



مؤتمر اقتصاديات المطارات وخدمات الملاحة الجوية

مونتريال، ١٥ إلى ٢٠/٩/٢٠٠٨

البند رقم ٣: المسائل المحددة لاقتصاديات خدمات الملاحة الجوية وإدارتها
البند رقم ٣-٤: الجوانب الاقتصادية والتنظيمية المتعلقة بتنفيذ المفهوم العالمي لإدارة الحركة الجوية

إدارة معلومات الطيران والآثار والدلالات المرتبطة بمبادئ فرض الرسوم

(ورقة مقدمة من منظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية "CANSO")^٢

الملخص

لقد شرعت ندوة الإيكاو المعنية بتمكين بيئة المعلومات المتمركزة على الشبكة، التي انعقدت في الفترة من ٢-٤ يونيو/حزيران ٢٠٠٨، في عملية حل المشكلات المؤسسية والقانونية التي تحددت خلال "المؤتمر العالمي لإدارة معلومات الطيران (AIM) لعام ٢٠٠٧" على أنها تعيق التقدم في عملية الانتقال من "خدمة معلومات الطيران" (AIS) المتمركزة على المنتج إلى "إدارة معلومات الطيران" (AIM) المتمركزة على البيانات. وقد حددت الندوة أن استرداد التكاليف والمسئولية وحقوق التأليف والنشر وحقوق الملكية تمثل الجوانب الرئيسية التي يجب التعامل معها، واعتبرت أن "مؤتمر اقتصاديات المطارات وخدمات الملاحة الجوية (ANS)" (CEANS) يُعد الفرصة المناسبة للتعامل مع المشكلات المرتبطة باسترداد التكاليف. سوف يحتاج فريق دراسة "خدمة معلومات الطيران-إدارة معلومات الطيران" (AIS-AIMSG) المكوّن حديثاً، بغرض وضع إستراتيجية/خطة عالمية وإرساء المعايير والممارسات الموصى بها (SARPs) اللازمة لدعم تنفيذ "إدارة معلومات الطيران" (AIM)، كذلك إلى توجيه بشأن الآثار والدلالات المرتبطة بمبادئ فرض الرسوم. يتمثل الغرض من هذه الورقة في إحاطة "مؤتمر اقتصاديات المطارات وخدمات الملاحة الجوية" (CEANS) علماً بالمشكلات المرتبطة بعملية الانتقال من "خدمة معلومات الطيران" (AIS) إلى "إدارة معلومات الطيران" (AIM)، مع دعوة المؤتمر إلى التصديق على النتائج وتوصية "فريق رقابة اقتصاديات خدمات الملاحة الجوية" (ANSEP) بتوفير التوجيه إلى فريق دراسة "خدمة معلومات الطيران-إدارة معلومات الطيران" (AIS-AIMSG) حديث التكوين. ويرد الإجراء المعروض على المؤتمر في الفقرة ٤.

^١ وفرت CANSO هذه الورقة بجميع اللغات

^٢ الأعضاء الكاملين | Aena - أسبانيا | AEROTHAI - تايلاند | هيئة المطارات الهندية | Airservices أستراليا | الخطوط الجوية النيوزيلندية | ANS في جمهورية التشيك | ATNS - جنوب أفريقيا | ATSA - بلغاريا | Control Austro - النمسا | Avinor - النرويج | AZANS - أذربيجان | Belgocontrol - بلجيكا | CAAS - سنغافورة | DFS - ألمانيا | DHMI - تركيا | DSNA - فرنسا | EANS - استونيا | SpA ENAV - إيطاليا | دائرة الطيران الفيدرالي - الولايات المتحدة الأمريكية | Finavia - فنلندا | GACA - المملكة العربية السعودية | HungaroControl | هيئة الطيران الأيرلندي | ISAVIA - آيسلندا | Kazaeronavigatsia - كازاخستان | LfV - السويد | LGS - لاتفيا | LPS جمهورية السلوفاك | LVNL - هولندا | MATS - مالطة | NAMA | NANS - مصر | NATS - المملكة المتحدة | NAV كندا | NAV البرتغال | Naviair - الدنمارك | OACA - تونس | Oro Navigacija - ليتوانيا | PANS - بولندا | ROMATSA - رومانيا | Ltd Sakaeronavigatsia - جورجيا | Serco | skyguide - سويسرا | Control سلوفينيا | SMATSA - صربيا | ATM ateSt Corporation - روسيا | UksATSE - أوكرانيا

١ - المقدمة

١-١ يتزايد اعتماد نظام "إدارة الحركة الجوية" (ATM) العالمي على البيانات، حيث يتطلب الوصول إلى معلومات الطيران الشاملة العالمية التي تتسم بجودة أعلى إلى حد بعيد ودقة أفضل للمواعيد بشكل يفوق ما هو متوفر اليوم بوجه عام. ويمثل هدف "إدارة معلومات الطيران" (AIM) في تنفيذ إطار عمل تعاوني متمركز على الشبكة لتبادل وإدارة معلومات/بيانات الطيران^١ والذي سوف يلبي كافة الاحتياجات الحالية والمستقبلية لخدمات لحركة الجوية" (ATS) وعمليات الطيران. كما ستسمح إدارة ومشاركة المعلومات على أساس النظام بأكمله باتخاذ القرارات التعاونية الواعية التي من شأنها تحقيق أفضل نتائج العمل والتشغيل. وسوف تمثل "إدارة معلومات الطيران" (AIM) نشاط تمكين رئيسي لنظام "إدارة الحركة الجوية" (ATM) العالمي المستقبلي.

٢-١ سوف يسفر الانتقال إلى "إدارة معلومات الطيران" (AIM) عن وجود مصادر وأنواع جديدة لمعلومات/بيانات الطيران، وتسليع (أي تحويلها إلى سلعة) معلومات/بيانات الطيران التي سيكون لها آثار على مبادئ فرض الرسوم ذات الصلة. سيتم تقديم بعض المعلومات/البيانات على أساس التزام الدولة، في حين سيتم تقديم البعض الآخر على أساس قيمة تجارية مضافة في بيئة تنافسية. لذا، يجب أن يتسم إطار العمل التنظيمي بمرونة كافية للسماح بالابتكار والتطور في تقديم "خدمة معلومات الطيران" (AIS)، مما يسمح بظهور نماذج عمل جديدة وعرض منتجات ذات قيمة مضافة، مع ضمان الحفاظ في الوقت نفسه على جودة ودقة مواعيد المعلومات/البيانات التي يتم تقديمها إلى المستخدم النهائي.

٢ - المناقشة

الأدوار والمسئوليات

١-٢ يتمثل هدف "خدمة معلومات الطيران" (AIS) في ضمان تدفق المعلومات/البيانات اللازمة لسلامة وانتظام وكفاءة الملاحة الجوية الدولية. يحدد الملحق ١٥ حالياً أن تقوم كل دولة بتقديم "خدمة معلومات الطيران" (AIS)، سواء قامت بذلك بنفسها أو من خلال اتفاقية مع الدول الأخرى كخدمة مشتركة، أو من خلال تفويض السلطة إلى وكالة معينة. وتظل الدولة مسؤولة عن ضمان أن تكون معلومات/بيانات الطيران التي يتم تقديمها كافية، وتتسم بالمستوى المطلوب من الجودة ودقة المواعيد. وبينما يجب على "خدمة معلومات الطيران" (AIS) تلقي و/أو إنشاء، وترتيب أو جمع، وتحرير، وتنسيق، ونشر، وتخزين، وتوزيع معلومات/بيانات الطيران، يتعين على الدولة أن تضمن وجود نظام جودة في كل مرحلة من سلسلة بيانات الطيران، بحيث يقوم هذا النظام بتزويد المستخدمين بالتأكد والثقة بأن معلومات/بيانات الطيران الموزعة تفي بمتطلبات الدولة الخاصة بجودة البيانات وإمكانية تتبعها وفترة تطبيقها. ومن خلال عملية الانتقال إلى "إدارة معلومات الطيران" (AIM)، لن تتغير هذه المسئوليات الأساسية للدولة.

٢-٢ فيما يتعلق بما يجب تقديمه، يحدد الملحق ١٥ حالياً أنه يجب نشر معلومات الطيران كـ "حزمة معلومات الطيران المتكاملة" (IAIP)، التي تتألف من "مطبوعة معلومات الطيران" (AIP)، التي تشمل على التعديلات والملحق المرفقة بها؛ و"بيان موظفي الطيران" (NOTAM) و "نشرة معلومات ما قبل الطيران" (PIB)؛ و"دورية معلومات الطيران" (AIC). يتم تعريف أي منتج من منتجات "خدمة معلومات الطيران" (AIS) في الملحق ١٥ بأنه أي معلومات طيران يتم تقديمها على شكل عناصر "حزمة معلومات الطيران المتكاملة" (IAIP) (فيما عدا "بيان موظفي الطيران" (NOTAM) و"مطبوعة معلومات ما قبل الطيران" (PIB)، بما في ذلك خرائط الطيران، أو على شكل وسائط إلكترونية مناسبة.

٣-٢ وفقاً للملحق ١٥، تتوفر نسخة من كل عنصر من عناصر "حزمة معلومات الطيران المتكاملة" (IAIP)، سواء في شكل ورقي أو إلكتروني أو كليهما، عند الطلب بواسطة "خدمة معلومات الطيران" (AIS) لأي دولة متعاقدة مع منظمة الإيكاو دون أي رسوم. ينبغي أن يخضع مثل هذا التبادل لاتفاق ثنائي. ويجب أن يكون الحصول على معلومات/بيانات الطيران، بما في ذلك عناصر "حزمة معلومات الطيران المتكاملة" (IAIP)، من جانب أي دولة غير الدول المتعاقدة مع منظمة الإيكاو أو بواسطة الأطراف الأخرى، خاضعاً لاتفاقية منفصلة مع الدولة التي أنتجت المعلومات.

٤-٢ خلال عملية الانتقال إلى "إدارة معلومات الطيران" (AIM) من المتوقع أن تتطور "حزمة معلومات الطيران المتكاملة" (IAIP) إلى بيانات طيران مزودة بمحتوى رقمي، مع تحويل العناصر الحالية لـ "حزمة معلومات الطيران المتكاملة" (IAIP). ومن ثمّ سوف يكون من الضروري إعادة تحديد معلومات الطيران التي يجب تغطيتها من جانب "حزمة معلومات الطيران المتكاملة" (IAIP) المستقبلية، وهي إحدى مهام فريق دراسة "خدمة معلومات الطيران-إدارة معلومات الطيران" (AIS-AIMSG) حديث التكوين. أما بالنسبة لأي منتج أو أية خدمة خاصة بـ "خدمة معلومات الطيران" (AIS) والتي لم يتم تضمينها كجزء من "حزمة معلومات الطيران المتكاملة" (IAIP) المستقبلية، فينبغي اعتباره منتج أو خدمة ذا قيمة مضافة والذي يمكن عرضه على أساس تجاري.

حقوق التأليف والنشر والملكية الفكرية

٥-٢ يشير التوجيه الحالي لمنظمة الإيكاو إلى أنه يمكن للدول تطبيق حقوق التأليف والنشر على منتجات "خدمة معلومات الطيران" (AIS) وذلك طبقاً لقوانينها الوطنية من أجل حماية الاستثمار الذي يتم في تقديم هذه الخدمة علاوة على ضمان فرض سيطرة أفضل على استخدامها. تمنح حقوق التأليف والنشر المنشئ حقاً منفرداً لإنتاج عمل ما، أو إعادة إنتاجه بأي وسيلة مادية، ونشره. وأينما يتمتع أي منتج من منتجات "خدمة معلومات الطيران" (AIS) بحماية حقوق التأليف والنشر، لا يتم إتاحة هذا المنتج إلى طرف آخر إلا بشرط أن يتم إعلام هذا الطرف الآخر بأن المنتج محمي بحقوق التأليف والنشر. وسوف تعتبر إعادة الإنتاج غير المصرح بها من جانب طرف آخر انتهاكاً لحقوق التأليف والنشر. غير أن مسألة امتداد حقوق التأليف والنشر لتشمل بيانات الطيران لا يزال يتعين الفصل فيها.

مبادئ فرض الرسوم

٦-٢ يوصي الملحق ١٥ باسترداد التكاليف المتكبدة في تقديم "خدمة معلومات الطيران" (AIS). وينبغي تضمين التكاليف العامة الخاصة بجمع وتجميع معلومات/بيانات الطيران في أساس التكاليف لرسوم المطارات وخدمات الملاحة الجوية، حسبما يكون مناسباً، وذلك طبقاً للمبادئ الواردة في "سياسات الإيكاو المتعلقة بفرض رسوم على المطارات وخدمات الملاحة الجوية" (وثيقة رقم ٩٠٨٢). وليس من المتوقع أن يتغير ذلك مع الانتقال إلى "إدارة معلومات الطيران" (AIM).

٧-٢ علاوة على ذلك، يشير الملحق ١٥ إلى أنه عندما يتم استرداد تكاليف جمع وتجميع معلومات/بيانات الطيران من خلال رسوم المطارات وخدمات الملاحة الجوية، فإن الرسوم المفروضة على عميل فردي نظير توفير أحد عناصر "حزمة معلومات الطيران المتكاملة" (IAIP)، سواء في شكل ورقي أو إلكتروني، قد تكون على أساس تكاليف الطباعة أو إنتاج الوسائط الإلكترونية، بالإضافة إلى تكاليف التوزيع.

٨-٢ إن المنتجات أو الخدمات ذات القيمة المضافة التي يتم ابتكارها بواسطة مقدم "خدمة معلومات الطيران" (AIS)، ويتم عرضها على أساس تجاري من الممكن تسعيرها مثل أي منتج تجاري آخر أو خدمة تجارية أخرى.

٩-٢ ينبغي السماح لـ "مقدم خدمات الملاحة الجوية" (ANSP) الذي يقوم بتقديم "خدمة معلومات الطيران" (AIS) بالدخول في اتفاقية تجارية مع الأطراف الأخرى الذين ينوون استخدام معلومات/بيانات الطيران من أجل تحقيق مكاسب تجارية. ومن الممكن استخدام الإيرادات بدورها لخفض أساس التكاليف لرسوم خدمات الملاحة الجوية.

المسئولية

١٠-٢ تقع المسئولية المحتملة المترتبة على معلومات الطيران الخاطئة أو غير المكتملة على عاتق السلطة المسئولة عن تقديم "خدمة معلومات الطيران" (AIS). مع ذلك، من الممكن أن يتحمل مقدمو ومجمعو وموزعو المعلومات/البيانات جميعهم جزءاً من المسئولية المترتبة على الخسارة الناجمة عن المعلومات الخاطئة أو غير المكتملة. والأطراف الذين يتلاعبون بالمعلومات/البيانات يتحملون مسئولية التلاعبات التي يقومون بها.

١١-٢ ينبغي السماح لـ "مقدم خدمات الملاحة الجوية" (ANSP) الذي يقوم بتقديم "خدمة معلومات الطيران" (AIS) بالقيام - على نحو يتسم بالإنصاف - بتخصيص المسئوليات المحتملة عند تقديم معلومات/بيانات "خدمة معلومات الطيران" إلى الأطراف الأخرى. ومن الممكن تغطية هذه المسئوليات المحتملة عن طريق اتفاقية ترخيص تتم على أساس تجاري وتنصّ على الحدود والتعويضات الضرورية. لذا، يتمثل دور الدول، من خلال منظمة الإيكاو، في "إرساء المعايير والممارسات الموصى بها" (SARPs) التي ستوفر الحماية المعقولة لمصالح كافة أصحاب المصالح وتشجع الممارسات المتسقة من دولة إلى أخرى.

٣- الاستنتاجات

١-٣ سوف يسفر الانتقال إلى "إدارة معلومات الطيران" (AIM) عن وجود مصادر وأنواع جديدة لمعلومات/بيانات الطيران (وبصفة خاصة، البيانات الرقمية الأولية)، وتسليح (أي تحويلها إلى سلعة) معلومات/بيانات الطيران التي سيكون لها آثار على استرداد التكاليف. ولن تتغير الأدوار والمسئوليات الأساسية المتعلقة بتوفير "خدمة معلومات الطيران" (AIS) كما هو وارد في الملحق ١٥. مع ذلك، يجب أن تتسم "المعايير والممارسات الموصى بها" (SARPs) ومواد التوجيه المرتبطة بتوفير "خدمة معلومات الطيران" (AIS) بمرونة كافية للسماح بالابتكار وظهور نماذج عمل جديدة وعرض منتجات ذات قيمة مضافة، مع ضمان الحفاظ على جودة ودقة مواعيد المعلومات/البيانات التي يتم تقديمها.

أ) ينبغي أن تفكر منظمة الإيكاو في أن أي منتج من منتجات "خدمة معلومات الطيران" (AIS) والذي يشكل جزءاً من "حزمة معلومات الطيران المتكاملة" (IAIP)، أو المكافئ له في المستقبل، سيخضع لمبادئ فرض الرسوم كما هو وارد في "سياسات الإيكاو المتعلقة بفرض رسوم على المطارات وخدمات الملاحة الجوية" (وثيقة رقم ٩٠٨٢). أما بالنسبة لأي منتج آخر أو أية خدمة أخرى خاصة بـ "خدمة معلومات الطيران" (AIS) فسيتم يتم اعتباره منتج أو خدمة ذو قيمة مضافة والذي يمكن عرضه بواسطة "خدمة معلومات الطيران" (AIS) على أساس تجاري. ويتمثل دور الدول من خلال منظمة الإيكاو، وبمساعدة الآراء والملاحظات المقدمة من أصحاب المصالح مثل مستخدمي المجال الجوي و"مقدمي خدمات الملاحة الجوية" (ANSPs) في تحديد المكافئ المستقبلي لـ "حزمة معلومات الطيران المتكاملة" (IAIP).

ب) ينبغي على الدول أن تلاحظ أنه أينما يقوم "مقدم خدمات الملاحة الجوية" (ANSP) بتقديم "خدمة معلومات الطيران" (AIS)، فإن المسؤولية المحتملة في حالة الخسارة الناجمة عن المعلومات الخاطئة أو غير المكتملة قد تقع على عاتق "مقدم خدمات الملاحة الجوية" (ANSP)، وبناءً عليه ينبغي على "مقدم خدمات الملاحة الجوية" (ANSP) أن يحتفظ بحق تحديد مسؤوليته والحصول على تعويضات عن التلاعب من جانب الأطراف الأخرى.

ج) ينبغي السماح لـ "مقدم خدمات الملاحة الجوية" (ANSP) الذي يقدم "خدمة معلومات الطيران" (AIS) بفرض رسوم على الأطراف الأخرى الذين ينوون استخدام معلومات/بيانات الطيران لتحقيق مكاسب تجارية، وهو ما يمكن تغطيته عن طريق اتفاقية ترخيص تتم على أساس تجاري. ومن الممكن استخدام الإيرادات لخفض أساس التكاليف لرسوم خدمات الملاحة الجوية.

٤- الإجراء المعروض على المؤتمر

١-٤ يرجى من المؤتمر القيام بما يلي:

- أ) التصديق على النتائج المذكورة في الفقرة (١-٣).
- ب) توصية فريق رقابة اقتصاديات خدمات الملاحة الجوية" (ANSEP) بتوفير التوجيه إلى فريق دراسة "خدمة معلومات الطيران-إدارة معلومات الطيران" (AIS-AIMSG) حديث التكوين حول مبادئ فرض الرسوم الواردة في "سياسات الإيكاو المتعلقة بفرض رسوم على المطارات وخدمات الملاحة الجوية" (وثيقة رقم ٩٠٨٢) لأنها ترتبط بتوفير معلومات/بيانات الطيران.

— انتهى —

^١ نظراً لأن طبيعة ونوع المعلومات/البيانات المطلوبة لنظام "إدارة الحركة الجوية" المستقبلي يتسعين ويتجاوزان النطاق الحالي لـ "خدمة معلومات الطيران" (AIS)، يكون من اللازم توضيح والاتفاق على تعريف عالمي للمصطلحات "بيانات" و"معلومات" و"منتج". ولا يقدم "الملحق ١٥ - خدمات معلومات الطيران" حالياً تعريفاً وتمييزاً بين المصطلحين "بيانات" و"معلومات" (تسمية الإيكاو تستخدم "معلومات/بيانات")، إلا أن تعريفهما له آثار ودلالات على نماذج العمل المستقبلية والاتفاقيات التعاقدية في عملية الانتقال إلى "إدارة معلومات الطيران" (AIM) المتمركزة على البيانات. لذا، يتمثل دور الدول من خلال منظمة الإيكاو، وبمساعدة الآراء والملاحظات المقدمة من أصحاب المصالح مثل مستخدمي المجال الجوي و"مقدمي خدمات الملاحة الجوية" (ANSPs) في تعريف هذين المصطلحين بحيث يكون تمييز ودلالات الاختلافات واضحة في سياق "إدارة معلومات الطيران" (AIM).