



المؤتمر الثاني عشر للملاحة الجوية

مونتريال، من 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

التنفيذ العالمي لمفهوم "المجال الجوي الواحد" استناداً إلى نهج قائم على الأداء

(ورقة مقدمة من رئاسة الاتحاد الأوروبي باسم الاتحاد الأوروبي ودوله الأعضاء^١؛ والدول الأعضاء في اللجنة الأوروبية للطيران المدني^٢؛ والدول الأعضاء في المنظمة الأوروبية لسلامة الملاحة الجوية (يوروكونترول))

الموجز التنفيذي

بدأت الدول الأعضاء في يوروكونترول بتطبيق نهج متعدد الأطراف قائم على الأداء في عام ١٩٩٨. وقد مضى اليوم أكثر من عقد من الزمن على تجربة استعراض الأداء، وباتت تشريعات السماء الأوروبية الواحدة تتيح إطاراً تنظيمياً عبر وطني يُسمى "مخطط الأداء" وتشارك فيه ٢٩ دولة. وتبذل المساعي لإشراك جميع الدول التابعة لمكتب الايكاو الإقليمي لأوروبا وشمال الأطلسي (٥٦ دولة) تدريجياً في نهج منسق قائم على الأداء.

الإجراء: المؤتمر مدعو إلى الموافقة على التوصية الواردة في الفقرة ٣.

١- المقدمة

١-١ سيقضي تطبيق مفهوم "المجال الجوي الواحد" على الصعيد العالمي استخدام "لغة" مشتركة فيما يخص الأداء. وينطوي ذلك على نهج منسق بين الدول وأصحاب المصلحة لتوفير البيانات وجمعها وتخزينها وحمايتها وتوزيعها وحساب المؤشرات، ومن ثم استخدام النتائج لدعم مختلف عمليات تحسين إدارة الحركة الجوية، بما فيها التخطيط لأنشطة البحث والتطوير، وتخطيط التنفيذ، وتخطيط الأعمال، ورصد الأداء والتنظيم.

٢-١ وتُعرض خبرة أوروبا العريقة في هذا المجال، على مستوى متعدد الجنسيات، كمساهمة مفيدة، بما في ذلك تطبيقها على سياق الايكاو حيث لا وجود لإطار تنظيمي متعدد الجنسيات.

^١ النمسا، بلجيكا، بلغاريا، قبرص، الجمهورية التشيكية، إستونيا، فنلندا، فرنسا، ألمانيا، اليونان، هنغاريا، أيرلندا، إيطاليا، لاتفيا، لثوانيا، لكسمبرغ، مالطة، هولندا، بولندا، البرتغال، رومانيا، سلوفاكيا، سلوفينيا، إسبانيا، السويد، المملكة المتحدة. وجميع هذه الدول الـ ٢٧ أعضاء في اللجنة الأوروبية للطيران المدني.

^٢ ألبانيا، أرمينيا، أذربيجان، البوسنة والهرسك، كرواتيا، جورجيا، آيسلندا، ملدوفا، موناكو، الجبل الأسود، النرويج، سان مارينو، صربيا، سويسرا، جمهورية مقدونيا اليوغوسلافية السابقة، تركيا، أوكرانيا.

٢- التجربة الأوروبية

١-٢ بدأت الدول الأعضاء في يوروكنترول بتطبيق نهج متعدد الجنسيات قائم على الأداء في عام ١٩٩٨ بعد إنشاء لجنة استعراض الأداء^٣. وتشتهر هذه اللجنة بتقاريرها السنوية لاستعراض الأداء وتقارير قياس تكلفة إدارة الحركة الجوية مقابل فعاليتها، فضلاً عن نشر دراسات حول مواضيع معينة.

٢-٢ وتحتل الدراسة المشتركة بين الولايات المتحدة وأوروبا لمقارنة الأداء التشغيلي المتعلق بإدارة الحركة الجوية (أُعدت في ٢٠٠٩ وحُدثت في ٢٠١٢)^٤ أهمية خاصة. وهي دراسة مشتركة بين إدارة الطيران الاتحادية (FAA) ويوروكنترول، أثبتت أن من الممكن إعداد وتطبيق إطار أداء مشترك، يمكن أن يُتخذ أساساً محكماً لعمليات المقارنة الوقائية الرفيعة المستوى بين مختلف بلدان ومناطق العالم.

٣-٢ ومن المهم الإشارة إلى أن تحليلات واستعراض أداء إدارة الحركة الجوية في أوروبا قد استفادت كثيراً من توفر مجموعات بيانات البلدان الأمريكية التي جمعتها يوروكنترول.

٤-٢ وتتيح تشريعات السماء الأوروبية الواحدة اليوم إطاراً تنظيمياً عبر وطني يُدعى مخطط الأداء، ويستند إلى عملية تخطيط للأداء تقوم على أهداف ملزمة على الصعيدين الأوروبي والمحلي (الوطني) وتطبق مجموعة مشتركة من مؤشرات الأداء الرئيسية. وتشارك حالياً ٢٩ دولة (هي الدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي وعددها ٢٧ دولة والنرويج وسويسرا) في مخطط الأداء.

٥-٢ ويتناول مخطط الأداء للسماء الأوروبية الموحدة مجالات الأداء الرئيسية الأربعة. وترمي الأهداف الرفيعة المستوى إلى توجيه سلوك الهيئات المسؤولة (مدير الشبكة والدول ومقدمو خدمات الملاحة الجوية) لتحقيق الأهداف التالية على الأقل في مجالات الأداء الرئيسية للسماء الأوروبية الواحدة:

(أ) **السلامة:** بهدف إدامة مستويات السلامة الحالية - وتحسينها قدر الإمكان - لمواجهة نمو الحركة الجوية والتغيرات المقبلة في نظام إدارة الحركة الجوية؛

(ب) **البيئة:** خفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الإضافية الناجمة عن خدمات الملاحة الجوية للرحلة إلى حد يفصل حجم هذه الانبعاثات الأوروبية عن نمو الحركة الجوية؛

(ج) **القدرات:** حفز الاستثمار في القدرات في الوقت المناسب، لضمان أن لا يتجاوز اختلال التوازن بين الطلب والقدرات (الذي يُقاس بمفهوم التراكم السنوي لإدارة تدفق الحركة الجوية) المستوى الاقتصادي الأمثل الذي يُقدَّر بـ ٥,٠ دقيقة للرحلة (المنطقة التي يغطيها الاتحاد الأوروبي والنرويج وسويسرا)؛

(د) **الكفاءة من حيث التكلفة:** خفض تكلفة الرحلة في خدمات الملاحة الجوية لضمان عدم ارتفاع تكلفتها في أوروبا مع نمو الحركة الجوية، بل انخفاضها إن أمكن. ومن الأهداف حفز تجزئة نظام إدارة الحركة الجوية في أوروبا.

٦-٢ والجهود جارية لإشراك جميع الدول التابعة لمكتب الإيكاو الإقليمي لأوروبا وشمال الأطلسي (٥٦ دولة) بشكل تدريجي في نهج منسق قائم على الأداء. ويُتوقع في هذا السياق أن يتوسع مجال انطباق مخطط الأداء لبرنامج السماء الأوروبية الموحدة جراء ازدياد عدد أعضاء الاتحاد الأوروبي والمشاركة الطوعية للدول؛ ويستمر تطبيق أنشطة رصد

^٣ أنشأت اللجنة الدائمة ليوروكنترول لجنة استعراض الأداء لتقديم المشورة لضمان الإدارة الفعالة للنظام الأوروبي لإدارة الحركة الجوية عن طريق نظام مستقل ومحكم ويتسم بالشفافية لاستعراض الأداء وتحديد الأهداف. ويمكن الاطلاع على المزيد من المعلومات بهذا الشأن على الموقع:

www.eurocontrol.int/prc

^٤ <http://www.eurocontrol.int/documents/useurope-comparison-atm-related-operational-performance-2010>

واستعراض الأداء في إطار لجنة استعراض الأداء على العدد الأكبر من أعضاء يوروكنترول؛ ويتواصل عمل المجموعة الأوروبية لتخطيط الملاحة الجوية في مجال تعريف وتنفيذ إطار للأداء (بتماشي مع مخطط الأداء دون تحديد أهداف) بحيث ينطبق على منطقة الاتحاد الأوروبي برمتها. وعلى وجه التحديد، أنشأ فريق التنسيق التابع للمجموعة الأوروبية لتخطيط الملاحة الجوية فرقة عمل معنية بالأداء لتحديد إطار عام وعملية إبلاغ للأداء تناسب احتياجات منطقة اليورو. وقد تضمنت اختصاصات فرقة العمل "تفادي تكرار الجهود واستخدام الترتيبات/الحلول القائمة إلى أقصى حد ممكن".

٧-٢ ويمكن الاطلاع على المزيد من التفاصيل بهذا الشأن في ورقة المعلومات AN-Conf/12-IP/19.

٨-٢ وترمي مبادرة السماء الأوروبية الموحدة إلى تحسين أداء الطيران إجمالاً للوفاء بمتطلبات جميع مستخدمي المجال الجوي. ومع أنها لا تشمل العمليات والتدريبات العسكرية، فإن للتعاون والتنسيق بين سلطات الطيران المدني والعسكري دوراً جوهرياً في تنفيذ برنامج السماء الأوروبية الواحدة. لذا فإن التجارب الأولى المتعددة الأطراف المتعلقة بالأداء المدني والعسكري تُنفذ إقليمياً على مستوى كتلة المجال الجوي التشغيلية (FAB)، كحزمة المجال الجوي التشغيلي في وسط أوروبا (FABEC) (تشمل فرنسا وسويسرا وبلجيكا وهولندا ولكسمبرغ وألمانيا)، وتطبق مقاييس أداء يتضمن قياس مؤشرات فعالية البعثات العسكرية. ويتوخى برنامج السماء الأوروبية الواحدة قياس فعالية استخدام بنية المجال الجوي المدني العسكري. ويُعتقد أن فعالية البعثات العسكرية لتعزيز مكاسب الأداء بالنسبة للمستخدمين في القطاعين المدني والعسكري، على نحو يحترم مصالح الدفاع الوطني والسيادة الوطنية.

٣- التوصيات

١-٣ المؤتمر مدعو لاتخاذ الإجراءات التالية:

- أ) الموافقة على أن تنفيذ مفهوم "المجال الجوي الواحد" على الصعيد العالمي يقتضي استخدام "لغة" مشتركة فيما يخص الأداء؛
- ب) الإحاطة علماً بالتجربة الأوروبية المتمثلة في إقامة نهج منسق بين الدول وأصحاب المصلحة لتوفير البيانات وجمعها وتخزينها وتوزيعها وحساب المؤشرات؛
- ج) دعوة الايكاو إلى مراعاة مخطط الأداء لبرنامج السماء الأوروبية الواحدة كعنصر لإعداد نهج عالمي للأداء؛
- د) مطالبة الايكاو بوضع مقاييس مشتركة لأداء خدمات الملاحة الجوية ومواد الإرشاد المرتبطة بها، استناداً إلى وثائق الايكاو القائمة (الوثيقتان Doc 9883 و Doc 9161) وتجارب مختلف الأقاليم في مجال تطبيق النهج القائم على الأداء؛
- هـ) مطالبة الايكاو بتتبع دليل الأداء العالمي لنظام الملاحة الجوية (Doc 9883)؛
- و) دعوة الأقاليم إلى توثيق أداء خدمات الملاحة الجوية الذي تحقق والمخطط لتحقيقه باستخدام المقاييس المذكورة؛
- ز) حث الايكاو على تفادي تكرار الجهود والاستفادة من الترتيبات والحلول القائمة إلى أقصى حد ممكن.

— انتهى —