



الجمعية العمومية - الدورة الأربعون

اللجنة الفنية

البند رقم ٢٨: سلامة الطيران وسياسة الملاحة الجوية

قياس الإيكاو للأداء وإشراك أصحاب المصلحة

(مقدمة من سنغافورة وشارك في رعايتها اليابان وتايلند والولايات المتحدة الأمريكية ومنظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية (كانسو))

الموجز التنفيذي

نشرت الإيكاو دليل الأداء العالمي لمنظومة الملاحة الجوية (Doc 9883)، الذي يشرح بالتفصيل أهمية وفوائد تبني نهج قائم على الأداء لتلبية المتطلبات وتحسين العمليات وإدارة التغيير. ويتضمن مشروع الطبعة السادسة من الخطة العالمية للملاحة الجوية (GANP, Doc 9750) ١٩ مؤشر أداء رئيسي من أجل اعتماد الدول لتسهيل النهج القائم على الأداء والعمل على تحسين عمليات إدارة الحركة الجوية. ومع ذلك، هناك افتقار حالياً إلى الإرشادات اللازمة لدعم الدول على تنفيذ مؤشرات الأداء الرئيسية هذه ورصدها. وتقتصر المنظمة الأوروبية لسلامة الملاحة الجوية (يوروكنترول) وتايلند وسنغافورة والولايات المتحدة الأمريكية واليابان أن يجري تطوير مثل هذه الوثيقة التوجيهية بمشاركة أصحاب المصلحة، وأن يضطلع بهذا العمل فريق خبراء الإيكاو العالمي المعني بالأداء (GIPEG) الذي يضم في عضويته هذه الدول إلى جانب يوروكنترول.

الإجراء: الجمعية العمومية مدعوة إلى:

- (أ) أن تطلب إلى فريق خبراء الإيكاو العالمي المعني بالأداء إعداد وثيقة توجيهية بشأن إطار مؤشرات الأداء الرئيسية من أجل مقامي خدمات الملاحة الجوية؛
- (ب) أن تطلب إلى فريق خبراء الإيكاو العالمي المعني بالأداء أن يعتد بمشاركة أصحاب المصلحة في وضع إطار مؤشرات الأداء الرئيسية؛
- (ج) أن تشجع الدول والمجموعات الإقليمية للتخطيط والتنفيذ وأوساط صناعة الطيران على استخدام الطبعة السادسة من الخطة العالمية للملاحة الجوية إلى جانب هذه الوثائق التوجيهية في تنفيذ إدارة الأداء.

الأهداف الاستراتيجية:	ترتبط ورقة العمل هذه بجميع الأهداف.
الآثار المالية:	سيضطلع بالأنشطة المشار إليها في هذه الورقة فريق خبراء الإيكاو العالمي المعني بالأداء، وذلك رهنأ بالموارد المتاحة في ميزانية البرنامج العادي لدى الإيكاو للفترة ٢٠٢٠-٢٠٢٢ و/أو من مساهمات من خارج الميزانية.
المراجع:	الوثيقة Doc 9883، دليل الأداء العالمي لمنظومة الملاحة الجوية الوثيقة Doc 9750، الخطة العالمية للملاحة الجوية، الطبعة الخامسة القرار ٣٩-١٢ الصادر عن الجمعية العمومية، تخطيط الإيكاو العالمي للسلامة والملاحة الجوية

١- المقدمة

١-١ يوفر وجود إطار لأداء إدارة الحركة الجوية لتوجيه لمقدمي خدمات الملاحة الجوية وأصحاب المصلحة الآخرين في مجال الطيران بما في ذلك شركات الطيران والمطارات وخدمات المناولة الأرضية بما يلزم لتحديد الأولويات والأهداف والمؤشرات المتسقة مع الأهداف المتناغمة عالمياً في إطار الخطة العالمية للملاحة الجوية، بما يتماشى مع القرار ١٢-٣٩ الصادر عن الجمعية العمومية. واستحدثت الإيكاو نهجاً قائماً على الأداء في إطار الخطة العالمية للملاحة الجوية لتحديد أولويات الاستثمارات المستقبلية التي يبذلها مقدمو خدمات الملاحة الجوية في إطار حزم التحسينات في منظومة الطيران. كما نشرت الإيكاو وثيقة دليل الأداء العالمي لمنظومة الملاحة الجوية (Doc 9883) لمساعدة مقدمي خدمات الملاحة الجوية على اعتماد نهج قائم على الأداء، وهي وثيقة تشرح بالتفصيل أهمية وفوائد النهج القائم على الأداء لتلبية المتطلبات. وفي حين أن وثائق الإيكاو هذه تزود الدول بلحمة عامة من أجل اعتماد قياس الأداء، فإنها لا تتضمن منهجيات مفصلة للمساعدة على التنفيذ أو تحديد مشاركة أصحاب المصلحة.

٢-١ وتتضمن الطبعة السادسة من الخطة العالمية للملاحة الجوية المقرر أن تعتمدها الجمعية العمومية ١٩ مؤثر أداء رئيسي. والدول والأقاليم مدعوون إلى البدء بتحليل نوعي يجريه خبراء وإلى وضع بيانات سياسات بشأن قياس أداء إدارة الحركة الجوية، على أن يعقب ذلك تنفيذ نهج كمي أكثر تقدماً مع وجود قدرات أكثر نضجاً لمعالجة البيانات وتحليلها. ومن المتوخى أن يؤدي ذلك إلى زيادة مساهمة الدول والأقاليم وتبادل المعلومات بشأن أدائها في مجال إدارة الحركة الجوية، مما يمكن أن يزيد من تعزيز قياس الأداء في إطار نهج عالمي.

٣-١ ومن شأن اعتماد نهج قائم على الأداء في إدارة الحركة الجوية أن يساعد على رفع مستوى قدرات مقدمي خدمات الملاحة الجوية. وقد نوقشت واعتمدت في المؤتمر لثالث عشر للملاحة الجوية (AN-Conf/13) إرشادات مقترحة تتعلق بإطار أداء محدد تحديداً جيداً، وهي إرشادات تشرح تفاصيل عمليات التخطيط والتنفيذ والرصد الدوري، وذلك لمساعدة الدول على إدارة بيانات مقدمي خدمات الملاحة الجوية.

٤-١ وقد تشكل فريق خبراء الإيكاو العالمي المعني بالأداء من أجل استعراض إطار الأداء وتطويره من أجل الإصدارات المستقبلية من الخطة العالمية للملاحة الجوية. ويتألف هذا الفريق من خبراء سياسيين وفنيين وتشغيليين وخبراء أداء من الدول والمنظمات الدولية وقطاع الصناعة وبرامج تحديث إدارة الحركة الجوية. وتتمثل اختصاصاته في تحديث الاستراتيجية في إطار الخطة العالمية للملاحة الجوية، وتحديث المحتوى الفني، وتعزيز موامة خطط الملاحة الجوية على الأصعدة العالمية والإقليمية والوطنية آخذاً في الاعتبار المسائل المتعلقة بتخطيط الملاحة الجوية في إطار تخطيط الطيران ككل، مع الإشارة المرجعية إلى استعراض إطار الأداء الحالي الذي أجراه فريق خبراء الإيكاو الصغير المعني بالأداء (SIPEG).

٢- المناقشة

١-٢ في شهر يوليو ٢٠١٥، شرعت سنغافورة والولايات المتحدة والمنظمة الأوروبية لسلامة الملاحة الجوية في بذل جهد تعاوني لإجراء قياس مرجعي للأداء بشأن مؤشري أداء رئيسيين فيما يتعلق بالخطة العالمية للملاحة الجوية، وهما تحديداً KPI02: السير في الممرات قبل الإقلاع وقت إضافي، و KPI08: وقت إضافي في المجال الجوي للمحطة. وشملت المرحلة الأولى من التعاون الثلاثي إجراء البحوث واختبار المنهجيات المناسبة لكل مؤشر من مؤشرات الأداء الرئيسية، وصقل المنهجيات، وإضافة المزيد من الشروط لضمان المتانة الإحصائية. واختتمت المرحلة الأولى في شهر سبتمبر عام ٢٠١٧، وعرض العمل في مختلف محافل الإيكاو في آسيا والمحيط الهادئ، بما في ذلك المجموعة الإقليمية لتخطيط وتنفيذ الملاحة الجوية في آسيا والمحيط الهادئ ومجموعتها الفرعية المعنية بإدارة الحركة الجوية. وأبدت كل من تايلند واليابان اهتماماً أفضى إلى انضمامهما إلى المجموعة في وقت لاحق، مما جعل رصيد الخبرة لدى المجموعة أكثر ثراءً وتنوعاً.

٢-٢ ونظراً لعدم وجود وثيقة إطارية مرجعية لمؤشرات الأداء الرئيسية، فقد أنشأ الفريق نظاماً لوضع واختبار وتنفيذ كل مؤشر من مؤشرات الأداء الرئيسية. وتواصل هذه المجموعة بأعضائها الخمسة جهودها في وضع معايير مشتركة لقياس أداء إدارة الحركة الجوية، وتحديد المنهجيات وقياس الأداء، وإجراء تحليلات متعمقة لتحديد العوامل السببية للأداء، وإشراك

أصحاب المصلحة الذين يمكنهم التأثير في المقاييس. وقد تبادلت المجموعة فيما بينها تجاربها بشأن وضع إطار للأداء في المؤتمر الثالث عشر للملاحة الجوية واجتماع فريق خبراء الإيكاو الصغير المعني بالأداء.

٣-٢ وشددت المجموعة على مشاركة أصحاب المصلحة نظراً لاعتزافها بمشاركة العديد من أصحاب المصلحة في دفع أداء إدارة الحركة الجوية وبأن منتدى تعاون أصحاب المصلحة سيكون مفيداً من أجل إجراء تحسينات وتعزيز التنسيق من أجل تعزيز الأداء العام لمنظومة الطيران. وعند قياس مؤشر الأداء الثاني (KPI02) - السير في الممرات قبل الإقلاع وقت إضافي، الذي يُعرّف بأنه الوقت المستغرق منذ بدء جر الطائرة حتى لحظة بدء ارتفاع عجلاتها عن ملامسة الأرض علاوة على وقت السير الحر، وقد عمل أعضاء المجموعة مع إدارة المطارات الخاصة بكل منهم من أجل تحقيق التحسين الأمثل لتخصيص موقع الوقوف ورفع كفاءة حركات السحب للحد من ازدحام الممرات وساحات الوقوف. كما عملوا مع مشغلي الطائرات من أجل التقيّد بالخانات الزمنية المُخصّصة والحد من وقت إشغال المدارج للحد من السير في الممرات قبل الإقلاع وقت إضافي. كما جرى تشجيع مقدمي خدمات الملاحة الجوية على المشاركة في التخطيط الرئيسي للمطارات من أجل تصميم الممرات وحركات المرور المرتبطة بها للحد من وقت السير الحر في الممرات.

٤-٢ ومع قبول نهج قائم على الأداء وتطوير تحليلات البيانات، يكتسب قياس الأداء زخماً من جميع أصحاب المصلحة في النظام البيئي للطيران، بما في ذلك مشغلو الطائرات والمطارات والمناولين الأرضيين.

٥-٢ وفي سياق معالجة مشاركة أصحاب المصلحة في اتخاذ القرارات بطريقة تعاونية، سيكون من الضروري تحديد مؤشرات الأداء الرئيسية الجوهرية؛ وتقييم وسائل القياس والرصد؛ واقتراح نهج تعاوني لتحليل نتائج الأداء. ويتعين اعتبار شركات الطيران والمطارات والمناولين الأرضيين كلهم جزءاً من عملية الطيران المتكاملة للغاية والمتراطة بشدة. ومن الضروري أن تأخذ الوثيقة التوجيهية بشأن قياس الأداء بنهج منظومة النظم الذي يعالج أداء كل نظام والصلة بين كل زوج من النظم.

٦-٢ ومن شأن الوثيقة التوجيهية أن تسهل تنفيذ إطار الأداء، لا سيما من أجل مقدمي خدمات الملاحة الجوية، الذين عادة ما يكون لديهم مقاييسهم الخاصة لقياس معايير الأداء. كما أنها ستساعد على تقادي ظهور مقاييس مختلفة تجعل من الصعب وضع معايير مرجعية.

٧-٢ وترى المجموعة أن فريق خبراء الإيكاو العالمي المعني بالأداء هو أنسب كيان لوضع ونشر الوثائق التوجيهية لإطار الأداء. ويمكن أن تشمل الإرشادات في أول الأمر منهجيات مؤشرات الأداء الرئيسية التسعة عشر المدرجة في الطبعة السادسة من الخطة العالمية للملاحة الجوية، إلى جانب الإرشادات المتعلقة بإشراك أصحاب المصلحة، ودراسات حالة لشرح مشاركتهم وتحليل ما بعد العمليات. ومع مرور الوقت، يمكن تطوير الوثيقة التوجيهية لتشمل مؤشرات أداء رئيسية من جميع مؤشرات الأداء الرئيسية الإحدى عشرة المذكورة في الوثيقة 9883 Doc، بما في ذلك مؤشرات الأداء الرئيسية المتعلقة بالسلامة.

٣- الاستنتاجات

١-٣ يُعد اعتماد نهج قائم على الأداء في إدارة الحركة الجوية خطوة أولى هامة لتحسين قدرة مقدمي خدمات الحركة الجوية. ومع زيادة التركيز على الإدارة القائمة على الأداء، يصبح الوقت مناسباً لوضع وثيقة توجيهية تشرح عمليات التخطيط والتنفيذ والرصد الدوري مناسب، كما تصبح فيه هذه الوثيقة ضرورية لمساعدة الدول على تنفيذ قياس الأداء بغض النظر عن مستوى نضج عمليات إدارة البيانات لديها. وينبغي أن تتضمن هذه الوثيقة في أول الأمر منهجيات مؤشرات الأداء الرئيسية التسعة عشر المدرجة في الطبعة السادسة من الخطة العالمية للملاحة الجوية، والإرشادات المتعلقة بإشراك أصحاب المصلحة، وخطة لإدراج مؤشرات أداء رئيسية من جميع مؤشرات الأداء الرئيسية الإحدى عشرة المذكورة في الوثيقة 9883 Doc. ويمكن أن يضطلع بهذا العمل فريق خبراء الإيكاو العالمي المعني بالأداء الموجود بالفعل، وذلك للحد من الطلب على موارد الإيكاو.