

منظمة الطيران المدني الدولي

الجمعية العمومية – الدورة الخامسة والثلاثون الجلسة العامة

البند رقم ٧: تقارير المجلس السنوية الى الجمعية العمومية للأعوام ٢٠٠١ و ٢٠٠٢ و ٢٠٠٣

نحو تنفيذ الفضاء الأوروبي الموحد

(مقدمة من قبل هولندا بالنيابة عن المجموعة الأوروبية ودولها الأعضاء^٢)

ملخص

بغية تمهيد السبيل للتضاعف المتوقع في الحركة الجوية بحلول عام ٢٠٢٠ وبغية تحسين سلامة الحركة الجوية، اقترحت المفوضية الأوروبية تنفيذ مبادرة "الفضاء الأوروبي الموحد". واعتمدت المفوضية مجموعة من أربعة لوائح تشمل اتفاق الفضاء الأوروبي الموحد في أوائل هذا العام. وتستعد الهيئة الأوروبية الآن لتطبيقه ولاسيما عبر مجموعة من تدابير التنفيذ. وستتناول هذه الورقة موضوع كيفية التحرك ازاء تنفيذ الفضاء الأوروبي الموحد وكيفية اتصال هذه الممارسة بقواعد الايكاو وماهية المقاييس التنظيمية المطلوبة لضبط الاتصال مع الايكاو.

والجمعية العمومية الخامسة والثلاثون مدعوة الى الاحاطة علما بالتقدم المحرز في عملية التنفيذ واتخاذ التدابير الملائمة لدعمها حيثما تقتضي الحاجة ذلك من أجل تحويلها الى وثائق الايكاو واستخدامها إن أمكن في جوانب مماثلة في العالم.

١ - مقدمة

١-١ زاد تحرير قطاع النقل الجوي وظهور خطوط جوية منخفضة التكلفة من عدد رحلات الطيران ووجهاته التي تُقدم الى ركاب النقل الجوي. وبيّن النمو المتعزز للنقل الجوي في التسعينات انعدام التوافق بين السوق الداخلية والتنظيم

^١ النسخ الانجليزية والفرنسية والاسبانية مقدمة من الجماعة الأوروبية.

^٢ تتضمن الجماعة الأوروبية الدول التالية: النمسا، بلجيكا، قبرص، الجمهورية التشيكية، الدانمرك، استونيا، فنلندا، فرنسا، ألمانيا، اليونان، المجر، آيرلندا، ايطاليا، لاتفيا، ليتوانيا، لكسمبورغ، مالطة، هولندا، بولندا، البرتغال، اسبانيا، الجمهورية السلوفاكية، سلوفينيا، السويد والمملكة المتحدة.

التقليدي للشبكة الأوروبية لنظم رقابة الحركة الجوية الوطنية. وتشهد الشبكة تجزءا ملموسا مما يعكس التطور التاريخي لرقابة الحركة الجوية.

٢-١ وينجم عن هذا التجزء زيادة في الزحام والتأخير وانخفاض في نجاعة الطيران من حيث التكلفة. ويشكل الاستخدام غير الناجع للفضاء الجوي وتضاعف الحركة الجوية المتوقع بحلول عام ٢٠٢٠ عراقل حقيقية بالنسبة للنمو الاقتصادي والتنافس الدولي لنظام النقل الجوي الأوروبي.

٢- الحاجة الى فضاء أوروبي موحد

١-٢ تعتبر الحاجة الى تقليل التجزء الذي يشوب النظام الأوروبي السبب الأساسي الذي نجمت عنه مبادرة الفضاء الأوروبي الموحد التي استُهلّت في عام ٢٠٠٠. وقد أنشئت مجموعة رفيعة المستوى ضمت سلطات الطيران المدني ورقابة الحركة الجوية العسكرية لوضع نهج جديد بالنسبة للجوانب التنظيمية والمؤسسية والفنية في ادارة الحركة الجوية في أوروبا.

٢-٢ واقترحت المفوضية الأوروبية في أكتوبر عام ٢٠٠١ مجموعة شاملة من التدابير التشريعية والتعاونية لتنفيذ الفضاء الأوروبي الموحد. وتستند هذه التشريعات الى القواعد القياسية الدولية القائمة للايكاو وفي منطقة رقابة الاتحاد الأوروبي. ولذلك فانها ستكون متسقة مع التطور العالمي والاقليمي لسياسات ادارة الحركة الجوية ومفاهيمها التشغيلية.

٣-٢ ويرمى الهدف الأخير لهذه المبادرة الى تحسين السلامة وانشاء قدرات اضافية وزيادة النجاعة الاجمالية لشبكة ادارة الحركة الجوية في أوروبا.

وبغية تحقيق هذا الهدف وضعت المقترحات التشريعية الشروط لما يلي:

- تحسين العملية الادارية والتنظيمية في مجال صنع القرارات وتنفيذها في ادارة الحركة الجوية.
- انجاز شبكة أكثر كفاءة وتكاملا لادارة الحركة الجوية وضمان أن هذه الشبكة تستند الى توفير الخدمات الموجهة نحو تنفيذ الطلبات.

٣- أهداف الفضاء الأوروبي الموحد

١-٣ مهدت مجموعة التشريعات التي جرى الاتفاق عليها بين البرلمان الأوروبي والمجلس السبيل لتنفيذ القواعد واللوائح التي تحكم الفضاء الأوروبي الموحد. ويمثل هذا الحدث خطوة كبرى في تكامل نظام النقل الجوي الأوروبي وسيمهد السبيل لتخصيص مزيد من التحركات الجوية في الفضاءات الجوية.

٢-٣ تحسين السلامة. تعتبر مراقبة الحركة الجوية في أوروبا من أكثر الخدمات أمنا بالنسبة لمثيلاتها في العالم ولكنها تحتاج الى التنسيق مع كل دولة فيها. واستجابة الى تنامي الحركة يجب وضع نهج ملزم يتسم بالمزيد من الانتظام.

٣-٣ تقليل التجزء في مراقبة الحركة الجوية. وتنظم اليوم كل دولة مراقبة الحركة الدولية فوق أراضيها. وتتباين القواعد وينجم عن الترتيبات التنظيمية عدم اتساق الأمر الذي يؤثر على تدفق الحركة الجوية وانتظامها.

٤-٣ ضمان التعاون الوثيق والمشاركة بين القطاع العسكري في تنظيم ورقابة الحركة الجوية وقطاع وضع القواعد.

٤ - نحو تنفيذ الفضاء الأوروبي الموحد

١-٤ تتصل العديد من التدابير التي ينبغي اتباعها في سياق الفضاء الأوروبي الموحد بتنظيم واستخدام المجال الجوي الأمر الذي يقتضي ضمان دعم الايكاو والاتساق مع اطار المنظمة وخاصة فيما يتعلق بما يلي:

- انشاء^٣ الاقليم الأعلى لمعلومات الطيران الأوروبية.
- انشاء وحدات المجال الجوي التشغيلية والمبادئ العامة المشتركة المتصلة بها.
- وضع قواعد بشأن الاستخدام المرن للمجال الجوي.
- وضع قواعد بشأن تصنيف المجال الجوي.
- وضع قواعد بشأن تصميم المجال الجوي (تصميم المسار والقطاع).
- وضع قواعد بشأن ادارة تدفق الحركة الجوية.

وستوضع في العديد من تلك المهام قواعد ملزمة ومواد ذات صلة كالقواعد القياسية التي ستصوغ هيئة الرقابة الأوروبية معظمها بناء على ولاية من المفوضية الأوروبية.

٢-٤ سنتشأ وحدات المجال الجوي التشغيلية من خلال نهج الصعود من القاعدة الى القمة. و ستقوم هذه الوحدات على المتطلبات التشغيلية التي تعكس ضرورة ضمان مزيد من الادارة المتكاملة للمجال الجوي بغض النظر عن الحدود القائمة.

٣-٤ وستستهل الدول الأعضاء ومجهزو خدمات الملاحة الجوية العملية المتعلقة بالمجالات الجوية لكل منها. و اذا ما حدث نزاع بين الدول الأعضاء بشأن هذه المجالات فيمكنها أن تستشير لجنة الفضاء الموحد من أجل الحصول على مشورة ينبغي أخذها بالحسبان في محاولاتها للتوصل الى حل.

٥ - اجراء الجمعية

١-٥ تهييب المفوضية الأوروبية ودولها الأعضاء بالجمعية العمومية أن تتخذ ما يلي:

- (أ) أن تحيط علما بنية الدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي الرامية الى تنفيذ الفضاء الأوروبي الموحد.
- (ب) أن تدعو مجلس الايكاو الى اتخاذ الخطوات الضرورية الرامية الى تأييد تقديم الفضاء الأوروبي الموحد وللترويج للتدابير اللازمة لتكامل هذا التنفيذ مع المناطق الحدودية.
- (ج) دعوة الايكاو للنظر في هذه المبادرة بغية تنفيذها في أقاليم أخرى مماثلة في العالم.

— انتهى —

^٣ يرجى الاحاطة علما بأن بعض الاتفاقات عبر الوطنية قائمة فعلا كاتفاق الرقابة الأوروبية التي يضطلع بموجبها مركز ماستريخت بخدمات رقابة الحركة الجوية في المجال الجوي الأعلى في بلجيكا ولوكسمبورغ وهولندا وأجزاء من ألمانيا بينما لا تزال اتفاقات عبر وطنية مماثلة قيد الاعداد كاتفاق خدمات الحركة الجوية في وسط أوروبا التي تشمل النمسا والبوسنة والهرسك وكرواتيا والجمهورية التشيكية وهنغاريا وايطاليا والجمهورية السلوفاكية وسلوفينيا ومركز رقابة المنطقة الشمالية العليا التي تشمل الدانمرك والسويد ويحتمل أن تضم أيضا فنلندا والنرويج.