



## الجمعية العمومية - الدورة السابعة والثلاثون اللجنة الفنية

البند رقم ٣٩ من جدول الأعمال: الانتقال من خدمات معلومات الطيران (AIS) إلى إدارة معلومات الطيران (AIM)

الانتقال من خدمات معلومات الطيران (AIS) إلى إدارة معلومات الطيران (AIM)

(ورقة مقدمة من جمهورية فنزويلا البوليفارية)

الموجز التنفيذي	
تقدم هذه الورقة مخططاً عاماً لبعض التوصيات الرامية إلى التنفيذ الملائم للمرحلة الثانية لخريطة طريق الانتقال من خدمات معلومات الطيران (AIS) إلى إدارة معلومات الطيران (AIM). الإجراء: يرجى من الجمعية العمومية ما يلي: أ) الإحاطة علماً على النحو الواجب بمحتوى هذه الورقة؛ ب) أخذ الصعوبات المعروضة في هذه الورقة في الاعتبار واعتماد إجراءات التنسيق لضمان نجاح عملية الانتقال؛ ج) تقديم توصية للمجلس باتخاذ التدابير الضرورية لضمان اتخاذ الإجراءات المنسقة فيما بين الايكاو والدول وقطاع الصناعة ومقدمي الخدمات.	
الأهداف الاستراتيجية:	ورقة العمل هذه مرتبطة بالهدف الاستراتيجي D.
الأثار المالية	لا ينطبق.
المراجع:	خريطة طريق الانتقال من خدمات معلومات الطيران (AIS) إلى إدارة معلومات الطيران (AIM) (الطبعة الأولى ٢٠٠٩) الوثيقة Doc 9750 - الخطة العالمية للملاحة الجوية الوثيقة Doc 9828 - تقرير المؤتمر الحادي عشر للملاحة الجوية (٢٠٠٣)

## ١- مقدمة

١-١ وافق المؤتمر الحادي عشر للملاحة الجوية (AN-Conf/11) الذي انعقد في مونتريال في سبتمبر ٢٠٠٣ على المفهوم التشغيلي، وسلم بأن خدمات معلومات الطيران ستكون واحدة من أقيم وأهم الخدمات في إطار المفهوم التشغيلي للنظام العالمي لإدارة الحركة الجوية. ونظراً إلى أن المفهوم التشغيلي للنظام العالمي لإدارة الحركة الجوية يركز على اتخاذ القرارات بالتعاون، فمن الضروري الحصول على معلومات إلكترونية موثوق بها وذات جودة عالية ومتاحة في الوقت المناسب في مجالي الطيران والأرصاد الجوية على حد سواء، فضلاً عن معلومات عن المجال الجوي وإدارة التدفق. وتناولت توصيات عديدة من توصيات المؤتمر الحادي عشر للملاحة الجوية على وجه التحديد أهمية معلومات الطيران.

٢-١ وفي يونيو ٢٠٠٦، نُظِم في مدريد، إسبانيا، المؤتمر المعني بالنظام العالمي لخدمات معلومات الطيران. وكان تنظيم هذا الحدث ثمره للتعاون بين المنظمة الأوروبية لسلامة الملاحة الجوية (اليوروكنترول)، ومنظمة الطيران المدني الدولي (الايكاو). وتناول المؤتمر الدور الأساسي لخدمات معلومات الطيران في البيئة المستمرة التطور لإدارة الحركة الجوية، وأشار إلى أن نظم الملاحة القائمة على الحاسوب، وملاحة المنطقة (RNAV)، والأداء الملاحي المطلوب (RNP)، ومتطلبات إدارة الحركة الجوية قد أدت إلى ظهور متطلبات جديدة في مجال خدمات معلومات الطيران لمراعاة نوعية البيانات ودقتها. وبالتالي، فإن ذلك ينطوي على الانتقال من وظيفة خدمات معلومات الطيران إلى خدمة إدارة المعلومات التي لها متطلبات ومسؤوليات جديدة ونطاق جديد لتلبية الاحتياجات الجديدة، وهي خدمة ينبغي أن تكون قادرة على التعامل مع الطلبات الجديدة للحصول على المعلومات، فضلاً عن إدارة وتوفير هذه المعلومات.

٣-١ وأعرب المؤتمر عن دعمه لتوصيات المؤتمر الحادي عشر للملاحة الجوية فيما يتعلق بمعلومات الطيران، وبدأ في وضع استعراض عام يحدد شكل وطبيعة ومضمون استراتيجية للانتقال من خدمات معلومات الطيران المرتكزة على المنتجات إلى إدارة معلومات الطيران المرتكزة على البيانات ذات النطاق الأوسع. وإدراكاً منه للأهمية البالغة لمعلومات الطيران من منظور السلامة، وافق المؤتمر على أن الإيكاو ينبغي أن تتولى قيادة عملية الانتقال من خدمات معلومات الطيران إلى إدارة معلومات الطيران لتجنب الخلافات في المستقبل. ولذلك، فقد صاغ المؤتمر عشر توصيات يطلب فيها اتخاذ إجراءات من جانب الإيكاو وتقديم الدعم من جانب الدول والمنظمات الدولية.

٤-١ وفي سبتمبر ٢٠٠٧، سلمت الدورة ٣٦ للجمعية العمومية بضرورة دعم توصيات المؤتمر، وطلبت تحسين التنسيق بين الدول والمنظمات الدولية.

## ٢- التوسع في الموضوع

١-٢ نظراً إلى أن عملية توفير معلومات الطيران في الوقت الحالي تركز على تقديم المعلومات قبل الطيران، ونظراً إلى حقيقة أن عملية توزيع معلومات الطيران منذ صباح اليوم سيتعين أن تستجيب لمتطلبات جميع عناصر نظام إدارة الحركة الجوية في جميع مراحل الرحلة، فمن الضروري عند إدارة النظام استخدام ونقل البيانات والمعلومات التي تعتبر ذات أهمية حيوية لتشغيل هذه العناصر بشكل صحيح.

ورهنًا بالأنشطة التي تضطلع بها الدول والأقاليم لإنجاز عملية الانتقال، فقد أُخذ في الاعتبار ما يلي:

٢-٢

(أ) يعني المفهوم الجديد أنه من الضروري اتخاذ تدابير لضمان أن جميع الأقاليم في جميع أنحاء العالم تحقق التقدم بنفس الطريقة، أو تتعاون على الأقل لتهيئة قابلية للتشغيل البيئي قائمة على معايير وإجراءات مشتركة؛

(ب) ومن الضروري أيضا اتخاذ إجراءات مقابلة عند إدخال تعديلات جديدة على القواعد القياسية والتوصيات الدولية. وبالمثل، ينبغي أيضاً بحث المسائل المؤسسية، والقانونية والفنية.

الصعوبات التي تواجه عملية الانتقال:

٣-٢

(أ) عدم التحديد الواضح لشروط عملية توفير إدارة معلومات للطيران آمنة وفعالة على الصعيد العالمي؛ واعتماد نموذج لتبادل معلومات الطيران : وضع مواصفات جديدة في الملحق ٤ — خرائط الطيران والملحق ١٥ — خدمات معلومات الطيران التي تحكم توفير معلومات وخرائط الطيران إلكترونياً؛

(ب) تتطلب أحكام الملحق ٤ والملحق ١٥ والمواد الإرشادية المرتبطة بها توفير الأدوات المفاهيمية لتبادل معلومات الطيران الموحدة لاتاحة التبادل العالمي للبيانات في شكل رقمي. وينبغي أن تتضمن هذه الأحكام المزيد من الأحكام المتعلقة بمعايير التوحيد لإنشاء أدلة طيران (AIPs) في شكل رقمي عن طريق تطبيقات برمجية. وبالمثل، ينبغي استكمال الوثيقة Doc 8126 على النحو الملائم؛

(ج) ولضمان الاتساق والترابط بين مختلف عناصر المفهوم التشغيلي والوفاء بدور خدمات معلومات الطيران، هناك حاجة إلى تبادل معلومات الطيران وإدارتها لاستخدامها من قبل مختلف الخدمات والمستخدمين، مع مراعاة التشغيل المشترك للأنظمة الحالية والمستقبلية. وسيكون أحد الأهداف الرئيسية التي تقوم عليها عملية الانتقال إلى إدارة معلومات الطيران بصورة فعالة هو تحديد أي شبكة بيانات ينبغي استخدامها لتبادل المنتجات الجديدة، وتحديد أي المعلومات التي يسمح بتبادلها على المواقع العامة على شبكة الإنترنت، وأي المعلومات التي تتطلب استخدام نظام آمن. ولكن هذه المسائل لم تُحدد بعد.

(د) يجب تحديد الموارد البشرية اللازمة في المستقبل لإدارة معلومات الطيران المستقبلية. وينطوي هذا على تحديد المهارات المطلوبة من الموظفين في المستقبل، والآليات المستخدمة للتحقق من مهاراتهم وصياغة أدلة و مواد التدريس. وستحتاج الآليات العالمية إلى تعريف يساعد على تطور النماذج بطريقة يمكن السيطرة عليها مع تقديم الدعم؛

(هـ) ويجب أن يدرك أي نظام لخدمات المعلومات قائم على شبكات إدارة معلومات الطيران وله أساس قائم على إدارة معلومات الطيران أن بعض البيانات تكون ذات طبيعة حساسة عندما يستخدمها الجيش أو الأمن الوطني أو المشغلون الجويون أو مشغلو المطارات أو حينما تُستخدم من منظور صناعي. وتتطلب البيانات الحساسة الحماية المناسبة، ويجب اتخاذ التدابير اللازمة لمنع أي استخدام غير مصرح به لمثل هذه البيانات من خلال تطبيق إجراءات تقييد الوصول إلى هذه البيانات، وتنفيذ العمليات الأساسية للاستعراض والمراقبة، كما يجب إنشاء نظام تحديد الأوضاع السلبية التي قد يكون لها تأثير على إدارة معلومات الطيران.

٣- استنتاجات

١-٣ تحت جمهورية فنزويلا البوليفارية على تقييم واستكمال المراحل التي تم وصفها في خريطة الطريق للانتقال من خدمات معلومات الطيران إلى إدارة معلومات الطيران وفقاً لتطور المفاهيم العامة لإدارة الحركة الجوية من أجل إرساء قاعدة صلبة لهذه الخطة.

٢-٣ يجب أن ترتبط التغييرات بالاحتياجات المحددة بوضوح في المفهوم التشغيلي لإدارة الحركة الجوية بدلاً من استهداف المتطلبات العامة كما هو الحال في الوقت الحاضر.

٣-٣ ولضمان فعالية الانتقال الحالي لإدارة معلومات الطيران في المرحلة الثانية والخطوة الثامنة، ينبغي تحديد ما يلي:

(أ) شبكات البيانات المستخدمة لتبادل المنتجات الجديدة؛

(ب) المعلومات المسموح بتبادلها على المواقع العامة على شبكة الإنترنت؛

(ج) المعلومات التي تتطلب ضمانات للبيانات.

٤-٣ نوصي بدراسة إمكانية دمج نظام جديد وآمن لإدارة المعلومات، نظراً إلى أن المرحلة الثانية من خريطة الطريق تتطلب تعريف معايير تبادل بيانات الطيران.

٥-٣ بالنسبة للمرحلة الثانية من خريطة الطريق، ينبغي تحديد معايير لتبادل البيانات بين الأقاليم ومع عناصر محددة الهوية بصورة فريدة.

٦-٣ يجب أن تستمر الايكاو في مساعدة الدول في أقاليمها بغية تعريف نظام إدارة معلومات الطيران، ويجب أن تضطلع الايكاو بصياغة المزيد من المبادئ التوجيهية لضمان إنجاز العمل الخاص بالانتقال بصورة فعالة.

- انتهى -