



الأخبار
رقم: 54

الأياتا تتحدى الأتحاد الأوروبي بتطبيق السماء الأوروبية الموحدة

18 نوفمبر 2008 – بورجو، فرنسا: أعلن الأتحاد الدولي للنقل الجوي (الأياتا)، عن تحديه للأتحاد الأوروبي، بتوحيد السماء الأوروبية بحلول العالم 2010.

وفي هذا السياق، قال جيوفاني بيسنياني، المدير العام والرئيس التنفيذي، أياتا، خلال قمة النقل الجوي الأوروبي: "بعد عقود من المحادثات والعمل القليل، فإن عدم تنفيذ أي تطبيق فعال لتوحيد السماء الأوروبية، يعد حرجاً بيئياً لأوروبا. وفي عام 2007، أدى هذا الفشل إلى تأخير الرحلات بحوالي 21 مليون دقيقة وحوالي 468 مليون كيلومتر من رحلات الغير ضرورية. كما أدى هذا إلى إهدار حوالي 16 مليون طن من ثاني أكسيد الكربون. وإن الأزمة التي تواجه صناعة الطيران حالياً، تسلط الضوء على حقيقة أن شركات الطيران لا تستطيع تحمل تكلفة 5 مليارات يورو، كما لا تستطيع أوروبا تحمل اثار المنافسة. فعلى هذا ان يتغير بسرعة."

الأياتا تدعم نهج الجهود الأوروبية، التي تم اقتراحها في الحزمة الثانية المقترحة للسماء الأوروبية الموحدة، من قبل نائب الرئيس تاجاني في يونيو الماضي. وقال جيوفاني: "نحن في حاجة ملزمة إلى أهداف أداء منسقة على الصعيدين المجال الوطني والعالمي الجوي، وتديرها شبكة قوية متناسقة مع الرقابة السليمة من خلال EASA وتمكين تكنولوجيا SESAR السماح بتوحيد السماء الأوروبية لتسليم فوائدها الموعودة."

إن أنظمة FABS و SESAR هي الركائز الأساسية لبناء السماء الأوروبية الموحدة. وإن خطة الجمع بين المجالات الجوية الأوروبية إلى 9 قطاعات جوية ستزيد من قدرة النظام بنسبة 70 ٪، وخفض متوسط التأخير إلى دقيقة واحدة أو أقل، وخفض تكاليف المستخدم بنسبة 50 ٪ وخفض الأثر البيئي للرحلة الواحدة بنسبة 10 ٪ بحلول عام 2020 بالإضافة زيادة معدل السلامة للرحلات. وقال جيوفاني: " لا يمكن لهذه القطاعات الجوية ان تكون مُفصصة وتعمل بشكل مستقل. فيجب ان تكون هناك شبكة منسقة لإدارة هذه السماء بكفاءة لتلبية الأهداف المبتغية. ونحن بحاجة إلى أنظمة EASA مع موارد كافية لمراقبة سلامة الملاحة الجوية والمطارات ومقدمي الخدمات.

قامت الأياتا بدخال اقتراح السماء الأوروبية الموحدة في الاقتراح الأوروبي، لإدخال قطاع الطيران في نظام تجاره ثنائي اوكسيد الكربون في العام 2012. وقال جيوفاني: "2012 هي السنة المرجوة، فنحن بحاجة إلى نظام 9 قطاعات جوية لتقديم المنافع الملزمة مع أهداف أداء قوية بإدارة شبكة قوية. ويعد هذا هو الحد الأدنى المطلوب. حتى لو اختارت أوروبا أن تتغاضى عن العيوب الرئيسية في مقترح منهج تجارة ثاني أوكسيد الكربون فان منهجها المفرد غير قانوني وغير مؤثر على النطاق الإقليمي. ولا يمكن أن تقبل شركات الطيران بدفع ضرائب للانبعاثات في أوروبا، عند وجود نظام غير كفوء يجبرهم على توليد 16 مليون طن من CO2 في كل عام.

وقام جيوفاني بمهاجمة قصتين تدور حول السماء الأوروبية الموحدة، بقوله: "أولاً، ان التخوف من فقدان الوظائف هو أمر في غير محله، في الوقت الذي يوجد فيه نقص عالمي في عدد المراقبات الجوية و التكنولوجيا القائمة خلف السماء الأوروبية الموحدة، حيث ستولد هذه حوالي 20,000 من الوظائف التي تتطلب مهارات عالية في أوروبا. ان نظام القطاعات الجوية لن تقلل من السيادة على السماء الجوي. ان أوروبا تواجه نفس السؤال مع اليورو. فالיום لاتوجد شكوك على سيادة اليورو في أوروبا. وان السماء الأوروبية لا تختلف عن ذلك. حيث يجب القضاء على هذه الخرافتين والحقائق التي تتبعها."

فان هذه الاستراتيجية التي أقرتها الصناعة والحكومة تركز على التكنولوجيا، والعمليات، والبنية الأساسية، واتخاذ تدابير اقتصادية إيجابية بما فيها منهج تجارة ثاني اوكسيدي الكربون الأوروبية. ومنذ عام 2004، عملت جهود اتحاد النقل الجوي الدولي، بما في اختصار الطريق والعمل مباشرة مع شركات الطيران لتطبيق أفضل الممارسات التشغيلية، على توفير والي 59 مليون طن من ثاني أوكسيد الكربون مع التوفير في التكاليف بحوالي 12 مليار دولار أمريكي. من شأن السماء الأوروبية الموحدة ان تكون مساهمة اساسية في هذه الجهود.

على أوروبا ان تساهم لأيجاد حل عالمي بشأن التدابير الاقتصادية للتصدي للتغيير. وقال جيوفاني: " في الوقت الذي تركز فيه الجهود التقنية لتنفيذ السماء الأوروبية الموحدة بحلول العام 2012، يتعين على أوروبا أن تركز جهودها السياسية التي تبذلها على منظمة الطيران المدني الدولي (الايكاو). وتنص المادة 2 من بروتوكول كيوتو على إعطاء منظمة الطيران المدني الدولي، المسؤولية لإيجاد حل عالمي فعال لانبعاثات الطيران العالمية. وأكدت الدول الثمانية العظمى هذا الدور في إعلان مؤتمر القمة لهذا الصيف. ومع الدول الأوروبية الـ 44 من بين 189 دولة متعاقدة مع منظمة الطيران المدني الدولي وثلاثة دول من بين 15 دولة الاعضاء في نظام الطيران الدولي وتغيير المناخ التابعة لمجموعة منظمة الطيران المدني الدولي، فان أوروبا عليها الواجب لضمان أن منظمة الطيران المدني الدولي ستعمل على تسليم حل عالمي لمواءمة النهج الذي تتبعه.

قال جيوفاني: "لا تجعلوا من تجارة ثاني اوكسيد الكربون أسوء مما هي عليه الآن". حيث حث أوروبا على ان لا تشمل نهجها المنفرد في قطاع الطيران وتجارة ثاني اوكسيد الكربون في عملية المراجعة العامة لتجارة ثاني أوكسيد الكربون الأوروبية. قال جيوفاني: "لا تأخذوا القرارات السيئة أسوأ من قبل من خلال شمل الطيران في عملية المراجعة العامة لتجارة ثاني أوكسيد الكربون الأوروبية. فلا يوجد معنى على الإطلاق لمراجعة شيء لم نبدأ حتى الآن ، ناهيك في رفع مستويات البيع الحالية لتتجاوز 15 ٪ ،" قال Bisignani.

- أياتا-

للمزيد من المعلومات، يرجى الاتصال بـ

أنتوني كاونسيل

مدير قسم الاتصالات

هاتف: +41 22 770 2967

هاتف: corpcomms@iata.org

ملاحظة للمحررين:

- يمثل الاتحاد العالمي للنقل الجوي (إياتا) حوالي 265 شركة طيران تشكل مع بعضها 93 في المئة من الحركة الجوية العالمية المنتظمة.