



## الجمعية العمومية — الدورة الحادية والأربعون اللجنة الفنية

البند ٣١ من جدول الأعمال : سلامة الطيران والتوحيد القياسي للملاحة الجوية

### تأثير التأخير في تنفيذ إدارة معلومات الطيران

(مقدمة من أوروغواي وتشارك في رعايتها كل من الأرجنتين وإكوادور والسلفادور وباراغواي والبرازيل وبنما وبوليفيا وبيرو وشيلي والجمهورية الدومينيكية وغواتيمالا وغيانا وفنزويلا (جمهورية - البوليفارية) وكولومبيا)

#### الموجز تنفيذي

تصف ورقة العمل هذه الصعوبات والعقبات التي تعترض سبيل تنفيذ العمليات الموصوفة في خريطة طريق عملية الانتقال من خدمة معلومات الطيران (AIS) إلى إدارة معلومات الطيران (AIM)، والتأخير في دمج معلومات الطيران في نهج أوسع نطاقاً لإدارة معلومات الطيران.

الإجراء: الجمعية العمومية مدعوة إلى أن:

(أ) تأخذ علماً بالمعلومات الواردة في ورقة العمل هذه؛

(ب) تدعم الدول من أجل ضمان وإعادة تأكيد التزامها بعملية الانتقال من خدمة معلومات الطيران إلى إدارة معلومات الطيران.

الأهداف الاستراتيجية: ترتبط ورقة العمل هذه بالهدفين الاستراتيجيين المتعلقين بالسلامة وبسعة وكفاءة شبكة الملاحة الجوية.

الأثار المالية: ضمان جودة معلومات الطيران المقدمة من أجل دعم العمليات الجوية والسلامة.

المراجع:

الملحق الخامس عشر — خدمات معلومات الطيران  
خريطة طريق الانتقال من خدمة معلومات الطيران إلى إدارة معلومات الطيران  
الوثيقة Doc 9750، الخطة العالمية للملاحة الجوية

#### ١ - المقدمة

١-١ تلبية للاحتياجات الناشئة عن المفهوم التشغيلي لإدارة الحركة الجوية في جميع أنحاء العالم، يجب أن تصبح خدمات معلومات الطيران جزءاً من نهج أوسع نطاقاً لإدارة معلومات الطيران، مع الاستفادة من طريقة تختلف عن خدمات معلومات الطيران، لتقديم البيانات وإدارتها والتركيز على المنتجات، وذلك من أجل الانتقال إلى إدارة معلومات الطيران.

<sup>١</sup> قَدِّمَتْ أوروغواي النسخة باللغة الإسبانية.

- ٢-١ يقتضي نهج إدارة معلومات الطيران تخزين معلومات الطيران كمجموعات من البيانات الموحدة التي يمكن الوصول إليها بواسطة تطبيقات المستعملين، مع تركيز إدارة المعلومات في مجملها على البيانات.
- ٣-١ وقد حدد نشر مجموعات البيانات الخدمات الجديدة التي ستوفر بيانات إدارة معلومات الطيران، وبناء على ذلك ظهرت منتجات جديدة من بيانات الطيران:

- (أ) المنشورات التي تحتوي على معلومات الطيران، بما في ذلك الملاحق والتعديلات؛
- (ب) تعاميم معلومات الطيران؛
- (ج) رسائل الطيران؛
- (د) إعلانات نوتام (إعلانات الطيارين)؛
- (هـ) مجموعات البيانات الرقمية.

## ٢- التحليل

- ١-٢ تتمثل الخطة في تنفيذ عملية الانتقال إلى إدارة معلومات الطيران على ثلاث مراحل:
- (أ) التوحيد؛
- (ب) التحول الرقمي؛
- (ج) إدارة المعلومات.
- ٢-٢ اكتملت المرحلة الأولى بتنفيذ دليل النظام الجيوديسي العالمي لعام ١٩٨٤ (WGS-84) ونظام تنظيم ومراقبة معلومات الطيران (AIRAC)، وتكييف الملاحق والوثائق المتعلقة بخدمة معلومات الطيران (AIS)، وتنفيذ واعتماد نظام إدارة الجودة/خدمة معلومات الطيران، وفي هذا الصدد، لم يواجه إقليم أمريكا الجنوبية أي صعوبات كبيرة، وتمكن من إدارة التنفيذ دون مشاكل كبيرة، وذلك على الرغم من تأثير الجائحة في عمليات إعادة اعتماد نظام إدارة الجودة/خدمة معلومات الطيران.
- ٣-٢ وفيما يتعلق بالمرحلة الثانية، كان الهدف من إدخال البيانات الإلكترونية المتعلقة بالعوائق والتضاريس وخرائط المطارات ودليل الطيران الإلكتروني هو زيادة جودة منتجات خدمة معلومات الطيران وإتاحتها. وفي هذه المرحلة، واجهت دول الإقليم عقبات كبيرة، مثل تنفيذ دليل الطيران الإلكتروني، والنظام المتكامل لإيداع خطة الطيران الإلكترونية، وقاعدة بيانات إعلانات نوتام، وقاعدة بيانات الأرصاد الجوية، وكذلك الخطابات الإلكترونية، وكلها عناصر لا غنى عنها للانتقال، بيد أن تنفيذها انطوى على تكبد نفقات مالية باهظة. وثمة عقبة أخرى تتمثل في التأخير الناجم عن تأثير جائحة فيروس كورونا؛ أما فيما يتعلق برصد الجودة، فقد طُبِّقَت إجراءات مراقبة إمكانية التتبع مع منشئي البيانات.
- ٤-٢ وتتألف المرحلة الثالثة من إدارة المعلومات والمنتجات الجديدة، وقاعدة بيانات الطيران، وذلك لضمان تطوير نموذج بيانات الطيران على صعيد المنظومة لتبادل مجموعات البيانات الكاملة. وذلك هو ما يشكل حجر عثرة رئيسي أمام دول الإقليم نظراً لأنه يتطلب نفقات كبيرة لاقتناء النظم والبرمجيات الحاسوبية وتكاليف الصيانة والتحديث وتدريب الموظفين.
- ٥-٢ ومن المسائل الأخرى التي حالت دون حدوث انتقال مُنسَقٍ ومُنظَّمٍ التأخير في نشر الوثائق التالية وترجمتها وتحديثها:

- (أ) وثيقة الإيكاو Doc 9881 *Guidelines for Electronic Terrain, Obstacle and Aerodrome Mapping Information* "إرشادات عن معلومات رسم خرائط إلكترونية للتضاريس والعوائق والمطارات"؛
- (ب) وثيقة الإيكاو Doc 9839 *Manual on the Quality Management System for Aeronautical Information Services* "دليل نظام إدارة الجودة من أجل خدمات معلومات الطيران"؛
- (ج) وثيقة الإيكاو Doc 8126 *AIS Manual* "دليل خدمة معلومات الطيران"؛
- (د) وثيقة الإيكاو Doc 10039 *Manual on System Wide Information Management (SWIM) Concept* "دليل مفهوم إدارة المعلومات على صعيد المنظومة".

٦-٢ ومن المثير للقلق بشأن هذه الوثائق أن الوثيقتين الأوليين لم تنشرا، بل إن الإيكاو قامت برفعهما من بوابتها الإلكترونية الآمنة. وفيما يتعلق بالوثيقتين الأخريين، فقد تم نشر دليل خدمة معلومات الطيران بعد خمس سنوات، بيد أنه متاح باللغة الإنجليزية فقط.

٧-٢ ويدرك إقليم أمريكا الجنوبية أن هذه الوثائق تدعم التنفيذ الموحد للمرحلة الثانية من خريطة الطريق، وأن عدم إتاحتها يشكل عقبة أمام مواصلة العمليات المؤدية إلى تنفيذ إدارة معلومات الطيران.

٨-٢ ومن المثير أيضا لقلق إقليم أمريكا الجنوبية أن التأخير في تنفيذ إدارة معلومات الطيران يؤثر في مبادرات الإيكاو الأخرى مثل صنع القرار بشكل تعاوني (CDM) وصنع القرار بشكل تعاوني في المطارات (A-CDM) والعمليات القائمة على المسار (TBO) وإدارة المعلومات على صعيد المنظومة (SWIM). ووفقا للخطة العالمية للملاحة الجوية، ينبغي أن تبدأ إدارة المعلومات على صعيد المنظومة في الحزمة (٢) من حزم التحسينات في منظومة الطيران، بيد أن تنفيذ عناصر التمكين المرتبطة بها لم يكتمل بعد في عدة دول في إقليم أمريكا الجنوبية، وغير المتوقع أن يكتمل في غضون الإطار الزمني لتلك الحزمة.

### ٣- الخلاصة والاستنتاج

١-٣ في ضوء ما تقدم، فإن النموذج المفاهيمي لنسق تبادل معلومات الطيران المُدار بالهياكل الرقمية لإدارة المعلومات على صعيد المنظومة، وسرعة تداول المعلومات ودقتها وعدم ازدواجها من الأمور التي تضمن كفاءة خدمات معلومات الطيران، وبالتالي السلامة الجوية.

٢-٣ بيد أنه نظرا للتغيرات الكبيرة التي طرأت على العملية الانتقالية والتأخيرات الناجمة عن الظروف المبينة أعلاه، فإن الجمعية العمومية مدعوة إلى أن:

(أ) تدعم سلطات الطيران والإيكاو من أجل تحقيق الأهداف والغايات اللازمة للانتقال من خدمة معلومات الطيران إلى إدارة معلومات الطيران بروح تكفل "عدم ترك أي دولة وراء الركب"؛

(ب) التعجيل بعملية نشر وترجمة وتحديث الوثائق التي تدعم التنفيذ الموحد لعملية الانتقال من خدمة معلومات الطيران إلى إدارة معلومات الطيران؛

(ج) اتخاذ الإجراءات اللازمة على النحو الوارد في ورقة العمل هذه، مع مراعاة العقبات التي تواجهها الدول التي لم تتمكن بعد من إجراء هذا الانتقال.