FU

Jan Martin Huus                      ENNA                      (nyvalg)                      Velges for ett år

## Styremedlem – ansvarlig digitale plattformer/FLYT

Simen Utvik Inderhaug                      ENZV                      (gjenvalg)                      Velges for to år

## Nytt medlem i valgkomiteen

Janne Paulsen                      ENCN                      (nyvalg)                      Velges for tre år

Innledningsvis anmodet årsmøtedirigenten Årsmøtet om å lansere eventuelle benkeforslag før man gikk til realitetsbehandling av sakspapiret.

Ingen benkeforslag ble meldt inn. Årsmøtedirigenten avgjorde at man nå, i henhold til innstillingen, fortsatte realitetsbehandlingen av saken ved å avgi stemmer for hvert enkelt verv hver for seg.

Valgene forløp som følger:

## 1. Nestleder

Bendik Heggelund ble ved akklamasjon valgt som 1. Nestleder for en periode på to år.

## 2. Nestleder – Leder FU

Anja Bergstad Engvik ble ved akklamasjon valgt som 2. Nestleder – leder FU for en periode på to år.

## Kasserer

Tom-Snorre Skaret ble ved akklamasjon valgt som Kasserer for en periode på to år.

## Styremedlem

Camilla Haugseth Aune ble ved akklamasjon valgt som Styremedlem for en periode på to år.



# PROTOKOLL

## Valgkomité

Frank Arne Lyngtun	ENOR (ENOS)	Til 2027
Rune Myreng	ENTC	Til 2028
Janne Paulsen	ENCN	Til 2029

Årsmøtedirigenten avsluttet med å takke for tilliten, og ønsket foreningen lykke til videre.

Flygelederforeningens årsmøte 2026 ble hevet klokken 13:44.

Det bevitnes at denne protokoll er en korrekt gjengivelse av Årsmøtet i Norsk Flygelederforening, avholdt onsdag 11. mars 2026.



Håvard Bårdseng



Roy-Arne Rasmussen

Bodø, 11.mars 2026

# INNLEDNINGSFOREDRA

Flygelederforeningens årsmøte 11. mars 2026, Bodø

Robert Gjønnnes, leder Norsk Flygelederforening

## Innledning – og et lite blikk på Bodø

Kjære alle sammen,

Det er flott å være samlet – og ekstra stas å gjøre det med Bodø som bakteppe. Få byer kombinerer historie, natur og fremtidskraft som dette stedet. I 2024 bar Bodø tittelen **Europeisk kulturhovedstad** – den første nord for Polarsirkelen – og gjennom hele året ble det levert over tusen arrangementer på tvers av regionen. Det var et kulturprosjekt av historiske dimensjoner for Nord-Norge.

Like utenfor byen bruser **Saltstraumen**, verdens sterkeste tidevannsstrøm – et naturfenomen som har fascinert mennesker i århundrer og som fortsatt leverer både spektakulære krefter og rikt dyre- og fugleliv.

Og i horisonten: **en helt ny Bodø lufthavn**, planlagt for drift rundt 2029/2030, ett av landets mest komplekse samferdselsprosjekter – et tydelig symbol på at byen både forvalter arv og bygger fremtid.

Det passer godt, for vi – i NFF og i norsk luftfart – står midt i vår egen tid for avgjørende veivalg.

## Nasjonal sikkerhet og rettssikkerhet – et alvor vi tar på dypeste alvor

Når rammene for **nasjonal sikkerhet** blir strammere, må rettssikkerheten være like sterk. Likevel ser vi et bilde som bekymrer:

- **Manglende reell klageadgang**
- **Fravær av kontradiksjon** – den grunnleggende retten til å imøtegå
- **Begrenset domstolskontroll**
- **Risiko for usaklig forskjellsbehandling**, særlig knyttet til utenlandsk tilknytning og helseopplysninger



I praksis betyr det at enkeltpersoner kan miste tilgang, jobb og inntekt uten tilstrekkelig innsyn, dialog eller prøving. Det er ikke godt nok – verken for den enkelte eller for samfunnssikkerheten. Enkeltpersoner får per definisjon yrkesforbud og er fullstendig fratatt alt som har med rettssikkerhet å gjøre.

Derfor har NFF tatt en **bærende rolle** i arbeidet for bedre rettssikkerhet i sikkerhetsregimet – med møter på Stortinget, dialog med Riksrevisjonen og samarbeid med andre nøkkelmiljøer. Vi ser heldigvis at det skjer noe: Miljøer på tvers av sektorer, blant annet politiet og pilotene, peker på behovet for individualiserte vurderinger, raskere prosesser og reell klageadgang i sikkerhetsklarerings-saker. Også politiske partier har den senere tiden satt dette mer på agendaen.

EØS-utviklingen trekker i samme retning: **EFTA-domstolen** bekreftet i 2025 prinsippet om **statlig erstatningsansvar ved brudd på EØS-retten**, også ved rettsfeil i siste instans – en viktig markering av individers rettsvern.

Poenget er dette: Et mer krevende trusselbilde kan aldri være et argument for **mindre** rettssikkerhet. Tvert imot – vi må være **mer presise og mer rettfærdige**.

### **Avinors fremdrift – når tilsynet skjerper blikket, skjerpes også ansvaret**

Vi står samtidig i en situasjon der **kritiske prosjekter** må leveres på tid, kvalitet og sikkerhet. **Luftfartstilsynet** har de siste årene vist at de **bruker kraftige virkemidler** for å sikre etterlevelse – blant annet tvangsmulkt/dagmulkt ved alvorlige avvik hos aktører i norsk luftfart.

Når tilsynet gjennomgår planer og fremdrift hos Avinor, oppleves kravene derfor skarpe. Det er forståelig: **Etter systemsvikten i april 2024** som stengte luftrommet i Sør-Norge (og kort tid etter store deler av Nord-Norge) med betydelige forsinkelser som følge, forventer både myndigheter og brukere en tydelig og etterprøvbar robusthet i leveransene.

Dette er også del av en større europeisk utvikling: I EU-dommen **Skeyes v. Ryanair (C-353/20)** slo EU-domstolen fast at **luftromsbrukere skal ha effektive rettsmidler** overfor lufttrafikk-tjenesten når plikter ikke oppfylles. Det handler ikke bare om sikkerhet – men også om rettigheter, effektiv prøving og virksomhetens frihet til å utøve næring.

Samtidig er **EU-retten** i bevegelse på måter som øker risikoen ved tjenestesvikt:

- **Sterkere grunnlag for erstatningskrav:** Nettopp den nevnte Skeyes-dommen tydeliggjør luftromsbrukeres **rett til effektive rettsmidler** mot ANSP-beslutninger. I

tillegg peker nyere EU/EØS-utvikling – blant annet generaladvokatens betenkning i **C-408/24** (Austrian Airlines) – mot at **økonomiske tap** som følge av svikt i lufttrafikkjenesten kan forankres i regler som beskytter brukere, og at statlig ansvar kan aktualiseres.

- **EU-retten beskytter også økonomiske interesser:** Retten til å drive virksomhet og til effektive rettsmidler er eksplisitt vektlagt; det handler altså ikke bare om sikkerhet, men også om brukernes rettigheter og økonomi.
- **Felles tolkning i EU/EØS:** Når EU-domstolen avklarer, får det virkning i hele EU – og normalt tilsvarende i EØS gjennom homogenitetsprinsippet. EFTA-domstolens Dartride-avgjørelse understreker nettopp **ansvarslæren** på EØS-feltet.

Konklusjonen er tydelig: **Risikoen for flere krav og mer ansvar øker** ved system- eller prosessvikt. Det krever **skarpere risikostyring**, tydeligere **ansvarsplassering**, og at **nasjonale regler og praksis** oppdateres i tråd med europeisk rett – også innenfor **ATM/ANS-regelverket** som Norge har innlemmet og oppdatert de senere år.

## Et krevende hovedtariffoppgjør

Vi går inn i et **hovedtariffoppgjør** som blir krevende. Ikke bare på grunn av rammene – men fordi helheten i arbeidsgiverpolitikken nå settes på prøve:

- **Forvaltningen av det kollektive avtaleverket**
- **Prioriteringer og involvering**
- **Personalpolitikken** – som påvirker både rekruttering, stabilitet og sikker drift

Vi står nå på terskelen til vårens oppgjør – et nytt kapittel, og et nytt eventyr. Hvor vakkert det blir, gjenstår å se, men én ting er sikkert: Vi er godt forberedt. Vi har gjort et grundig arbeid med våre krav, og de materielle kravene ble overlevert allerede for en måned siden. At dette blir krevende, er det ingen tvil om – og nettopp derfor er vi også klare for utfordringene som kommer.

Det gjør det desto viktigere at vi går inn i oppgjøret **samlet, ryddig og faglig sterke**. Vi må møte prosessen med tydelighet og realisme i kravene våre, men også med en klar forventning: Medbestemmelse og inngåtte avtaler skal ikke bare omtales – de skal **praktiseres**. Det er fundamentet for et oppgjør og et partssamarbeid som både er rettferdig og bærekraftig.

## Personalpolitikken – der kultur blir sikkerhet

La oss være åpne: Vi ser for mange saker som **dras til konflikt** og blir **rettssaker** som kunne vært unngått. Vi ser **frykttkultur** og **manglende samarbeid** – forhold som tærer på folk,

svekker drift og i ytterste konsekvens kan true sikkerheten. Dette er ikke et isolert fenomen – vi ser de samme tendensene på tvers av hele virksomheten.

Det er en utvikling som bekymrer oss. Alle har vi et ansvar for arbeidsmiljøet vårt, og hver enkelt av oss eier en del av det. Samtidig vil jeg understreke at dette ikke handler om at medarbeiderne ikke gjør sitt; tvert imot ser vi stor innsatsvilje og høy dedikasjon. Vi ansatte er på ingen måte feilfrie, vi kan alle bli bedre på det vi gjør og bedre oss i vår del av arbeidsmiljøet. Utfordringen ligger likevel i stor grad i ledelsespraksis. Når ledelsen i større grad oppleves å styre *mot* de ansatte i stedet for *sammen med* dem, skapes det avstand. Innskrenkende holdninger, konfliktorientert ledelse og bruk av frykt som virkemiddel er ikke forenlig med det samhandlingsklimaet vi trenger for å lykkes – verken som lag eller som virksomhet.

God personalpolitikk er ikke pynt – det er **sikkerhet i praksis**. Tillit bygges i hverdagen: i arbeidsrytmer og arbeidsplaner, i omstilling, i dialog og i måten ledere møter fagfolk på når systemer svikter eller bemanning er presset. Her må vi sammen forandre praksis – raskt og varig.

## Fremtidens flysikringstjenester – grepene som tar oss dit

Det må pekes ut en tydelig kurs med konkrete grep for å styrke kvalitet, effektivitet og robusthet – i riktig rekkefølge. Jeg mener at noen hovedlinjer i dette arbeidet må være blant annet følgende:

1. **Flytt LTTFM ut av operativt rom** og samle kompetansen på **GM i AIS/Notam**. En større, samlokalisert faggruppe gir bedre synergier. Én **FLL** kan erstatte minst fem LTTFM. **FDS** kan ligge lokalt i en overgang inntil **FAS** er implementert, men LTTFM trenger ikke være i operativt rom. Her snakker vi bærekraft både hva gjelder økonomi og drift.
2. **Avvikle dagens Produksjonsstyring** – den fungerer i praksis som en «stat i staten». Gi **enhetslederne** et tydelig ansvar for bemanning, drift og prioritering. **Før ressursene tilbake** til den operative linjen, der behovet er størst – og betydelig.
3. **De som utarbeider arbeidsrytmer og arbeidsplaner (RPer) må være flygeledere** – med innsikt i systemer, mennesker og løsningsrom. Vi trenger ikke ressurskoordinatorer (**RKer**); **SUP** kan ivareta den funksjonen, med operativ erfaring i bunn.
4. **Samle bemanningsarbeidet hos én sentral ressurs**, som både kan ta nødvendige grep og sikre kontinuitet i samarbeidet med foreningen sentralt. Strukturen **fungerte bedre** under ledelse av Jørgen Langhelle Pedersen for noen år tilbake – la oss tilbake dit, i hvert fall i prinsipp.



5. **Gi «blåarket» tilbake til SFL/operative ledere.** Lederne må kunne manipulere «side 2» for å se konsekvenser av prioriteringer. NFF må ha samme tilgang – **identisk datagrunnlag skaper** tempo og kvalitet. At kun tre personer har dette i dag, er feil – kompetansen finnes ute i enhetene.
6. **Etabler en egen stab forankret i AFAS.** Slik situasjonen er nå, opplever vi ikke tilstrekkelig HR-lojalitet inn mot AFAS. Det fungerer ikke. En dedikert stab vil gi retning, kraft og tempo.
7. **Avklar organisasjonsmodellen:** Enten er **AFAS et fullverdig AS**, eller så integreres det som **divisjon** igjen. I tillegg bør **ASAS** vurderes som eget selskap utenfor Avinor, gitt den «stemoderlige» behandlingen vi ser på flere områder. Dette er løftet til konsernstyret i dialog med blant annet styreleder – så dette bør følges opp og avklares.

Parallelt må vi fortsatt levere på eksisterende moderniseringsløp, som **FAS-programmet**, der ambisjonen er å skifte ut hovedsystemet for hvordan norsk luftrom styres – noe som forplikter på risikostyring, test, idriftsetting og endringsledelse.

## Oppsummering – og en stor takk

Kjære alle sammen,

Dette er tiden for **tydelige prioriteringer** og **faglig ryggdekning**. Det er også tiden for varme og raushet i møte med hverandre – fordi samarbeidskulturen vi bygger, er den samme kulturen som skaper **sikker trafikkavvikling** og **sikker drift**.

La meg avslutte med noen takk – fra hjertet:

### Tusen takk til alle medlemmer

for alle bidrag, all dialog og det gode, helt avgjørende **lokale engasjementet**.

### Tusen takk til alle tillitsvalgte

for den solide jobben dere gjør for medlemmene på enhetene – og for **kunnskapen** og **innspillene** dere gir inn til foreningen.

### Tusen takk til NFFs Faglige Utvalg

for at dere år etter år styrker NFFs faglige integritet gjennom **profesjonelt, kontinuerlig og overmåte grundig** arbeid.

### Og tusen takk til styrets medlemmer

for de utallige timene – og for **den strålende jobben** dere gjør for Flygelederforeningen og fellesskapet vi alle er en del av.



La oss fortsette fremover – sammen.

La oss bruke **styrken, kunnskapen og integriteten** i NFF til å skape den fremtiden vi selv ønsker.

Takk for meg og til lykke med årsmøtet 2026 her i Bodø!