



الجمعية العمومية - الدورة الأربعون

اللجنة الفنية

البند ٣٠ من جدول الأعمال: المسائل الأخرى المعروضة على نظر اللجنة الفنية

عدم ترك أي بلد وراء الركب بالنسبة لمجال أولوية إدارة معلومات الطيران

(ورقة مقدّمة من قبل الإمارات العربية المتحدة)

الموجز التنفيذي

تصف هذه الورقة دور "مبادرة عدم ترك أي بلد وراء الركب" في مساعدة جميع الدول الممثلة "للجيل الجديد" القائم على التكنولوجيا من القواعد والتوصيات الدولية. وهي تنص كذلك على تحليل للتطور التاريخي لخدمة معلومات الطيران بالتشديد على وجه الخصوص على التحديات المتعلقة بالقواعد والتوصيات الدولية التي تواجهها إدارة معلومات الطيران اليوم بالمقارنة مع المجالات المشابهة. ولقد ازداد دور إدارة معلومات الطيران ازدياداً كبيراً إذ أصبحت بيانات الطيران ذات الجودة العالية شرطاً مسبقاً للتكنولوجيات والأدوات الجديدة التي تستخدمها أجهزة الطائرات ونظم إدارة الحركة الجوية. ووفقاً لذلك، فهي تشجع "مبادرة عدم ترك أي بلد وراء الركب" الصادرة عن منظمة الطيران المدني الدولي من أجل توفير انتباه خاص ومساعدة ذات أولوية لإدارة معلومات الطيران بالدول. وبناء على الخبرة المثمرة للإمارات العربية المتحدة، تعرض هذه الورقة بعض المقترحات المحددة فيما يتعلق بتركيز أنشطة "مبادرة عدم ترك أي بلد وراء الركب" على إدارة معلومات الطيران. والإمارات العربية المتحدة على استعداد للمشاركة مشاركة فعالة في دعم "مبادرة عدم ترك أي بلد وراء الركب".

الإجراء: الجمعية العمومية مدعوة إلى القيام بما يلي:

- أ) مناقشة الإيكاو تكثيف جهودها الداعمة في إطار "مبادرة عدم ترك أي بلد وراء الركب" لإضفاء الأولوية على تطبيق القواعد والتوصيات الدولية بشأن إدارة معلومات الطيران؛
- ب) حث الدول المتعاقدة على دعم تحديث إدارة معلومات الطيران على الصعيد العالمي بواسطة مساعدة بعضها البعض من خلال توفير المساعدة الخبرة ونقل المعرفة والتدريب.

الأهداف الاستراتيجية:	ترتبط ورقة العمل هذه بجميع الأهداف الاستراتيجية وباستراتيجيات دعم التنفيذ (SIS).
الآثار المالية:	الأنشطة المشار إليها في هذه الورقة ينبغي تنفيذها رهناً بالموارد المتوفرة في ميزانية البرنامج العادي للفترة ٢٠٢٠-٢٠٢٢ و/أو من مساهمات من خارج الميزانية.
المراجع:	القرار ٣٩-٢٣، مبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب" (NCLB). A40-WP/49، تقرير عن مبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب". الطبعة السادسة عشرة للملحق الخامس عشر "خدمات معلومات الطيران" والطبعة الأولى للوثيقة 10066 "إجراءات خدمات الملاحة الجوية - إدارة معلومات الطيران" (PANS-AIM)

١ - المقدمة

- ١-١ وقطعاً فإن أحد أهم معالم وأهداف منظمة الطيران المدني الدولي في تاريخ الطيران المدني الحديث هو عندما أنشأت في ديسمبر ٢٠١٤ "مبادرة عدم ترك أي بلد وراء الركب".
- ٢-١ وتُعتبر مبادرة الإيكاو بعدم ترك أي بلد وراء الركب عملاً يرمي إلى تشجيع مزيد من التقارب (الفني) بين معظم البلدان المتقدمة في مجال الطيران المدني مع تلك البلدان التي تواجه تحديات مفرطة بشأن تحديث النظم والتشغيل البيني المتعلق بها.
- ٣-١ ويتمثل هدف المبادرة الطويل الأجل في التقليل من أي تخالف فيما بين نظم الطيران، وخاصة بشأن مستوى تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الإيكاو.

٢ - المناقشة

- ١-٢ وفي الواقع تشدد "مبادرة عدم ترك أي بلد وراء الركب" على جهود الإيكاو من أجل مساعدة الدول في تطبيق القواعد والتوصيات الدولية إذ أنها ذات دور رئيسي في تشجيع سلامة وانتظام وكفاءة الطيران المدني.
- ٢-٢ وبينما تتسم القواعد والتوصيات الدولية بدور حيوي في تشجيع السلامة والانتظام والكفاءة، إلا أنها لا تتوافق دائماً مع الواقع المحلي. ومع ذلك فإن التحديات المرتبطة بتنفيذ القواعد والتوصيات الدولية ليست تحديات جديدة.
- ٣-٢ ونظراً للتغير السريع في القواعد والتوصيات الدولية أثناء السنوات الأخيرة، ستستمر معاناة البلدان النامية التي تقتصر إلى الموارد البشرية والفنية والمالية من أجل مواكبة التغيرات وثمة مخاطرة بأن يزداد تخلف هذه البلدان عن الركب في هذا المجال.
- ٤-٢ إن أعمال تنفيذ الدول "للجيل الجديد" من القواعد والتوصيات الدولية يتضمن الآن عدداً كبيراً من الأنشطة التي لم تُنفَّذ من قبل مثل تحليل فعالية التكاليف وتقييم المخاطر والتأثيرات وإجراءات إدارة المشاريع وسنّ أو تعديل التشريعات واللوائح والسياسات، الخ.
- ٥-٢ إن "مبادرة عدم ترك أي بلد وراء الركب" هي "الحل السليم" والضرورة الحتمية من أجل مواصلة تمكين جميع الدول بواسطة دعمها على تيسير عملية اتخاذ القرارات القائمة على البيانات والتواصل مع البلدان النامية بواسطة تقديم المساعدة الخيرة إليها ونقل المعرفة مع مراعاة القيود المالية وتلك المتعلقة بالموارد.

٣ - ما هي ضرورة أولوية إدارة معلومات الطيران الآن؟

- ١-٣ ومن المؤكد أن عصر الانترنت قد أثار تأثيراً هائلاً على كل ميدان من ميادين الأنشطة البشرية بما فيها قطاع الطيران. ومن بين مجالات الطيران المدني التقليدية نجد أن خدمة معلومات الطيران "السابقة" هي قيد تغيير أساسي في مفهوم إدارة معلومات الطيران.
- ٢-٣ ولا يمكن للمرء أن يجادل بشأن القدر الأقل من التأثيرات وتغييرات تدفق العمل الناجمة عن تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية الرئيسية في أواخر سنوات التسعينات مثل الانتقال إلى هيكل "جديد" لأدلة معلومات الطيران واعتماد المرجع الأفقي للنظام الجيوديسي العالمي لعام ١٩٨٤ بالمقارنة مع تعقد التأثيرات في الدول التي "تعتمد" القواعد والتوصيات الدولية الأخيرة.

٣-٣ وعلى النقيض من مجالات الطيران المشابهة الأخرى، يتعين التسليم بأن خدمة معلومات الطيران التقليدية تمر بأحد التغييرات الكبيرة في مجال تسيير الأعمال التي تتسم بأشد التحديات في فترة قصيرة نسبياً خلال السنوات العشر أو الخمس عشرة الأخيرة.

٤ - التحديات الخاصة بإدارة معلومات الطيران

١-٤ وبدون أي شك فإن عالم خدمة معلومات الطيران يمر حالياً بعملية تحوّل مكثفة بواسطة الانتقال من عملية توفير مركزية لمنتجات تقليدية بشأن معلومات الطيران التي يجري استبدالها بحلول قائمة على البيانات وموجهة للنظم.

٢-٤ إن التبعات الرئيسية بالنسبة لأوساط خدمة معلومات الطيران بشأن العملية الانتقالية لخدمة معلومات الطيران - IM - IM (A) هي التغيّر الكبير في تسيير الأعمال المتمثل في (١) تغيير طريقة التفكير من "المناولة" إلى "فهم وإدارة البيانات" و(٢) ظهور التكنولوجيا في العمليات اليومية لخدمة معلومات الطيران (الأدوات وقاعدة البيانات) و(٣) معرفة مجالات الأنشطة "الخارجية" والإلمام بها مثل تصميم إجراءات الطيران الآلي (IFPD) أو الترميز ARINC 424 الصادر عن مؤسسة اتصالات الطيران الراديوية أو بيانات التضاريس والعوائق أو قاعدة بيانات تخطيط المطارات.

٥ - مجموعات البيانات الرقمية

١-٥ ومؤخراً ازدادت معلومات الطيران نتيجة توفير خمس مجموعات من البيانات الرقمية، هي: مجموعة بيانات أدلة معلومات الطيران والتضاريس والعوائق وتخطيط المطارات وإجراءات الطيران الآلي. وهي تشكل أساساً الخطوة المقبلة للانتقال من أدلة معلومات الطيران الإلكترونية إلى أدلة معلومات الطيران "الرقمية".

٢-٥ وبالإضافة إلى جانب النظام التقني "المُكثّف"، يقوم تنفيذ مجموعات البيانات أيضاً على الدعم من قطاع الصناعة، ولكن البائعين التجاريين لا يتابعون عن كثب وبصورة تامة التطورات "التكنولوجية" في مجال إدارة معلومات الطيران، وهم يقومون عوضاً عن ذلك باتباع "طريقة اختيارية" نظراً لتقييمهم القائم على التجارة.

٣-٥ وبدون دعم صريح من "مبادرة عدم ترك أي بلد وراء الركب"، قد تتعرض إدارة معلومات الطيران بالدول غير القادرة على توفير مجموعات بيانات بشأن الطيران للخطر، مما يسفر عن انتشار طرق مختلفة لتوفير المعلومات الرقمية مما سينال بالتالي من التشغيل البيني لتبادل البيانات (إدارة المعلومات في سائر المنظومة (SWIM)).

٦ - إقتراحات من أجل تركيز "مبادرة عدم ترك أي بلد وراء الركب" على إدارة معلومات الطيران

١-٦ ومما يحظى بأهمية مساوية بالنسبة لمشاركة الإيكاو، ينبغي أن يكون العنصر الواجب لمبادرة عدم ترك أي بلد وراء الركب هو الدعم المتبادل والأعمال التعاونية بين الدول بنفس إقليم الإيكاو أو بأقاليم مختلفة تابعة للإيكاو.

٢-٦ ولقد شاركت الإمارات العربية المتحدة في مرحلة مبكرة من البرنامج الإقليمي لمبادرة عدم ترك أي بلد وراء الركب وهي ترغب في المضي في تقديم بعض المساعدة والإسهام بالموارد والخبرات من أجل العمل جنباً إلى جنب مع الإيكاو والدول الأعضاء الزميلة.

٣-٦ وبناء على نجاح الإمارات العربية المتحدة في مجال الخبرة والتقدم الفني والمعرفة المتعلقة بإدارة معلومات الطيران، يمكن اعتبار ما يلي إقتراحات محددة بالنسبة لتعاون البلدان من أجل التقليل من أي "تعارض" ضمن العمليات المشتركة بين الدول فيما يتعلق بإدارة معلومات الطيران.

٤-٦ وأحد نطاقات الأنشطة المناسبة والمفيدة هو إعداد بروتوكولات أو اتفاقات تعاون بين نظم إدارة معلومات الطيران بالدول (ليس بالضرورة أن تكون قريبة من بعضها البعض من الناحية الجغرافية) من أجل إجراء تجارب لتبادل بيانات الطيران.

١-٤-٦ وينبغي تطبيق النهج السليم بطريقة إدارة المشاريع، مع الأنشطة التالية:

(أ) بيان بالهدف أو الأهداف؛

(ب) تحليل مواطن القوة ومواطن الضعف والفرص والتهديدات (SWOT) والتخطيط الاستراتيجي؛

(ج) تحديد مواطن التحسن السريع وكذلك تحديد، في الأجل الطويل، أهداف ومتطلبات عمليات تعديل الأنظمة؛

(د) تحديد قادة المشاريع والخبرات اللازمة والموارد البشرية والمالية والمهل الزمنية؛

(هـ) خطة ذات معالم وأهداف قابلة للتحقيق.

٢-٤-٦ وفيما يلي المكاسب الرئيسية المتأتية عن هذه المبادرة:

(أ) التوصل إلى نموذج تبادل مشترك و"عملي" أي توافق شكلي ودلالي؛

(ب) تطبيق مجموعة مشتركة من قواعد الأعمال التجارية.

٣-٤-٦ وفي حالة الدول المجاورة سيسفر تبادل المعلومات أيضاً عن فوائد بالنسبة للتغلب على التحديات المتعلقة بمجموعة بيانات أدلة معلومات الطيران، أي الاتفاق على "مصدر موثوق" بالنسبة لجميع سمات النوع الذي يشمل عدة بلدان.

٥-٦ وينبغي أن يكون الجانب المحتمل الآخر لمبادرة عدم ترك أي بلد وراء الركب هو تبادل خبرات نظام إدارة المعلومات على صعيد المنظومة (SWIM) كخطوة طبيعية للمضي قدماً من تبادل البيانات إلى عملية ذات تشغيل بيئي "وحدات هيكل تقني".

١-٥-٦ وكمثال على ذلك، قد يشمل هذا العمل المكاسب التالية:

(أ) تبادل معرفة وخبرة نظام إدارة المعلومات على صعيد المنظومة (SWIM) بين مؤسسات إدارة معلومات الطيران بالدول من أجل رفع مستواها إلى مرحلة متقدمة على نحو متساوٍ فيما يتعلق بتطبيق خطة إدارة معلومات الطيران؛

(ب) تنفيذ تمرين فعلي بين المستعمل والمستهلك من خلال إطار نظام إدارة المعلومات على صعيد المنظومة (SWIM)؛

(ج) ونظراً لتبادل مجموعات البيانات كخدمات لنظام إدارة المعلومات على صعيد المنظومة (SWIM)، ينبغي أن يتيح ذلك لجميع الأطراف إعداد تطبيقات محددة، مثل رسم الخرائط، ومجموعات بيانات التضاريس والعوائق وأدلة معلومات الطيران (IFPD)، الخ.

٦-٦ وثمة اقتراح عملي آخر هو ربط إدارة معلومات الطيران في الدول بالموردين في قطاع الصناعة الذين يكرسون جهودهم من أجل استحداث تطبيقات برمجيات تسمح بإدارة البيانات الحاسمة الخاصة بالسلامة.

١-٦-٦ ويتعين أن تختبر إدارة معلومات الطيران في الدول قدرات منتجات البائعين التجارية (إتفاق اختبار البرمجيات) من أجل إثبات أن السمات ذات الأهمية:

(أ) تقي على نحو مناسب بالقواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الإيكاو؛

(ب) وتوافق الشكل والهيكل مع النظام القائم لإدارة معلومات الطيران من أجل احتمال تنفيذ عملية الإدماج.

٢-٦-٦ ويمكن أن يُيسر هذا النهج العملي توفير حل سريع للنظم القائمة لإدارة معلومات الطيران التي تواجه تحديات بسبب المتطلبات المقبلة، مثل إعداد إعلان "نوتام" في شكل رسم بياني وعملية تحويل من أجل التبادل أو الدعم التام لتنفيذ مجموعات البيانات الرقمية.

٧-٦ وختاماً، ينبغي التوصية بأن "مبادرة عدم ترك أي بلد وراء الركب" قد يضيفي الأولوية على تدريب موظفي خدمات معلومات الطيران بسبب متطلبات الكفاءات الجديدة من أجل نجاح التحوّل إلى مجال عمل إدارة معلومات الطيران.

١-٧-٦ ومراعاة للتغير الكامل في تسيير الأعمال، يتعين الآن أن تركز مهارات وأساليب موظفي خدمات معلومات الطيران على "فهم" البيانات عوضاً عن "مناولتها" وذلك بواسطة التعامل مع التخصصات التي تشمل عدة قطاعات مثل تصميم إجراءات خدمات الملاحة الجوية — العمليات (PANS-OPS)، وقواعد مؤسسات اتصالات الطيران الراديوية (ARINC 424) الخاصة بنهايات المسارات الأساسية وخبرة رسم الخرائط بملحق الإيكاو الرابع — خرائط الطيران.

٧- الخلاصة

١-٧ وعموماً، تعمل الإيكاو، من خلال "مبادرة عدم ترك أي بلد وراء الركب"، على إذكاء الوعي بالعالم أجمع بشأن أهمية تنفيذ خطط وسياسات الإيكاو وقواعدها وتوصياتها الدولية تنفيذاً فعالاً.

٢-٧ وضمن مجالات الطيران القائمة من زمن بعيد يتعين التسليم بأن خدمات معلومات الطيران التقليدية تمرّ بإحدى التغييرات الكبيرة في تسيير الأعمال التي تتسم بأقصى درجات التحدي ضمن فترة زمنية مركزة.

٣-٧ وتمرّ أوساط خدمات معلومات الطيران بعملية تحوّل واجبة تؤثر على ما يلي: (١) تغيّر "طريقة التفكير" من "مناولة" البيانات إلى "إدارتها"، و(٢) ظهور التكنولوجيا والرقمنة في العمليات اليومية و(٣) معرفة مجالات الأنشطة بما يتجاوز المهام التقليدية لخدمات معلومات الطيران.

٤-٧ وبناءً على نجاح الإمارات العربية المتحدة في مجال التقدم التكنولوجي وخبراتها في ميدان إدارة معلومات الطيران، ثمة اقتراحات محدودة بالنسبة لأنشطة الدول يتعين النظر فيها ضمن تركيز "مبادرة عدم ترك أي بلد وراء الركب" بشأن إدارة معلومات الطيران.

٥-٧ وضمن إطار "مبادرة عدم ترك أي بلد وراء الركب"، فإن الإمارات العربية المتحدة في مرحلة المضي في توفير المساعدة والدعم بالمساهمة بالموارد والخبرات والتدريب للعمل جنباً إلى جنب مع الإيكاو والدول الأعضاء الزميلة.