



المؤتمر الثاني عشر للملاحة الجوية

مونتريال، ١٩ إلى ٣٠ نوفمبر ٢٠١٢

البند رقم ١ من جدول الأعمال: المسائل الاستراتيجية التي تعالج موضوع التكامل بين النظم وتشغيلها البيئي وتنسيقها،

وصولاً إلى مفهوم "المجال الجوي الواحد" للطيران المدني الدولي

١-١: الخطة العالمية للملاحة الجوية (GANP) — إطار التخطيط العالمي

منهجية حزم التحسينات في منظومة الطيران (ASBU) ومضامينها

(ورقة مقدمة من كولومبيا بالنيابة عن دول إقليم أمريكا الجنوبية)

الموجز

من شأن العمل بمنهجية حزم ASBU في مشروع وثيقة الخطة العالمية للملاحة الجوية (Doc 9750-GANP) أن يكون مفيداً في بلوغ أهداف الإقليم الاستراتيجية فيما يتعلق بتحسين العمليات واعتماد التكنولوجيات ذات الصلة وإحلال المزيد من الموثوقية فيما يخص الاستثمارات اللازمة. ويقتضي العمل بهذه المنهجية وضع مؤشرات تكون بمثابة أداة لقياس الأثر المترتب في تنفيذ مجموعة من الحلول المتعلقة بتحسين إدارة الحركة الجوية وبلوغ الفعالية والسلاسة في تنسيق المجال الجوي.

الإجراء: المؤتمر مدعو إلى الموافقة على الإجراء الوارد في الفقرة ٣.

١-١ معلومات أساسية

١-١ ضمن الإطار العام للتنسيق والتشغيل البيئي على الصعيد العالمي، اقترحت منهجية حزم التحسينات في منظومة الطيران (ASBU) ضمن وثيقة تشرح التقدم المتدرج في بلوغ كل هدف من أهداف الأداء، وتتطلب من شروط تشغيلية على شكل حزم من الوحدات النموذجية المصحوبة بخارطة طريق بالمستلزمات من التكنولوجيا.

٢-١ ويكتشف المرء، لدى تطبيق منهجية حزم ASBU واعتماد وحدات نموذجية من الحزمة صفر، أنه من الضروري وضع مؤشرات لقياس مستوى الأثر الإيجابي الذي يعود على مجال معين من مجالات الأداء الرئيسي (KPA).

٢-٢ التحليل

١-٢ أنجز التحليل التالي بعد التسليم بأن المؤشرات ضمن منهجية حزم ASBU هي من الأدوات اللازمة للوقوف على مستوى التقدم ضمن مجال من مجالات الأداء الرئيسي ولتقييم الكفاءة والفعالية في اتخاذ القرارات بشأن أحد أهداف الأداء:

(أ) سيكون من المفيد إضافة العناصر التالية لكل مؤشر بغية تحديد معالمه بالكامل:

(١) معادلة القياس أو الحساب؛

(٢) مقياس التواتر؛

(٣) وحدة القياس؛

(٤) الهدف؛

(٥) خط الأساس؛

(ب) قد يسهم كل هدف من أهداف الأداء في مجالات KPA شتى، والعديد من هذه المجالات يمكن أن ينطبق على العديد من الوحدات النموذجية. لذا، من الصعب انطلاقاً من المؤشرات وحدها تحديد مساهمة كل وحدة من الوحدات في تنفيذ أحد مجالات KPA (أي السعة، والسلامة، وما إلى ذلك) وذلك فيما يتعلق بالحالات التي يمكن فيهما بواسطة المؤشرات صياغة النتائج بصورة كمية.

ومن الصعب تحديد مساهمة كل وحدة قياسية في زيادة السعة (من ٣٠ طائرة كل ساعة إلى ٣٥ طائرة كل ساعة مثلاً) داخل أحد المطارات المطارات التي يجري فيها تنفيذ العديد من وحدات التحسينات.

لذا، ينبغي إجراء دراسة معمّقة لكيفية إدراج المؤشرات ضمن منهجية حزم ASBU، والعمل على وضع جداول مفيدة بمؤشرات النجاح في تحقيق الأهداف التشغيلية المعنية.

(ج) ومن المستصوب أيضاً تضمين منهجية حزم ASBU أمثلة (من الحزمة صفر على الأقل) لكل وحدة نموذجية، وذلك بغية توضيح تعريف تلك الوحدة؛

(د) تعميم آلية إقليمية على كل الدول حتى تتمكن من إدراج مؤشرات واستكمال قياساتها وإدراك حالة التنفيذ على المستوى الإقليمي.

٣- الإجراءات المقترحة

١-٣ لما كانت منهجية حزم ASBU قائمة على النتائج التشغيلية، وبما أنّ القياسات ضرورية في تنفيذ عملية تحسين إدارة الحركة الجوية لتنسيق المجال الجوي وتحقيق تشغيله البيئي إقليمياً وعالمياً، فإنّ المؤتمر مدعو إلى النظر في التحليل الوارد أعلاه لمنهجية حزم ASBU وفي المقترحات الإضافية المتعلقة بتحديد المؤشرات وقياساتها.

— انتهى —