

Samarbete för ökad flygtrafiksäkerhet

SCANAIR Flight 262 från Teneriffa till Stockholm försenas vid start. Den passagetid ("slot-tid") som flygplanet fått över Europa kan inte hållas. Samordning mellan ett antal flygtrafikledningningar måste till så att nytt flygillstånd kan tilldelas. Väntan kan i sådana lägen bli både en och flera timmar!

För att minimera dylika väntetider finns i dag en europeisk samarbetsorganisation benämnd EUROCONTROL, som bl a har till uppgift att planera för sk flödeskontroll i lufthavet.

EUROCONTROL

Europeisk flygkontroll (Eurocontrol) – vad är det? – Redan i slutet av 1950-talet konstaterades att flygtrafiken i Centraleuropa började bli ett problem. Luftrummet räckte helt enkelt inte till. Prognoserna innehöll en kontinuerlig ökning av trafiken. Därför bildades (1960) Eurocontrol med avsikt att samarbeta för ökad flygtrafiksäkerhet (= "co-operation for the safety of air navigation").

Dokumentet skrevs under av Tyskland, Belgien, Frankrike, Irland, Storbritannien, Luxemburg, Holland och Portugal.

Organisationen förklarades vara öppen för alla stater som önskade ansluta sig. Problemen i Centraleuropa fanns främst i det övre luftrummet. Därför inriktades arbetet på att få likvärdiga system för ett samarbete och flödeskontroll i övre luftrum. Maximal effektivitet och minimal kostnad var ledorden.

Eurocontrol fick sitt säte i Bryssel och med en ganska omfattande organisation. Huvuddragen framgår av bild 1. Den centrala administrationen

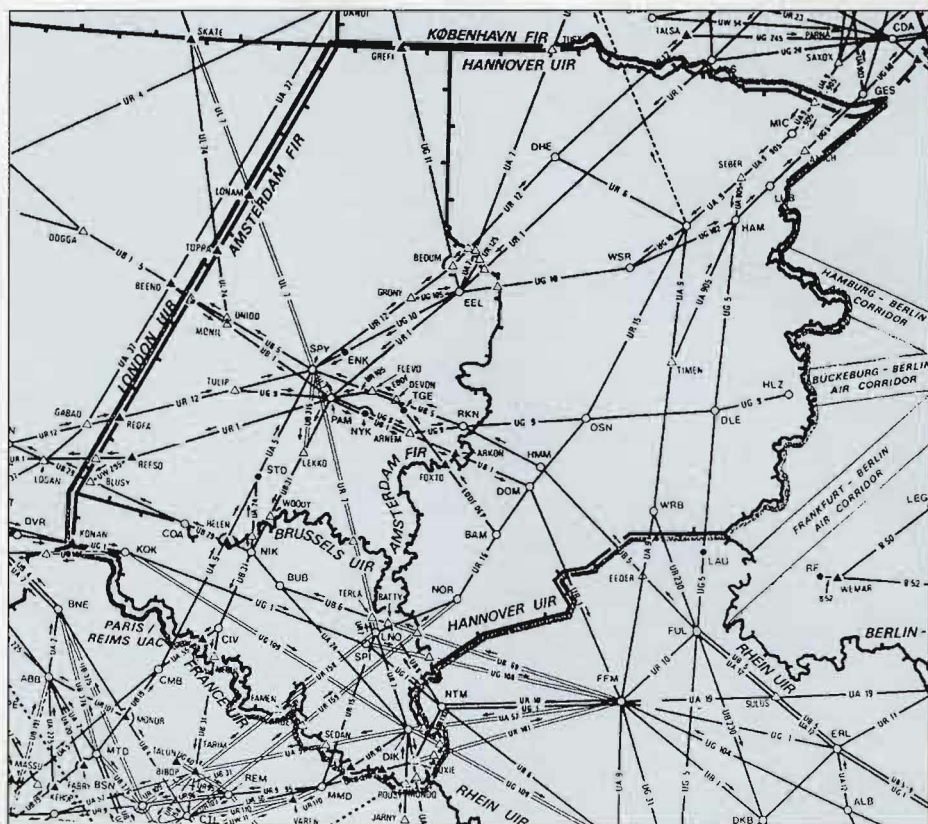
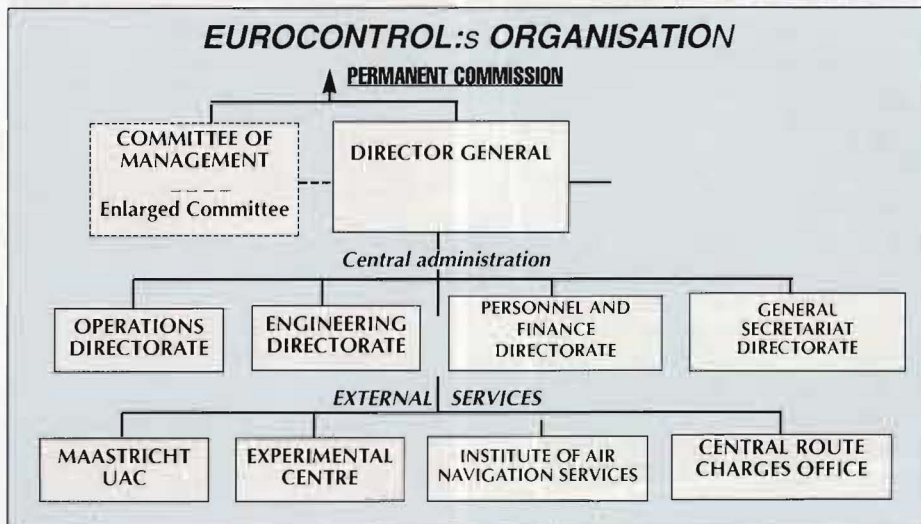


Bild 2

EUROCONTROL:s ORGANISATION

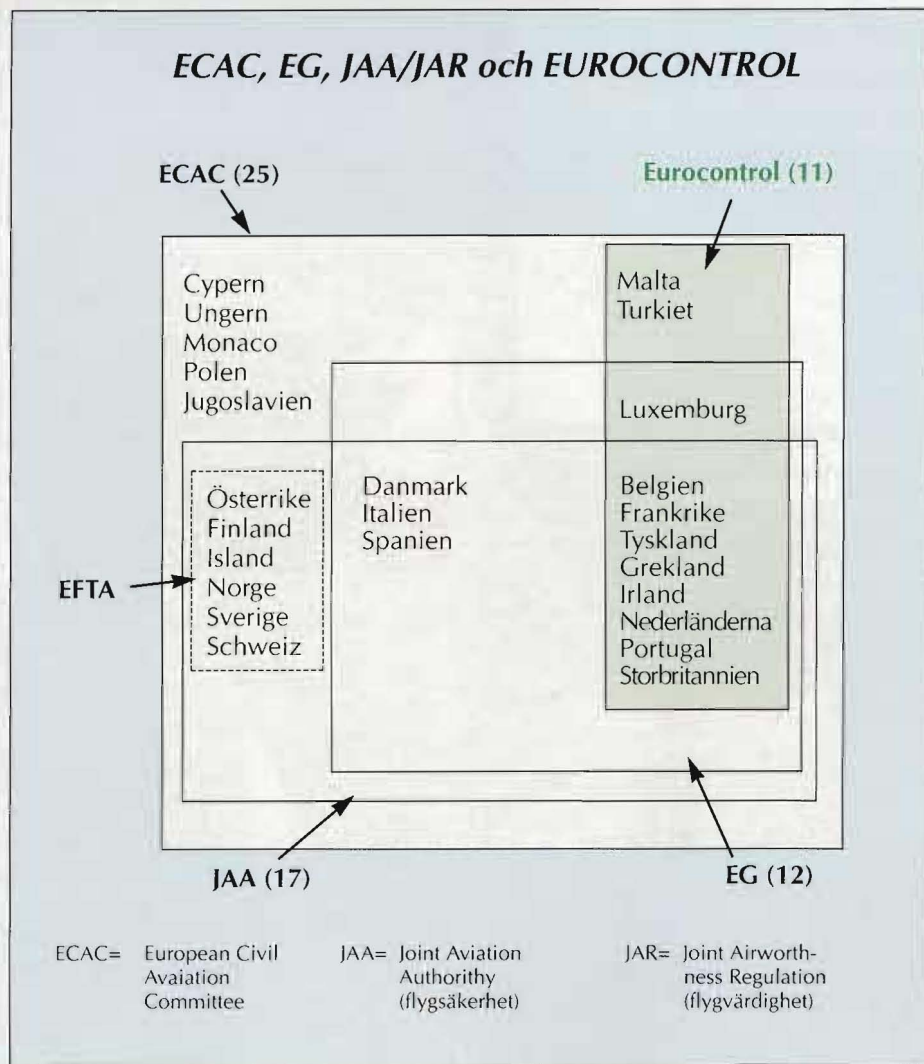


i Bryssel arbetar främst med en samordning bl a av regler, utbildning, teknik och utformning. Här finns också en icke permanent beslutsgrupp "Committee of Management", som sammanträder några gånger per år. Medlemmar är cheferna för flygtrafiktjänsten i medlemsländerna. Bisittare till dessa är bl a militära representanter.

● ● Sverige är f n det enda landet i Europa som har en fullt integrerad

Av Bengt Martinson

ECAC, EG, JAA/JAR och EUROCONTROL



sätts efter flugen distans i kontrollerat luftrum). En medlemskostnad per år för Sverige beräknas till ca 20 milj kr.

Hur ser framtiden ut?

Inför ett kommande (ev) svenskt medlemskap i EG är en anslutning till Eurocontrol näst intill nödvändig. Luftfartsverket har ett uppdrag från regeringen att inleda överläggningar med Eurocontrol om förutsättningar för ett svenskt medlemskap. Inför dessa sker ett nordiskt samarbete, så att anslutning kan ske samtidigt.

Det är främst i Centraleuropa som problemen finns, där man inte har integrerad flygtrafikledning. Man börjar nu fundera på kontaktytor mot militärt flyg och hur ett samarbete skall ske. Investeringskostnader i nya system och konkurrens om luftrummet tvingar fram ett samarbete.

Bl a kommer troligen fem representanter för medlemsländernas flygvapen att stationeras i Bryssel. Platserna kommer få att alternera mellan medlemsländerna.

Eurocontrol betyder således främst ett samarbete i Europa i det övre luftrummet med färdplanhantering och flödeskontroll. Man försöker också samordna anskaffning och utbildning.

Vad innebär ett svenskt medlemskap?

För militär luftfart troligen ingenting! Visst kan krav komma att framföras t ex på ett förändrat flygvägssystem. Sådana förändringar sker emellertid ändå kontinuerligt. Eurocontrol är en pusselbit i Europas framtid. Ett Europa som i dessa avseenden ser ut som en labyrint. ■

flygtrafiktjänst. Lösningarna i de andra länderna varierar. Man skiljer dock klart på civil- och militär flygtrafikledning.

De operativa delarna av Eurocontrol är uppdelade enligt organisations-tablån (bild 1) med ett ACC i Maastricht för övre luftrum i område enligt bild 2. För att kunna utveckla system

och metoder finns en anläggning för prov och försök "Experimental Centre" och för utbildning i skola i Luxemburg.

Allt detta kostar naturligtvis mycket pengar. En del av dessa får man in genom att respektive medlemsländer överlåter på Eurocontrol att administrera "en-route"-avgifter (avgifter som