

大会第 35 届会议

全体会议

议程项目 7: 理事会提交给大会的 2001 年、2002 年和 2003 年的年度报告

向实施欧洲单一天空迈进

(由荷兰代表欧洲共同体及其成员国²提交)

摘要

为了对预计到 2020 年将翻一番的航空运输量做好准备,并改善航空运输安全,欧洲联盟委员会提出了实施“欧洲单一天空”的倡议。

今年早些时候批准了组成欧洲单一天空一揽子计划的四项规章。欧洲联盟委员会目前正在为这些规章的应用,特别是通过一系列实施措施予以应用做准备工作。

本文件将阐述的问题包括,如何向实施欧洲单一天空迈进;该行动与国际民航组织规则的关系以及需要采取什么组织措施与国际民航组织进行联络。

请第 35 届大会注意在实施过程中所取得的进展,并采取适当措施支持在需要时将其转变成国际民航组织文件,以便在世界其他同类地区予以可能的使用。

1. 引言

1.1 航空运输的自由化和低成本航空公司的出现,增加了为航空运输旅客所提供的航班数量以及更多的目的地。二十世纪九十年代航空运输的持续增长更加突出了内部市场与欧洲网络中国家空

¹ 英文、法文和西班牙文版本由欧洲共同体及其成员国提供。

² 欧洲共同体由以下国家组成:奥地利、比利时、塞浦路斯、捷克共和国、丹麦、爱沙尼亚、芬兰、法国、德国、希腊、匈牙利、爱尔兰、意大利、拉脱维亚、立陶宛、卢森堡、马耳他、荷兰、波兰、葡萄牙、西班牙、斯洛伐克共和国、斯洛文尼亚、瑞典和联合王国。

中交通管制系统的传统组织结构之间的不匹配。这种网络系统所表现出来的严重分割现象反映了空中交通管制的历史演变。

1.2 这种分割现象的结果加剧了拥挤和延误，减少了航班，降低了成本效益。对空域的低效使用以及预期中到 2020 年航空运输量的成倍增长，对经济的增长和欧洲航空运输系统的国际竞争力都是实际的制约。

2. 欧洲单一天空的必要性

2.1 减少欧洲系统中这种分割状况的必要性是 2000 年启动欧洲单一天空倡议行动的初衷。成立了一个由民用和军事空中交通管制当局组成的高级别小组，为欧洲空中交通管理（ATM）的规范、体制和技术方面设计新的方法。

2.2 2001 年 10 月，欧洲联盟委员会提出了一套全面的立法与合作行动来实行欧洲单一天空计划。这些都是建立在国际民航组织和欧洲空中航行安全组织（Eurocontrol）的现行国际标准基础上的。因此也将与全球和地区的 ATM 政策和运行概念的发展保持一致。

2.3 这个倡议行动的最终目标是为了改善欧洲的安全、创造更多的空域容量并提高欧洲 ATM 网络的整体效率。

为了实现这一目标，立法提案确定了以下条件：

- 在决策和执行 ATM 方面改进管理和组织流程；
- 实现一个更为高效和一体化的 ATM 网络，确保该网络是建立在以需求为导向来提供服务的基础之上。

3. 欧洲单一天空的目标

3.1 在欧洲议会和欧洲理事会之间就立法所达成的一揽子协议，为实施管理欧洲单一天空的规则和规章打开了通道。这一事件是欧洲航空运输系统整合过程中重要的一步，并为合理调配空中交通量的增长开辟了道路。

3.2 改善安全。欧洲的空中交通管制是世界上最安全的系统之一，但仍有必要在各国进行协调统一。为了满足交通增长的需要，必须要制定一个更加系统化和更具约束力的方法。

3.3 减少空中交通管制的分割现象。目前，各国自行安排其领土上空的空中交通管制。规则以及机构安排上的差别所造成的不一致，已经在交通流量和航班正常性方面产生了连锁反应。

3.4 在空中交通管制机构和制定规则方面，确保有军方更密切的合作与参与。

4. 向实施欧洲单一天空迈进

4.1 关于欧洲单一天空所采取的许多行动都涉及到空域的组织结构和使用问题,因此有必要获得国际民航组织的支持,要与国际民航组织的框架保持一致,特别是:

- 建立³欧洲高空飞行情报区 (EUIR);
- 建立职能空域区块 (FABs) 以及有关的共同的总原则;
- 建立关于灵活使用空域 (FUA) 的规则;
- 建立关于空域分类的规则;
- 建立关于空域设计 (航路和扇区设计) 的规则;
- 建立关于空中交通流量管理的规则。

Eurocontrol 将根据欧洲联盟委员会分派的任务,承担起草这些管理规则以及例如标准等相关材料的大部分工作。

4.2 将通过至下而上的方法来建立职能空域区块。这些“区块”将以运行要求为基础,体现确保对空域实行更加一体化管理的必要性,而不考虑现行的边界。

4.3 成员国及其空中航行服务提供者 (ANSPs) 将在各自的空域启动这一进程。如果成员国之间对职能空域区块 (FABs) 有争端,它们可以在努力寻求解决方案的同时,向单一天空委员会进行咨询。

5. 大会的行动

5.1 欧洲共同体及其成员国呼吁大会:

- a) 注意欧洲联盟成员国实施欧洲单一天空的意图;
- b) 请国际民航组织理事会采取必要的步骤支持采用欧洲单一天空,并推动采取必要的措施使其实施与毗邻地区相结合;
- c) 请国际民航组织审议此倡议行动在世界其他相似地区进行可能的实施。

— 完 —

3 应注意到,现在已经有一些跨国界的协议,例如根据 Eurocontrol 协议, Maastricht 中心负责比利时、卢森堡、荷兰以及德国部分地区高空空域的空中交通管制服务,同时,其他类似的跨国界协议也正在制定当中,例如涉及奥地利、波斯尼亚-黑塞哥维纳、克罗地亚、捷克共和国、匈牙利、意大利、斯洛伐克共和国以及斯洛文尼亚在内的中欧空中交通服务协议 (CEATS, 维也纳), 和涉及丹麦、瑞典以及有可能包括芬兰和挪威在内的北欧高空区域管制中心 (NUAC, 马尔莫)。