



المؤتمر الثالث عشر للملاحة الجوية

مونتريال، كندا، من ٩ إلى ١٩/١٠/٢٠١٨

اللجنة (أ)

البند ٣ من جدول الأعمال: تحسين النظام العالمي للملاحة الجوية

البند ٣-٥ : المسائل الأخرى المتعلقة بإدارة الحركة الجوية

مستقبل رموز المواقع

(ورقة عمل مقدمة من ألمانيا)

الموجز التنفيذي

تحدد ورقة العمل هذه قيوداً معينة لنظام الإيكاو القائم لرموز المواقع، والتي ظهرت جزاء زيادة الحركة الجوية على وجه الخصوص في المطارات الأصغر وفي مطارات هليكوبتر فضلاً عن متطلبات ترميز إجراءات الطيران. ولقد توصلت مختلف الدول إلى حلول شتى لهذه التحديات وتتضمن ورقة العمل هذه دعوة إلى الإيكاو للتأكد من إيجاد وتطبيق حلول متسقة على الصعيد العالمي لهذه التحديات.

الإجراءات: يُرجى من المؤتمر القيام بما يلي:

- (أ) أن يحيط علماً بالمعلومات المقدمة؛
- (ب) أن يطلب من الإيكاو وضع أحكام تسمح بتوسيع نطاق الخطة الحالية لرموز المواقع مع الحرص في الوقت ذاته على الحفاظ على استمرارية العمل بالخطة القائمة اللازمة لدعم الاتساق والتشغيل البيني على الصعيد العالمي؛
- (ج) أن يدرس إيجاد حل في الأجل الطويل يتناول على وجه الخصوص حدود الخطة الحالية مع التصدي في الوقت ذاته وبشكل مناسب للتحديات المتعلقة بالتشغيل الآلي والتشغيل الرقمي في مختلف مجموعات الجهات المعنية بالطيران.

١- المقدمة

١-١ تُخصّص رموز الموقع ذات الأحرف الأربعة للمطارات والمواقع الجغرافية بجميع أنحاء العالم، مثل مراكز مراقبة المنطقة المسؤولة عن إقليم معلومات الطيران والأقاليم العلوية لمعلومات الطيران. ولقد عرّفت منظمة الطيران المدني الدولي هذه الرموز ونشرتها في "دليل رموز المواقع" (Doc 7910)

٢-١ وتجدر الإشارة إلى أن عملية إعداد نظام لرموز المواقع، بما في ذلك مبادئ صياغة هذه الرموز وتخصيصها، قد انبثقت أساساً عن توصيات اجتماعات شعبة الاتصالات بالإيكاو، لا سيما الدورة السادسة التي انعقدت في عام ١٩٥٧.

٣-١ وتتكوّن هذه الرموز من توليفة من أربعة حروف. حيث يشير الحرف الأول إلى منطقة تحويل الحركة في خدمة اتصالات الطيران الثابتة وتمثل بلداً أو مجموعة من البلدان ضمن إقليم ما. وفيما عدا بعض الاستثناءات، يشير الحرف الثاني عموماً إلى بلدٍ ضمن ذلك الإقليم، ويُستخدم الحرف الثالث والحرف الرابع المتبقيان لتعريف مطار أو موقع جغرافي آخر. ولا يُسمح باستخدام أي ازدواجية في نظام رموز مواقع المطارات.

٢- المناقشة

- ١-٢ رغم أن نظام رموز المواقع الحالي ينطوي على فوائد كثيرة، إلا أنه لا يخلو من أوجه قصور.
- ٢-٢ وبالنسبة للدول التي عُرِفَ فيها مسبقاً الحرفان الأوليان، فإن خطة الإيكاو لرموز المواقع تنصّ على عدد أقصى من الرموز وهو ٦٧٦ رمزاً. ويُعتبر ذلك غير كافٍ لاستيعاب جميع المطارات (مثل مطارات الهليكوبتر ومطارات الطيران العام) أو المواقع الجغرافية التي قد تقتضي هذا الرمز في المستقبل.
- ٣-٢ وللتغلب على جوانب النقص المرتبطة بالنظام الحالي، أعدت بعض الدول بالفعل نُظماً وطنية فريدة وتتنوع أشكال التنفيذ الوطنية ولا تتبع المبادئ نفسها، مما يتعدّر تحقيق الفوائد الكاملة من التشغيل الآلي والتشغيل الرقمي لدى مختلف الجهات المعنية على المستويات الوطنية والإقليمية والعالمية.
- ٤-٢ وللمساعدة على تطبيق الملاحه القائمة على الأداء على نطاق واسع، لا سيما بالنسبة لعمليات الاقتراب في إطار الاقتراب الدقيق والاقتراب بالارشاد الرأسي، فإن خطة الإيكاو الحالية لرموز المواقع تنصّ على توسيع نطاقها بما يمكن من تزويد جميع المطارات برموز المواقع.
- ٥-٢ وتعتبر إعلانات الطيارين (NOTAMs) مصدراً من المصادر الهامة للمعلومات. وبالنسبة للموقع الذي لم يخصص له رمز من رموز الموقع، يجب تقديم الاسم في إعلان الطيارين (NOTAM) بلغة واضحة، وأن يُنطق وفقاً للاستخدام المحلي ويترجم صوتياً إلى الأبجدية اللاتينية كلما دعت الضرورة لذلك. وتنطوي نظم تقديم معلومات الطيران وإعلان الطيارين (NOTAM) الآلي على صعوبات جسيمة في تحليل ومعالجة المعلومات المقدمة في هذا الشكل وهو "النصّ بعبارة كاملة".
- ٦-٢ وحيث أن رموز المواقع تؤثر على تشغيل الطائرات ومراقبة الحركة الجوية وعمليات شركات الطيران وإدارة معلومات الطيران وجهات كثيرة أخرى، فإن إعداد وتطبيق مفاهيم بديلة مناسبة يستغرق وقتاً أطول. ومن ثم، ينبغي الشروع في إيجاد حلول في أقرب فرصة ممكنة.

٣- المضي قدماً

في الأجل المتوسط

- ١-٣ لقد سبق لمجموعة الدراسة التابعة للإيكاو بشأن خدمة معلومات الطيران وإدارة معلومات الطيران وكذلك فريق خبراء إجراءات الطيران الآلي أن أجرت دراسات أولية عن سبل إيجاد حلول في الأجل المتوسط. غير أن تلك الأعمال لم تُسفر حتى الآن عن نتائج أحكام الإيكاو.
- ٢-٣ وبناء عليه، يُقترح إعداد أحكام جديدة للإيكاو تسمح بتوسيع نطاق خطة الإيكاو الحالية لرموز المواقع مع الحرص في الوقت ذاته على الحفاظ على الاتساق مع الخطة القائمة. وهذا الأمر لازم لدعم الاتساق والتشغيل البيئي على الصعيد العالمي. ويتعين في إطار هذه الأنشطة النظر على النحو الواجب في الاستنتاجات التي خرجت بها الدراسات السابقة في الإيكاو.

الحل في الأجل الطويل

٣-٣ يمكن العمل في المستقبل على تحسين النقص الرئيسي الطبيعي في رموز المواقع وذلك بإدخال رموز تعريف مميزة يُعدّها جهاز الحاسوب، مثل رموز التعريف المتميّزة العالمية، وذلك دون الاعتماد بالنسبة لطابعها المتميّز على هيئة مركزية تُعنى بالتسجيل أو العمل على التنسيق بين الأطراف التي تُعدّ هذه الرموز. ومع ذلك، ستظل الحاجة إلى الحفاظ على رموز مواقع سهلة النطق حيث سيواصل الناس التفاعل مع النظام.

٤-٣ أما عملية إعداد أحكام جديدة ومتسقة على الصعيد العالمي فيجب أن تضمن المراعاة الكاملة للتحديات الكامنة في التشغيل الآلي والرقمي الآخذ في التزايد. فعلى سبيل المثال، ينبغي التعجيل بالتشاور مع مستخدمي المجال الجوي والمطارات وخدمات الحركة الجوية للتأكد من أن ما لديهم من نظم للمعلومات تتوافق مع أي أحكام جديدة.

٤ - الخلاصة

١-٤ يرجى من المؤتمر الموافقة على الإجراءات الواردة في الموجز التنفيذي.

-انتهى-