



## الجمعية العمومية - الدورة السادسة والثلاثون اللجنة الفنية

البند ٣١ من جدول الأعمال: التطور المستمر في النظام العالمي لإدارة الحركة الجوية القائم على الأداء

الأجواء الأوروبية الموحدة، إنشاء الإقليم الأعلى الأوروبي لمعلومات الطيران (EUR) والحاجة إلى تنسيق برامج تحديث إدارة الحركة الجوية

(ورقة مقدمة من البرتغال باسم الجماعة الأوروبية ودولها الأعضاء<sup>١</sup>، ومن الدول الأخرى الأعضاء في اللجنة الأوروبية للطيران المدني<sup>٢</sup> ومنظمة اليوروكنترول)

### الملخص التنفيذي

تستعرض هذه الورقة حالة المبادرة الخاصة بالأجواء الأوروبية الموحدة ومدى أهميتها بالنسبة إلى الدول المتعاقدة غير الأعضاء في الاتحاد الأوروبي وتطلب الورقة من الايكاو الإحاطة علما بقيام الجماعة الأوروبية بإنشاء الإقليم الأعلى الأوروبي لمعلومات الطيران في المستقبل، وتقترح أن تتسق الايكاو برنامج SESAR بطريقة منتظمة مع المبادرات الشبيهة الأخرى لضمان تنفيذ متواصل للتكنولوجيات والنظم الجديدة التي تؤثر على العمليات عالميا.

الإجراء: يرجى من الجمعية العمومية أن تقوم بما يلي:

- (أ) أن تأخذ علما بإنشاء الأجواء الأوروبية الموحدة ومدى أهميتها بالنسبة إلى الدول غير الأعضاء في الاتحاد الأوروبي.
- (ب) أن تأخذ علما بالإطار القانوني للأجواء الأوروبية الموحدة لجهة إنشاء الإقليم الأعلى الأوروبي لمعلومات الطيران في المستقبل في إطار إعادة تنظيم هيكل المجال الجوي الأوروبي المرتبط بالأجواء الأوروبية الموحدة وتكلف المجلس والأمين العام بتنسيق الأعمال المرتبطة بإنشاء هذا الإقليم مع المفوضية الأوروبية.
- (ج) أن تطلق مبادرة للتنسيق عالميا وبصورة منتظمة لبرنامجي سيسار (SESAR) ونكستجن (NEXTGEN) مع كل المبادرات شبه الإقليمية التي يمكن إطلاقها في إطار التنفيذ المستقبلي للتكنولوجيا والنظم الجديدة التي تؤثر على العمليات عالميا.

الأهداف الإستراتيجية:	ورقة العمل هذه مرتبطة بالهدف الاستراتيجي D "الكفاءة - تعزيز كفاءة عمليات الطيران".
الآثار المالية:	لا تنطبق.
المراجع:	

<sup>١</sup> النمسا وبلجيكا وبلغاريا وقبرص والجمهورية التشيكية والدانمرك وإستونيا وفنلندا وفرنسا وألمانيا واليونان وهنغاريا وأيرلندا وإيطاليا ولافتيا وليتوانيا ولكسمبرغ ومالطة وهولندا وبولندا والبرتغال ورومانيا وسلوفاكيا وسلوفينيا وإسبانيا والسويد والمملكة المتحدة. جميع هذه الدول البالغ عددها ٢٧ دولة هي أيضا أعضاء في اللجنة الأوروبية للطيران المدني.

<sup>٢</sup> ألبانيا وأرمينيا وأذربيجان والبوسنة والهرسك وكرواتيا وجورجيا وآيسلندا ومولدوفا وموناكو والنرويج وصربيا وسويسرا وجمهورية مقدونيا اليوغوسلافية السابقة وتركيا وأوكرانيا.

## ١- الأجواء الأوروبية الموحدة: المبادرة ومدى أهميتها بالنسبة إلى العمليات الدولية

١-١ في أثناء انعقاد الجمعية العمومية الأخيرة، أبلغت الجماعة الأوروبية ودولها الأعضاء الدول المتعاقدة بمفهوم الأجواء الأوروبية الموحدة وتنفيذه وبالمبادرة الطموحة لإصلاح هندسة مراقبة الحركة الجوية الأوروبية لتفي بالاحتياجات في مجال السعة والسلامة والبيئة في المستقبل. وباختصار، الهدف من مبادرة الأجواء الأوروبية الموحدة هو تنظيم المجال الجوي والملاحة الجوية على الصعيد الإقليمي في أوروبا بدلا من تنظيمه على الصعيد المحلي. ولا تقتصر هذه المبادرة جغرافيا على حدود الإتحاد الأوروبي.

٢-١ في عام ٢٠٠٦، وقعت الجماعة الأوروبية ودولها الأعضاء اتفاق طيران متعدد الأطراف وشامل مع ١٠ دول مجاورة في الإتحاد الأوروبي وأنشأت هذه الدول بموجبه منطقة طيران أوروبية مشتركة (ECAA). وأن توسيع نطاق الأجواء الأوروبية الموحدة لتشمل كل الأطراف الأوروبية في المنطقة المشتركة (ECAA) يشكل أحد عناصر المبادرة الأساسية. وهذا ينطبق أيضا على اتفاق الطيران الشامل الذي أبرم في سنة ٢٠٠٦ مع المغرب. وفي وقت سابق، تم توسيع نطاق الأجواء الأوروبية الموحدة لتشمل النرويج وأيسلندا وليختنشتاين وسويسرا. وكنتيجة لذلك، ستعتمد ٣٨ دولة في أوروبا مفهوم الأجواء الأوروبية الموحدة وتنفذه بالإضافة إلى دولة أخرى في أفريقيا.

٣-١ في نهاية المطاف، ينبغي الإشارة إلى أن العديد من المبادئ الأساسية التي تركز عليها الأجواء الأوروبية الموحدة، مثل إنشاء كتل تشغيلية للمجال الجوي بحسب تدفق الحركة الجوية بدلا من الاعتماد على الحدود الوطنية، أو التطبيق الفعال للاستخدام المرن للمجال الجوي، كما وصفته الإيكاو، مما يعزز ويكثف التعاون بين مستخدمي المجال الجوي لأغراض مدنية وعسكرية، وسيكون ذلك مفيدا للعديد من الدول المتعاقدة التي تستطلع السبل للاستفادة من مجالها الجوي بطريقة تتسم بكفاءة أكبر. وفي هذا المجال، إن أوروبا لمستعدة إلى أقصى درجة للتعاون مع هذه الدول.

٤-١ منذ اعتماد القواعد التنظيمية الأساسية للأجواء الأوروبية الموحدة في سنة ٢٠٠٤، قد كثفت المفوضية الأوروبية جهودها في التنفيذ التشريعي للوائح الخاصة بالأجواء الأوروبية الموحدة على أساس برنامج عمل أعدته الدول الأعضاء في الإتحاد الأوروبي مع أصحاب المصالح. ويكون الإجراء التشريعي عبارة عن تنفيذ قواعد معدة على أساس الصلاحيات التي أعطيت إلى الهيئات المتخصصة مثل منظمة اليوروكنترول، مع تحديد المهام التي سيتم الاضطلاع بها وجدول التنفيذ الزمنية. وأن اليوروكنترول هي الهيئة التي تتمتع بالخبرة المتخصصة لدعم المفوضية الأوروبية في اضطلاعها بدورها كهيئة واضعة للتنظيمات، وتتجز هذه المهام في إطار صلاحيات الوكالة. وفي السنتين الماضيتين، استكملت الأعمال بشأن قواعد تنظيمية متعددة ومؤخرا تم اعتماد القواعد التي تعالج الخطة الجديدة لفرض الرسوم وتصنيف المجال الجوي وتنسيق وتحويل الرحلات وخطط الرحلة الأولية.

## ٢- الإقليم الأعلى الأوروبي لمعلومات الطيران

١-٢ وفقا للقاعدة التنظيمية رقم EC 551/2004 الصادرة عن البرلمان الأوروبي والمجلس الأوروبي بشأن تنظيم واستخدام المجال الجوي في الأجواء الأوروبية الموحدة، يجب على الجماعة الأوروبية والدول الأعضاء فيها أن تهدف إلى إنشاء إقليم أوروبي أعلى وموحد لمعلومات الطيران تعترف به الإيكاو، وهذه المسألة تعلق الإيكاو عليها أهمية كبيرة. وتتم هذه المبادرة بالتزامن مع إنشاء كتل تشغيلية للمجال الجوي، مما سيساهم في إزالة التجزئة القائمة حاليا وسد الثغرات التشغيلية عن طريق توحيد الرحلات في الإقليم الأعلى للدول المشاركة، وذلك لتوفير إلى أقصى درجة ممكنة خدمات الحركة الجوية بهدف تسهيل تطبيق التحسينات التشغيلية وما سيتبعها من منافع من ناحية الكلفة. ويسهل إنشاء الإقليم الأعلى الأوروبي لمعلومات الطيران التخطيط الموحد وإصدار دليل موحد لمعلومات الطيران، بهدف التغلب على نقاط الازدحام في الطرق الجوية الإقليمية وللتخفيف من تكاليف التجزئة، وذلك عن طريق إنشاء مجال جوي أعلى متواصل بحيث يتم تنسيق وتبسيط عملية تنظيم المجال الجوي.

٢-٢ وفي الإطار نفسه، حددت إستراتيجية المجال الجوي الصادرة عن اليوروكنترول الخطوات الإستراتيجية التي ينبغي أن تعتمد عليها الدول الأعضاء في اللجنة الأوروبية للطيران المدني للتوصل إلى تبسيط تنظيم المجال الجوي. وتتمثل الخطوة الأولى المقترحة في تنسيق تصنيف المجال الجوي حسب قواعد الايكاو بالنسبة إلى جميع المجالات الجوية العليا لدول لجنة الايكاو فوق مستوى موحد متفق عليه.

### ٣- برنامج SESAR، برنامج التحديث في الاتحاد الأوروبي

#### ١-٣ مقدمة

١-١-٣ إدارة الحركة الجوية في أمس الحاجة إلى التحديث. وتعود غالبية التكنولوجيات الأساسية المستخدمة إلى أكثر من ٣٠ سنة، وحتى لو تم تسجيل تقدم ملحوظ في بعض المجالات مثل معالجة البيانات أو التجهيزات، فإن الهندسة الأساسية لنظم إدارة الحركة الجوية لم تتغير.

٢-١-٣ قد بذلت الايكاو جهودا جبارة في إطار توفير الخطوط التوجيهية والمواد الإرشادية لمفهوم جديد للتشغيل العالمي لإدارة الحركة الجوية مع اعتماد نهج قائم على الأداء. وتشكل هذه المبادرة خطوة أساسية لتحديث إدارة الحركة الجوية. ولكن ينبغي لها أن تستكمل بتطوير فعلي للبرامج وتنفيذها، مما سيؤدي في نهاية المطاف إلى تحسين مفهوم الايكاو التشغيلي بشكل عام وإعداد وتنفيذ التكنولوجيات والنظم والإجراءات التشغيلية الجديدة التي يمكن أن تترجم هذه المبادرات واقعا.

٣-١-٣ يشكل برنامج الأبحاث لإدارة الحركة الجوية في الأجواء الأوروبية الموحدة (SESAR) العنصر التكنولوجي للأجواء الأوروبية الموحدة ويمثل الاستجابة إلى مثل هذه التحديات. وقد أنشئ البرنامج بهدف دعم تنفيذ مجال جوي موحد حقيقي ولكن هذا البرنامج سيحصل أيضا على دعم التشريعات الخاصة بالأجواء الأوروبية الموحدة، لاسيما الجزء الخاص بالتشغيل البيئي. وقد أعد هذا البرنامج أيضا للتأكد من أن جميع الجهود والموارد في أوروبا ستعاب بطريقة موحدة.

٤-١-٣ يتألف برنامج SESAR من ثلاث مراحل:

- مرحلة التعريف (٢٠٠٥-٢٠٠٨)، ستنتج عنها خطة أوروبية رئيسية لإدارة الحركة الجوية، وستطور هذه الخطة إرشادات الايكاو لتصبح مفهوما تشغيليا منقحا وخطة عمل للأبحاث والتنمية وخريطة طريق للتنفيذ.
- مرحلة التطوير (٢٠٠٧-٢٠١٣)، ستستخدم الخطة الرئيسية لإدارة الحركة الجوية الأوروبية كأساس لإعداد التكنولوجيات والنظم والإجراءات التشغيلية والتأكد من صلاحيتها وهي التي تعتبر ضرورية لتنفيذ الجيل الجديد لإدارة الحركة الجوية في أوروبا.
- مرحلة النشر (٢٠١٤-٢٠٢٠)، سيتم فيها تنفيذ ما نتج عن مرحلة التعريف.

#### ٢-٣ إدارة برنامج SESAR وبعده الدولي

١-٢-٣ برنامج SESAR ابتكاري من جهة الإدارة، لاسيما عن طريق الإقرار بالدور الذي ينبغي للصناعة أن تضطلع به في تعريف وتطوير الجيل الجديد من النظم. وبالتالي، فإن مرحلة التعريف التي يمولها الاتحاد الأوروبي واليوروكنترول وتديرها اليوروكنترول تتم على أساس تجمع لقطاع الصناعة يشمل حوالي ٦٠ شريكا وأطرافا منتسبة تمثل جميع أصحاب المصالح في هذا المجال. وبالتالي، من المتوقع ألا تؤدي مرحلة التعريف فقط إلى إعداد ستة تقارير بل أيضا سنقضي، وهذا الأهم، إلى تعهد من جانب الصناعة بأنها ستنفذ فعليا الجزء الخاص بها من الخطة الرئيسية لإدارة الحركة الجوية.

بالنسبة إلى مرحلة التطوير، يتمثل أحد التحديات الأساسية في ضمان تنسيق كل البرامج ذات الصلة مع الخطة الرئيسية لإدارة الحركة الجوية، ومن الضروري أيضا أن يتم إنشاء هيكلية خاصة بهدف إدارة البرنامج بكفاءة.

٣-٢-٢ لقد أنشأ الاتحاد الأوروبي مشروعاً مشتركاً لبرنامج SESAR، وهو كيان قانوني بموجب قانون الاتحاد الأوروبي وسيصبح "مالكا" للخطة الرئيسية الأوروبية لإدارة الحركة الجوية، وسيكون مسؤولاً عن تنفيذها. لهذا المشروع المشترك عضوان مؤسسان، ألا وهما الجماعة الأوروبية ومنظمة اليوروكنترول. ومن المتوقع أن ينضم أعضاء آخرون من قطاع الصناعة، بما في ذلك المنظمات من الدول الشريكة خارج الاتحاد الأوروبي، وهذا يصح أيضا بالنسبة لمنظمات الدول التي أصبحت جزءاً من منطقة الطيران المشتركة (كما هو مذكور في الفقرة ٢-١)، وهي تعتبر من الشركاء "الطبيعيين" في البرنامج. بالإضافة إلى المنظمات الموجودة في الدول المتعاقدة الأخرى التي قد أبرمت في السابق اتفاقاً واحداً على الأقل مع الجماعة الأوروبية في مجال النقل الجوي. وعلى هذا الأساس، فإن المشروع المشترك هو شراكة خاصة عامة منحت القدرة على إعداد إطار تعاوني دولي لتطوير التكنولوجيات والنظم الجديدة.

### ٣-٣ إطار الأداء في برنامج SESAR

٣-٣-١ قدمت المجموعة المعنية بمرحلة التعريف ببرنامج SESAR تقريراً في ديسمبر ٢٠٠٦ حددت فيه إطار الأداء الذي ستعتمد عليه الأجيال الجديدة لنظم إدارة الحركة الجوية المنبثقة عن برنامج SESAR وتعمل ضمن حدوده. وهذا الإطار للأداء متسق بالكامل مع توصيات الإيكاء ذات الصلة.

٣-٣-٢ تم تجميع مجالات الأداء الرئيسية لبرنامج SESAR في الميادين الثلاثة الرئيسية التالية:

- "النتائج على الصعيد الجماعي" والذي يسلط الضوء عليه بشكل كبير، حتى بالنسبة لتلك الشركات التي لا تستخدم نظام النقل الجوي، ويشمل ذلك أيضا السلامة والأمن وإمكانية مراعاة العوامل البيئية.
- "الأداء التشغيلي" وهو الواضح والمعروف بالنسبة لمقدمي خدمات الملاحة الجوية ومشغلي المطارات والمنتفعين بالمجال الجوي وللزبائن المنتفعين بالمجال الجوي (مثلا الركاب). وتتسم هذه العناصر بالفعالية من حيث التكلفة والسعة والكفاءة والمرونة وإمكانية التوقع في مجال الحركة.
- "العناصر التي تعزز الأداء" والتي لا يهتم بها بشكل مباشر النقل الجوي والمنتفعون في المطاف الأخير، ولكنها جزء من الإجراءات التشغيلية، ويعنى بذلك حق الانتفاع والإنصاف والمشاركة والتشغيل البيئي.

٣-٣-٣ لا يمكن تطوير وتغطية أبعاد الأداء هذه إلا في إطار عالمي، مثلا بالنسبة للسلامة أو الأمن أو البيئة. فبالنسبة لتلك الأبعاد، لا بد من تحقيق تنسيق عملي مع الأقاليم الأخرى في العالم بهدف ضمان أن الطيران، الذي يعتبر صناعة عالمية من حيث طبيعتها، يفي بالتوقعات على الصعيد الجماعي.

### ٤-٣ العلاقة مع برامج التحديث الأخرى

٣-٤-١ برنامج NEXTGEN، برنامج التحديث في الولايات المتحدة

٣-٤-١-١ قد أطلقت الولايات المتحدة مشروعها بالنسبة لبرنامج تحديث البنية الأساسية للنقل الجوي، وقد أسمته أساسا NGATS وبعد ذلك أسمته NEXTGEN (الجيل الجديد)، ونطاقه أوسع من نطاق برنامج SESAR، إذ يعالج أيضا البنية الأساسية للمطارات، بما في ذلك تجهيزات الأمن في المطارات.

٣-٤-١-٢ أدى نفس المنطق الذي استخدم في أوروبا إلى إنشاء مكتب مشترك للتخطيط والتنمية لإدارة هذا البرنامج (JPDO).

٣-٤-١-٣ وبهدف ضمان أن برنامجي SESAR وNEXTGEN سيكونان متماشيين وقادرين على تحقيق التشغيل البيئي، فإن المفوضية الأوروبية وهيئة الطيران الاتحادية وقعتا في ٢٠٠٦/٧/١٧ مذكرة تفاهم أنشأتا من خلالها إجراءات لتنسيق المبادرتين. وتكمل هذه المذكرة إطار اليوروكنترول وهيئة الطيران الاتحادية للتعاون الفني.

٣-٤-١-٤ الهدف من مذكرة التفاهم تعريف الترتيبات الثنائية المتبادلة التي تمكن كل طرف من المشاركة بصورة مناسبة في عملية الاستشارات واتخاذ القرارات. فمثلا، تشارك هيئة الطيران الاتحادية في هيئة الاستشارة الخاصة بالصناعة في إطار التشريعات التي ترعى الأجواء الأوروبية الموحدة، كما تشارك المفوضية الأوروبية في اللجنة الاستشارية لإدارة الحركة الجوية (ATMAC).

٣-٤-١-٥ ستضمن مذكرة التفاهم أن المفوضية الأوروبية وهيئة الطيران الاتحادية تتبادلان المعلومات قبل إطلاق إجراءات التوحيد بوقت طويل، بهدف تعزيز المناقشات التي يمكن أن تعزز التشغيل البيئي.

٣-٤-١-٦ لقد اتخذت الإجراءات الملموسة، لاسيما في مجال البيئة، لإعداد الإجراءات المشتركة التي ستفضي إلى عمليات عبر الأطلنطي أكثر مراعاة للبيئة. ومن المتوقع أن تؤدي مذكرة التفاهم إلى إجراءات تنسيق محددة بشأن جميع مؤشرات الأداء المرتبطة بإعداد النظم والتكنولوجيا لبرنامجي SESAR وNEXTGEN.

٣-٤-٢ العلاقة مع الشركاء الآخرين

٣-٤-٢-١ قد بدأت المفوضية الأوروبية مناقشات أولية مع عدد من الدول الشريكة. وبدأ المشروع المشترك لبرنامج SESAR بتنفيذ عملياته تدريجيا ومن المتوقع أن تتخذ مناقشاته شكلا أكثر عمليا وتشغيليا في سنة ٢٠٠٨. وإن الشركاء من دول الأطراف الثالثة (كما هو مذكور في الفقرة ٣-٢)، والتي ستضم إلى المشروع المشترك لبرنامج SESAR، ستشارك رسميا في الهيئة الإدارية للبرنامج، وهي الهيئة الأساسية التي تتخذ القرارات. كما ستشارك في الأعمال المنفذة في إطار المسؤوليات الملقاة على عاتق المشروع المشترك في المجالات والشروط المحددة في اتفاقات العضوية.

#### ٤- الاستنتاجات

٤-١ تسيير الأعمال في إطار الأجواء الأوروبية الموحدة على قدم وساق. وقد اتخذت تدابير مهمة منذ اعتماد الإطار الأساسي للتشريعات في سنة ٢٠٠٤ بغية تنسيق الإطار التشريعي في الدول المشاركة.

٤-٢ لا تقتصر مبادرة الأجواء الأوروبية الموحدة على الحدود الجغرافية للاتحاد الأوروبي. ونظرا للطابع العالمي للطيران والتغيرات الأساسية التي تتبثق عنه من الناحية التشغيلية والمؤسسية، يتم توسيع نطاق الأجواء الأوروبية الموحدة لتشمل الدول المجاورة غير الأعضاء في الاتحاد الأوروبي. وبالإضافة إلى ذلك، فإن الخبرات التي تكتسب تكون مفيدة بالنسبة للدول المتعاقدة الأخرى.

٤-٣ وينبغي النظر إلى الإقليم الأعلى الأوروبي لمعلومات الطيران على أساس أنه من الأدوات الأساسية للجماعة الأوروبية لتنفيذ بكفاءة إعادة تنظيم المجالات الجوية المرتبطة بالأجواء الأوروبية الموحدة، وإن هذه الأداة جزء من مفهوم المجال الجوي للأجواء الأوروبية الموحدة، على اعتبار أنه مصدر مشترك لجميع فئات المنتفعين وينبغي لجميع الأطراف أن يتمكنوا من استخدام هذه الأداة بمرونة مع ضمان العدالة والشفافية.

٤-٤ يوفر برنامج SESAR فرصة فريدة لتحديث البنية الأساسية لإدارة الحركة الجوية بواسطة العناصر التالية:

- ربط نشاطات التطور التكنولوجي بالأعمال التشريعية.
- تعبئة كل الموارد في إطار برنامج منسق تديره هيئة واحدة.

٥-٤ من المتوقع أن يكون لبرنامج SESAR آثار عالمية واسعة النطاق إذ أنه سيقوم على تقديم وتنسيق تكنولوجيات جديدة، ويتم حالياً إعداده مع الانفتاح الخاص على الدول المتعاقدة غير الأعضاء في الاتحاد الأوروبي.

٦-٤ يمثل برنامجا SESAR و NEXTGEN مبادرتين إقليميتين رئيسيتين، ولابد من تعزيز التنسيق بين هذين البرنامجين وتكثيف التعاون مع المبادرات الإقليمية الأخرى بهدف ضمان أن الطيران يفي بالتوقعات على الصعيد الجماعي في بيئة عالمية.

- انتهى -