

Innlegg ved åpningen av IATA's 31. generalforsamling,  
Hotel Scandinavia, 29. september 1975.

---

Deres Majestet,  
Mine damer og herrer,

På vegne av den norske Regjering er det en ære for meg å ønske delegatene fra 78 land velkommen til Norge til IATA's 31. generalforsamling. Dere har en meget viktig oppgave foran dere, og jeg ønsker dere lykke til i arbeidet.

Våre samfunn av i dag kan neppe tenkes å virke på en skikkelig måte uten et vel utviklet kommunikasjons-system. Dette gjelder enda mer for forholdene mellom statene. Vår generasjon har opplevet en stadig økende avhengighet mellom nasjonalstatene i økonomiske og sosiale saker, og i internasjonal politikk. Den internasjonale utveksling av varer og tjenester har blitt fulgt av en strøm av teknologi og kapital på tvers av landegrensene. I stor utstrekning står vi alle foran de samme problemer når det gjelder å sikre framgang, økonomisk stabilitet og fredelig samarbeid mellom nasjonene.

Sivil luftfart spiller en sentral rolle i kommunikasjonssystemet innen det enkelte land, så vel som mellom nasjonene. Gjensidig avhengighet gjør det nødvendig med en høy grad av bevegelighet for varer,

tjenester, personer og informasjon. Skal man holde seg løpende underrettet om utviklingen på verdensmarkedet og i produksjonen, er det nødvendig med personlig og direkte kontakt mellom forretningsmenn. Internasjonale organisasjoner holder offentlige tjenestemenn, forskere og politikere på en reisevirksomhet som aldri synes å ta noen ende. Høyere inntekter og lengre ferier har brakt utenlandsreiser innen rekkevidde for brede befolkningsgrupper.

Sivil luftfart er enormt kapitalkrevende.

Neppe noen annen industrigren har vært så utsatt for problemer når det gjelder økonomi, lønnsomhet og strukturforandringer som har vært følgen av den teknologiske framgang i byggingen og driften av fly og i administreringen av flyselskaper. En fornuftig utnyttning av teknologi og ressurser i denne industrien hviler på samarbeidet mellom nasjonene om en internasjonal sivil luftfartspolitik. Målet for en slik politikk må være å sikre en vel balansert økonomi for de forskjellige kategorier av lufttransport, en videre utvikling av linjetrafikk og større sikkerhet for passasjerer og last. Når de skal forfølge disse mål, må regjeringene og luftfartsselskapene fullt ut ta hensyn til den økende motstand i befolkningene mot bygging av enorme flyplasser og støyende fly.

IATA gir rammen for internasjonalt samarbeid om sivil luftfart. De skandinaviske land har hatt stor tillit til denne verdensomspennende organisasjon helt siden de deltok i opprettelsen i 1919.

Av naturlige grunner har lufttransporten utviklet seg hurtig i mitt land. Nordmennene hører til de folk som i størst utstrekning betjener seg av forretningsmessig flytrafikk. Sammen med våre anboland så vi meget tidlig nødvendigheten av et samarbeid mellom regjeringene om utvikling av sivil luftfart. Dette munnet ut i et felles foretak. Nylig besluttet våre tre parlamenter å forlenge dette samarbeid til 1995 i den nåværende form.

Dette regionale samarbeid i Skandinavia reduserer ikke vår avhengighet av det arbeid som blir gjort av IATA. Tvert imot føles denne avhengighet sterk, spesielt for små land. Innenfor IATA samarbeider luftfartsselskapene på praktisk talt alle områder av luftfarten. Det må være gode og intime forhold mellom selskapene og myndighetene. Dette er også IATA's politikk, som har nært samarbeid med offentlig administrasjon både ved direkte kontakt med regjeringene og gjennom offentlige luftfartsorganisasjoner, særlig med ICAO i Montreal.

Sivil luftfart skal tjene alle grupper i folket. En differensiering i transporten synes berettiget for å møte behovene fra alle kategorier av passasjerer - forretningsfolk, offentlige tjenestemenn og det store antall av turister som ønsker å reise på ferie på en rimelig måte. Ønskemålene er forskjellige for folk, og det er selskapenes oppgave å gjøre sitt beste for å møte dem. Charter-trafikk er en måte å møte det alminnelige behov for rimelig transport. Den har vokst raskt etter som internasjonal turist-trafikk har blitt et område for nesten alle grupper av befolkningen. Konkurransen mellom linjetrafikk og charter-trafikk og den rolle som hver av dem skal spille, er spørsmål som

- 4 -

blir diskutert innenfor selskapene såvel som i offentlig administrasjon. Imidlertid vil linjeluftfart fortsatt være ryggraden i vårt luftfartssystem. IATA har gjort store anstrengelser for å tilby transporttjenester til varierte priser med tanke på de store grupper av publikum.

I likhet med de fleste industribransjer er sivil luftfart for tiden i en vanskelig situasjon. Det økonomiske tilbakeslag i verden har gjort oppgaven med å tilpasse kapital-utstyr og organisasjon til de teknologiske forandringer enda mer problematisk. Produksjonen er falt i de fleste land. Verdenshandelen har skrumpet inn. Sammen med arbeidsløshet og stagnasjon i realinntektene til de store lønnstakergrupper i mange land har denne utvikling virket til en nedgang i etterspørselen etter lufttransport. Samtidig har driftskostnadene økt raskere enn noen gang før. Høyere brenselkostnader har en sterk virkning på luftfartens totale utgifter. Men lønnsutgifter og andre poster har også vist en hurtig øking. Mange selskaper viser et underskudd

Økonomisk stabilitet og framgang er vilkår for et sunt forretningsklima. Forandringer kan lettere bli møtt i en situasjon med økende aktivitet og tillitt til den framtidige utvikling. Hovedmålet nå for alle regjeringer må være å komme over den nåværende krise, sikre full sysselsetting og komme tilbake til fornyet økonomisk og sosial framgang. Det er tegn til at denne utvikling er underveis. Ved felles anstrengelser fra de fleste land, kan det bli satt fart i denne utvikling.

Dette vil tjene til å overbevise folk om de goder som oppnås ved bredt økonomisk samarbeid mellom nasjonene.

Igjen ønsker jeg dere alle hjertlig velkommen til Norge. Jeg håper denne konferansen vil gi positive resultater for det verdensomfattende samarbeid som sivil luftfart bygger på.