



FAB - Achtergrondinformatie



DE FUNCTIONELE LUCHTRUIMBLOKKEN IN HET GEMEENSCHAPPELIJK EUROPEES LUCHTRUIM

In het kader van Verordening EC 551/04 betreffende de organisatie en het gebruik van het Gemeenschappelijk Europees Luchtruim, hebben de Lidstaten van de Europese Unie zich ertoe verbonden het bovenste luchtruim te reorganiseren in functionele luchtruimblokken, met het oog op maximale capaciteit en efficiëntie van het netwerk voor het beheer van het luchtverkeer. Met deze hertekening wil men een beter geïntegreerd beheer van het luchtruim bekomen. Het is gebaseerd op operationele vereisten, ongeacht de bestaande grenzen. Dit betekent, in het bijzonder, dat het ontwerp van de routes en de dienstverlening niet meer zouden worden belemmerd door de landsgrenzen.

Functionele luchtruimblokken moeten het gebruik van het luchtruim optimaliseren, rekening houdend met de luchtverkeersstromen. Zij moeten hun algemene toegevoegde waarde aantonen, met inbegrip van het optimale gebruik van technische en menselijke middelen, op grond van kosten-batenanalyses.

Functionele luchtruimblokken worden gecreëerd bij wederzijds akkoord tussen de betrokken Staten. De Staten moeten de betrokken partijen, waaronder ook de Commissie en andere Lidstaten, raadplegen vooraleer ze hun akkoord afsluiten. Zij moeten gezamenlijk de voorwaarden vastleggen voor het beheer van het luchtverkeer, met daarbij inbegrepen de diensten van de verleners van luchtvaartnavigatiediensten in de luchtverkeersgebieden over de landsgrenzen heen. Daartoe moeten zij een FAB-Akkoord afsluiten.

Het oprichten van FAB's is één van de markantste kenmerken van de Verordeningen inzake het Gemeenschappelijk Europees Luchtruim en is één van de voornaamste middelen om operationele verbeteringen voor het luchtruimgebruik te bereiken. De "bottom-up approach", dat het initiatief om samen te werken overlaat aan de spelers op het terrein en hun experts, lijkt nog altijd de meest pragmatische en efficiënte aanpak, of beter nog de enige weg die kan worden ingeslagen. Bij het oprichten van de FAB's moet er tevens gezocht worden naar de verschillende domeinen en manieren van samenwerking tussen de verleners van luchtvaartnavigatiediensten om meer efficiëntie te bekomen, inclusief kostenefficiëntie.



De voorbije jaren werden de volgende initiatieven genomen om FAB's te creëren in Europa:

- Northern UAC (Denemarken - Zweden),
- North Eastern FAB (Denemarken, Zweden, Finland, Noorwegen, IJsland, (Ierland) en Estland),
- FAB Verenigd Koninkrijk-Ierland,
- FAB Spanje-Portugal,
- South East Europe (Tsjechische Republiek, Slowaakse Republiek, Hongarije, Oostenrijk, Slovenië, Kroatië en Bosnië-Herzegovina),
- Blue Med (Italië, Griekenland, Cyprus, Malta),
- Danube (Bulgarije, Roemenië),
- Baltic FAB (Litouwen, Polen),
- FAB Europe Central.

Met een luchtruim dat 55% van het gehele luchtverkeer in Europa voor zijn rekening neemt, is het FABEC-project – FAB Europe Central – van België, Duitsland, Frankrijk, Luxemburg, Nederland en Zwitserland veruit het grootste. Zijn ligging en het feit dat het doorkruist wordt door heel wat belangrijke verkeersstromen zijn belangrijke gegevens voor de toekomstige reorganisatie van het luchtruim en van het beheer van het luchtverkeer in Europa. Dankzij zijn omvang biedt het mogelijkheden tot een algemene verbetering van de prestaties van de verleners van luchtvaartnavigatiediensten. Volgens de voorgestelde verordening om de huidige 'Single Sky regulations' van 2004 te wijzigen, zou de streefdatum voor het beëindigen van de implementatie van alle FAB's 2012 zijn.