



الاجتماع الأول لمدراء الطيران المدني في منطقة الشرق الأوسط  
(DGCA-MID/1)  
(أبوظبي، الإمارات العربية المتحدة، 22-24 مارس 2011)

البند الرابع: مسائل الملاحة الجوية

تنفيذ خطة الطيران الجديدة لمنظمة إيكافو INFPL

(مقدمة من أياتا)

|   |
|---|
| <p>موجز</p> <p>تعرض هذه الورقة جهود أياتا لمعالجة تغييرات خطة طيران منظمة إيكافو التي ستسري اعتباراً من 15 نوفمبر 2012.</p> |
| <p>مراجع</p> <p>- الوثيقة 4444 - PANS ATM.</p>  |

1. مقدمة

- 1.1 في 25 يونيو 2008 أصدرت منظمة إيكافو خطاباً إلى الدول رقم 1-08/50 AN13/2 بتعديل الطبعة 15 من الوثيقة PANS-ATM, Doc 4444. ويسمح توقيت هذا الخطاب لجميع أصحاب الشأن بأكثر من 4 سنوات من الوقت المسبق للاستعداد. ورغم أن الصيغة ستظل متنسقة نسبياً مع تلك المستخدمة حالياً، هناك حاجة لتغييرات عديدة في المختصرات والتسلسل ومختلف معلمات الحقول المستخدمة في صيغة خطة طيران منظمة إيكافو.
- 1.2 ستحتاج أنظمة شركات الطيران إلى التوافق مع حقول البيانات والتسلسلات والرموز الرقمية الأبجدية الجديدة. وبالمثل، فإن التكيف داخل نظم معالجة بيانات رحلات مقدمي خدمات الحركة الجوية سيحتاج إلى ضمان قبول خطط الطيران الميدانية الجديدة دون داع للرفض أو منع الخدمة. ورغم أن تاريخ سريان التغييرات في خطة الطيران الميدانية هو 15 نوفمبر 2012، تستطيع شركات الطيران والدول الانتقال إلى الصيغة الجديدة في أي وقت.

## 2. النقاش

2.1 إن المبرر الرئيسي لصيغة خطة الطيران الميدانية الجديدة هو السماح للمستخدمين بالاستفادة من قدرات الطائرات الحديثة كالملاحة القائمة على الأداء. وقد تبنت شركات الطيران تماماً هذه التغييرات ومن المرجح أن تكون دون استثناء جاهزة للموعد النهائي عام 2012.

2.2 ومع ذلك هناك العديد من التعقيدات التي تظهر في عملية التحول والأطر الزمنية المؤدية إلى نقلة نوفمبر 2012. وتتجلى هذه التعقيدات عموماً في المستوى التنفيذي عندما تقدم شركات الطيران خطط الطيران الخاصة بها. وهنا تظهر لدى الشركات والمستخدمين، ثلاثة مجالات رئيسية للقلق:

### 2.2.1 دعم نظامين مختلفين 'الحالي' أو 'الجديد' قبل أو بعد 2012.

تتبعي معالجة جزء كبير من المشكلة بالحد من الخسوع لنظامين مختلفين - 'الحالي' و 'الجديد'. ومن منظور اللوجستيات البرمجية الداخلية، يمكن لشركة الطيران أن تتجنب التعقيدات التي ينطوي عليها تحديث وتعديل نظم تخطيط الرحلات عن طريق القيام بنقطة مباشرة وفورية.

أما من منظور إجرائي خارجي، وبسبب الطابع المتقلب للفترة الانتقالية التي تسبق الموعد النهائي 15 نوفمبر 2012، فسيواجه المستخدمون أيضاً معضلة فيما إذا كان عليهم مواصلة عمل النظام 'الحالي' حتى تاريخ الحسم. وهذا القرار سيمليه برنامج الانتقال الذي يعتمده كبار مقدمي خدمات الملاحة الجوية الذين يتفاعلون عادة مع هذا القرار.

لذلك، فإن دعم ومواصلة نظامين لخطط الطيران الميدانية لفترة طويلة، فضلاً عن التخطيط لرحلة جوية تعبر منطقتي معلومات طيران متعاقبتين بمرحلتين مختلفتين من التنفيذ، أمر غير عملي بوضوح سواء من منظور الخدمة أو من المنظور اللوجستي.

### 2.2.2 فهم أهمية التطبيق العالمي للمعايير المشتركة

إن تخطيط رحلات شركات الطيران وخدمات التفسير تعمل الآن بدرجة عالية من الأتمتة. وبالمثل، فإن تدفق البيانات في عملية تقديم خطة الطيران لدى مزودي خدمات الملاحة الجوية تعتمد أيضاً على درجة عالية من القدرة على نقل البيانات بين وحدات خدمات الحركة الجوية. و لا يمكن تصور إجراء أية تعديلات يدوية بدون زيادات كبيرة في حجم العمل. كما إن وجود حلقة ضعيفة في سلسلة البيانات يؤدي إلى ضياع أو تلف معلومات الطيران. وفي ضوء الخدمات المحسنة التي ينبغي لعناصر البيانات الجديدة هذه أن تقدمها، لا يمكن لشركات الطيران أن تكرر هذه التغييرات إلا باعتبارها جهداً لمرة واحدة فقط.

### 2.2.3 الانتقال إلى الصيغة الجديدة

هناك مخاطر هامة ترتبط بالنقطة الكبيرة التي ستحدث في تاريخ السريان 15 نوفمبر، وقد تم تحديد عام 2012 كموعد بسبب عدم قدرة الأتمتة أو برمجيات التحكم بالحركة الجوية على مواكبة حالات رفض أو تعديل البيانات يدوياً على نطاق واسع.

ولذلك لجأ مقدمو خدمات الملاحة الجوية الذين يخططون حالياً لإجراء تغييرات 2012 إلى تجزئة وتجريب هذه التغييرات بالتتالي.

وستكون هذه التجارب محدودة من حيث النطاق والوقت. لنلاحظ أن أي مقدم خدمات يختار تنفيذ النظام 'الجديد' قبل تاريخ السريان سيطلب منه ضمان 'التوافق العكسي' مع الصيغة 'القديمة'.

### 3. جهود أياتا

3.1 تعاون أياتا بشكل وثيق مع منظمة إيكاو وغيرها من أصحاب الشأن في قطاع الطيران عبر عدة مبادرات رامية إلى ضمان الانتقال السلس لتغييرات خطط الطيران الميدانية. وتقدم النقاط التالية نظرة عامة على بعض هذه المبادرات:

### 3.2 نظام تتبع تنفيذ خطط الطيران

تم تطوير الموقع <http://www2.icao.int/en/FITS/Pages/home.aspx> واستضافته من قبل منظمة إيكاو لمساعدة مقدمي خدمات الملاحة الجوية ومستخدمي المجالات الجوية (شركات الطيران) على رصد حالة تنفيذ صيغة خطط الطيران الجديدة التي أقرها التعديل 1 - الوثيقة PANS-ATM 4444، الطبعة الخامسة عشرة.

يعرض الموقع خريطة تفاعلية توضح جميع الخطوط الفاصلة لمناطق معلومات الطيران وتبين حالة كل دولة. كما تتوفر عدة وثائق كمراجع.

### 3.2.1 حلقات عمل إقليمية حول تغييرات 2012 في خطط الطيران

تهدف ورش العمل هذه إلى عرض مضمون التعديل 1 للطبعة الخامسة عشر من الوثيقة 4444 والذي يعدل صيغة خطة طيران منظمة إيكاو وإلى مناقشة سبل ووسائل تعزيز التنفيذ المنسق والمتسق لهذه التغييرات في مجموعات التخطيط والتطبيق الإقليمية الخاصة بمنظمة إيكاو (PIRG) كما على الصعيد العالمي.

### 3.2.2 فرق عمل منظمة إيكاو بشأن تغييرات 2012 في خطط الطيران

شكلت مناطق منظمة إيكاو فرق عمل مخصصة لتنسيق التغييرات المفصلة على المواصفات المشتركة والإجراءات التنفيذية، بما في ذلك قضايا الاستخدام والانتقال الضرورية لتحقيق التنفيذ السلس بحلول 15 نوفمبر 2012.

إن أياتا مشارك نشط في مجموعات فرق العمل، وتشجع شركات الطيران على المشاركة بنشاط وتقديم الملاحظات للفرق.

### 3.2.3 الورقة البيضاء من أياتا

من أجل توعية شركات الطيران الأعضاء، سيجري وضع ورقة بيضاء تحوي ملخصاً للتغييرات التي ستسري في 15 نوفمبر 2012 وتعميمها على جميع هذه الشركات.

### 3.2.4 دعم الاختبارات والتجارب

تشجع أياتا جميع شركات الطيران الأعضاء ومقدمي خدمات الملاحة الجوية المرتبطين بها على المشاركة في التجارب المحدودة الفترة على استخدام الصيغة 'الجديدة'، قبل نوفمبر 2012.

### 4. الإجراء المطلوب من الاجتماع

4.1 الاجتماع مدعو إلى أخذ العلم بمضمون ورقة المعلومات هذه.

-أنتهى-