



Det europeiske luftrom 2020 – Sikrere, mer miljøvennlig og mer effektivt. Veien dit.

Av Per Arne Watle, leder ICB

Foredrag i Flyoperativt Forum 28 april
2010

I dag...

- ⇒ Store forsinkelser
- ⇒ Koster flyselskapene mellom 1,3 og 1,9 milliarder Euros pr. år
- ⇒ Skyldes: Manglende kapasitet i luften, værforhold, flyplassproblemer og interne forhold i flyselskapene

Oppsplittingen av luftrommet

- ⇒ Mellom statene
- ⇒ Mellom militær og sivil bruk
- ⇒ Mellom ulike kontrollområder (70 nasjonale/lokale kontrollsentra)

Konsekvensene

- ⇒ 10 millioner flybevegelser 2007
- ⇒ 20 millioner flybevegelser 2030
- ⇒ Kapasiteten i luftrommet ikke lagt til rette for dette!

To ulike verdener

- ⇒ USA: 20 kontrollsentraler (18 millioner flyvninger pr. år, 503 flyplasser)
- ⇒ Europa: 66 kontrollsentraler (10 millioner årlige flyvninger, 450 flyplasser)

Forventningene

- ⇒ Europa ikke det mest dynamiske område i verden - risiko for at innovasjonstakten sakker akterut
- ⇒ Europa har alltid gjort store fremskritt når det har fjernet hindringer for samkvemmet
- ⇒ Å fjerne transportmessige flaskehalser en del av moderniseringen av Europa
- ⇒ Single European Sky en sentral del av dette

Stort potensiale

- ⇒ Hver europeisk flyving 10 -15 minutter kortere
- ⇒ Reduserte CO2-uslipp (5 millioner tonn karbondioksider pr. år)
- ⇒ Redusert kompleksitet
- ⇒ Færre forsinkelser

Det felles europeiske luftrom (SES)

- ⇒ En realitet innen 2020
- ⇒ Prislapp: 30 milliarder Euro

Hva består SES av?

- ⇒ Nye teknologiske løsninger: Nytt utstyr på bakken og i flyene
- ⇒ Avstemte løsninger fly – bakke
- ⇒ Avstemte løsninger Europa - USA
- ⇒ Ny lovgivning (Implementing Rules og Community Specifications)

Mål

- ⇒ En tredobling av kapasiteten
- ⇒ 10% høyere flysikkerhet
- ⇒ 10% reduserte miljøbelastninger
- ⇒ Halvering av kostnadene til lufttrafikkjenesten pr. avgang

SES' tre trappetrinn

- ⇒ Definisjonsfasen: Avsluttet 2008
- ⇒ Utviklingsfasen: 2008 - 2013
- ⇒ Gjennomføringsfasen: 2013 – 2020(+)

ICB (Industry Consultation Body)

- ⇒ Etablert av EU-kommisjonen i 2004
- ⇒ Skal gi strategiske råd til Kommisjonen om gjennomføringen av det felles europeiske luftrom
- ⇒ Består av: Representanter fra flyselskapene, Lufttrafikk-tjenesten, flyplassene, industrien og de ansattes organisasjoner

Suksess-kriterier ICB

⇒ Enighet

⇒ Proaktiv

The Performance Scheme IR

- ⇒ Etablering av nye vaner for de europeiske lufttrafikk-tjenestene – en nødvendig og radikal prosess
- ⇒ Første referanseperiode: 2012 – 2015
- ⇒ Andre referanseperiode: 2015 - 2018
- ⇒ De militære aspekter inkludert
- ⇒ Skal vedtas av SSC i mai 2010

Fastsetting av mål

- ⇒ Felles EU-mål for å sikre systematisk forbedring
- ⇒ Betydningen av bindende nasjonale mål
- ⇒ Betydningen av en tidsfrist
- ⇒ Samsvar mellom EU- mål og nasjonale mål
- ⇒ Betydningen av kvalitet ved fastsettingen av mål

Performance Review Body

- ⇒ Uavhengig, direkte rapporterende til Kommisjonen.
- ⇒ 12 medlemmer. Vedtak med simpelt flertall.
- ⇒ Skal støtte de nasjonale myndigheter etter anmodning
- ⇒ Skal kontrollere at nasjonale mål er i samsvar med fellesskapets mål
- ⇒ Måle prestasjoner, sørge for incentiv-plan

FAB's (Functional Airspace Blocks)

- I alt 9
- Operative fra 2012
- Skal bidra til defragmenteringen av luftrommet og generere bedre prestasjoner
- Et redskap for å nå prestasjons-målene
- Den enkelte stats suverenitet
- FAB-koordinatoren viktig
- Koordineringen av lufthavn- og luftromskapasitet

FAB's system koordinator

- ⇒ Oppnevnes i 2010
- ⇒ Termineres i 2013
- ⇒ Fødselshjelper
- ⇒ Skal støtte diskusjonene mellom de ansvarlige aktørene for å sikre integrasjon av lufttrafikktenesten og bedre ledelse av luftrummet
- ⇒ Ferdige FAB-avtaler innen utgangen av 2012

Den menneskelige faktor

- ⇒ Oppmuntre involveringen av de ansatte
- ⇒ Sikre nødvendig motivasjon, kompetanse og trening
- ⇒ Gjøre medarbeiderne i stand til å levere
- ⇒ Bygge alle planer på en sikkerhetskultur

To motstridende kulturer

- ⇒ Forretningskulturen: Ekspertene i å effektivisere og kutte kostnader
- ⇒ Den byråkratiske kultur: Ekspertene i å rettferdiggjøre kostnader
- ⇒ Hvordan forene disse to?
- ⇒ SES: Krever helhjertet innsats av alle aktører

Den aktuelle situasjonen

- ⇒ Ikke alt lar seg planlegge
- ⇒ Viktig å beholde det langsiktige perspektiv
- ⇒ Oppfølgingen av askekrisen må styrke – ikke svekke fremdriften av det europeiske luftrom
- ⇒ En stabil og bærekraftig luftfartsnæring nødvendig
- ⇒ Oppfølgingen et totalt samfunnsansvar