AN-Conf/13-WP/11
27/6/18

منظمة الطيران المدني الدولي

ورقة عمل

المؤتمر الثالث عشر للملاحة الجوية

مونتريال، كندا، من ٩ إلى ٢٠١٨/١٠/١٩

اللجنة (أ)

البند ٤ من جدول الأعمال: تنفيذ النظام العالمي للملاحة الجوية ودور مجموعات التخطيط والتنفيذ الإقليمية
البند ٤-٣: تنفيذ حزم التحسينات في منظومة الطيران لتحسين الأداء

تحسين أداء نظام الملاحة الجوية من خلال حزم التحسينات في منظومة الطيران (ASBU)

(ورقة عمل مقدمة من الأمانة العامة)

الموجز التنفيذي

تعرض هذه الورقة اعتماد عملية منسقة عالمياً لإدارة الأداء وتشجع عليها، بهدف تحديث نظام الملاحة الجوية وتوضيح الدور الذي يؤديه إطار حزم التحسينات في منظومة الطيران (ASBU) في هذه العملية. كذلك تبرز الورقة أيضاً الفرق بين معايير قياس التنفيذ والأداء، وتسلّط الضوء على أهمية تنسيق التخطيط على الصعيد العالمي والإقليمي والوطني للوصول إلى عملية متسقة عالمياً لإدارة الأداء.

الإجراءات: يُرجى من المؤتمر الموافقة على التوصية ٤-٣/x – تحسين أداء نظام الملاحة الجوية، الواردة في الفقرة ٣.

الأهداف الاستراتيجية:	تتصل ورقة العمل هذه بالهدفين الاستراتيجيين الخاصين بالسلامة وبسعة وكفاءة الملاحة الجوية.
الآثار المالية:	*الآثار على أوساط الطيران:* قد تكون تكلفة تحسين نظام الملاحة الجوية باهظة في ظل بعض السيناريوهات الاقتصادية والجغرافية والتشغيلية، إلا أن أوساط الطيران والمجتمع ككل ستستفيد من وجود نظام أكثر سلامةً وكفاءةً للملاحة الجوية. *الآثار على الإيكاو (حسب مستويات الموارد المتاحة حالياً في ميزانية البرنامج العادي):* حيث أن عملية وضع وتنفيذ القواعد والتوصيات الدولية ستمتد خلال فترة السنوات الثلاث المقبلة، فسيتعين توفير موارد إضافية، مالية وبشرية، من أجل دعم أعمال الإيكاو الرامية إلى تخطيط وتنفيذ التحسينات على نظام الملاحة الجوية.
المراجع:	الملحق التاسع عشر – "إدارة السلامة" ورقة العمل AN-Conf/13-WP/18 ورقة العمل AN-Conf/13-WP/19 ورقة العمل AN-Conf/13-WP/22 ورقة العمل AN-Conf/13-WP/30 الوثيقة (Doc 9750) "الخطة العالمية للملاحة الجوية" الوثيقة (Doc 9828)، "تقرير المؤتمر الحادي عشر للملاحة الجوية (٢٠٠٣)" الوثيقة (Doc 9848)، "القرارات السارية المفعول للجمعية العمومية" (في ٨/أكتوبر/٢٠٠٤) الوثيقة (Doc 9883)، "دليل الأداء العالمي لنظام الملاحة الجوية"

١ – المقدمة

١–١ بموجب كل من التوصية ٤–٢ – "دراسة أساليب التخطيط والتنفيذ القائمة على الأداء" الصادرة عن المؤتمر الحادي عشر للملاحة الجوية (مونتريال من ٩/٢٢ إلى ٢٠٠٣/١٠/٣) والجمعية العمومية للإيكاو في دورتها ٣٥ في عام ٢٠٠٤، تم إقرار النهج القائم على الأداء في تخطيط وتنفيذ نظام الملاحة الجوية. إلا أن هذا النهج لم يتم إقراره عالمياً في تخطيط عملية تحديث نُظُم الملاحة الجوية.

١–٢ والنهج القائم على الأداء هو عبارة عن أسلوب لاتخاذ القرارات استناداً إلى ثلاثة مبادئ: التركيز وبقوة على النتائج المتوخاة/المطلوبة، واتخاذ القرارات المدروسة سعياً لتحقيق تلك النتائج المتوخاة/المطلوبة؛ والاعتماد على الحقائق والبيانات عند اتخاذ القرارات. وينطوي النهج القائم على الأداء على مزايا كثيرة، منها الشفافية في وضع السياسات، ومساءلة الأطراف المعنية، والتنفيذ الفعّال من حيث التكلفة، وتخصيص الموارد على الوجه الأمثل، والنجاح في بلوغ الأهداف.

٢ – المناقشة

٢–١ نهج الإيكاو المكوّن من ست خطوات في إدارة الأداء

٢–١–١ على الرغم من أن هناك طرقاً عديدةً يمكن من خلالها لأوساط إدارة الحركة الجوية أن تطبق النهج القائم على الأداء، تدعو الإيكاو من خلال الوثيقة (Doc 9883) – "دليل الأداء العالمي لنظام الملاحة الجوية" إلى اتباع عملية منسقة عالمياً لإدارة الأداء تستند إلى ست خطوات محددة بدقة (انظر المرفق (أ)). وتشكل هذه الخطوات تسلسلاً في إطار عملية تكرارية مستمرة.

٢–١–٢ وباتباع هذه الخطوات بشكل منتظم، ستكتسب الأطراف العاملة في أوساط إدارة الحركة الجوية الثقة في قدرتها على تطبيق النهج القائم على الأداء بطريقة ناجحة والاستفادة من المشاركة في نهج منسق عالمياً.

٢–١–٣ وإذا كانت البيانات المتوفرة غير كافية، يمكن تطبيق الخطوات الأولى في عملية إدارة الأداء من منظور الجودة. ولدعم عملية تحديد أهداف الأداء في الخطوة الثانية (تحديد الفرص والمشكلات ووضع أهداف (جديدة))، أعدت الإيكاو سجلاً لأهداف الأداء، يمكن الاطلاع عليه عبر موقع الانترنت التالي: https://www4.icao.int/ganpportal ويتضمن السجل أهداف الأداء معبّراً عنها بأسلوب معنى بالجودة ومحدد ضمن مجالات الأداء الرئيسية الأحد عشر. وعلاوة على ذلك، تضطلع الإيكاو بوضع مؤشرات رئيسية جديدة للأداء، سيتم إدراجها في قائمة مؤشرات الأداء الرئيسية المحتملة التي تتضمنها الطبعة الحالية من الخطة العالمية للملاحة الجوية، والتي يمكن الاطلاع عليها عبر https://www.icao.int/airnavigation/Documents/GANP-Potential_Performance_Indicators.pdf. وترتبط مؤشرات الأداء الرئيسية هذه بالأهداف ذات الصلة في سجل أهداف الأداء لدعم تطبيق الخطوة الثالثة (الأهداف الكمية) في عملية الإيكاو المكوّن من ست خطوات بشأن الأداء.

٢–١–٤ وأحد الجوانب التي يجب أخذها في الاعتبار عند اختيار الحل الأمثل المقرر تعميمه في الخطوة الرابعة (الحلول المنتقاة لاستغلال الفرص وحل المشكلات) هو تحليل التكاليف والفوائد. ولذلك قامت الإيكاو بوضع إرشادات بشأن الاعتبارات المرتبطة بتحليل التكاليف والفوائد فيما يخص تنفيذ حزم التحسينات في منظومة الطيران (انظر ورقة العمل AN Conf/13 WP/22 "دراسات جدوى الملاحة الجوية").

٢–١–٥ ولدعم أوساط الطيران في تبني النهج القائم على الأداء، عقدت الإيكاو عدة حلقات عمل إقليمية تتضمن تمرينات تطبيقية على كيفية تنفيذ هذا الأسلوب. وعلاوة على ذلك، تضطلع الإيكاو بتطوير أداة تقييم أداء نظام الملاحة الجوية

(AN-SPA)، وهي أداة تهدف إلى دعم تطبيق عملية أداء الإيكاو ذات الست خطوات مع التركيز على تنفيذ إطار حزم التحسينات في منظومة الطيران.

٢-٢ إطار حزم التحسينات في منظومة الطيران

٢-٢-١ تتألف حزم التحسينات في منظومة الطيران من مجموعة من التحسينات التشغيلية صُنّفت ضمن مجالات رئيسية داخل نظام الملاحة الجوية (المواضيع) وحُدّدت توقيتاتها في أوقات التوافر (الحزم). ولا يحدد هذا الإطار عملية بعينها ينبغي اتباعها عند التنفيذ، إلا أن فوائد التنفيذ المرتبطة بالتحسينات التشغيلية المشار إليها (العناصر) تدعم تبنّي عملية إدارة الأداء.

٢-٢-٢ ومن المهم التشديد على أن مستوى الثقة المرتبط بفوائد الأداء المتوقعة من كل جانب من جوانب التحسين التشغيلي يعتمد على درجة نضوج هذا التحسين (بدءاً من الفكرة إلى التصديق أو التوحيد أو الجاهزية للتنفيذ). وفي هذا الصدد، يزداد مستوى الثقة مع نضج التحسين التشغيلي وإجراء عمليات التصديق وتحليلات التكلفة والفوائد.

٢-٢-٣ وكذلك من المهم أيضاً إبراز أن مدى قابلية عملية إدارة الأداء للتنفيذ لا يقتصر على تنفيذ حزم التحسينات في منظومة الطيران، لكن التحسينات التشغيلية الوارد بيانها في الإطار تُمثّل قائمة بالحلول المحتملة لتلبية احتياجات تشغيلية محددة. ولتسهيل عملية تحديد التحسينات التشغيلية المحتملة التي يمكنها معالجة احتياجات تشغيلية محددة (تطبيق الخطوة الرابعة)، فإن المراجعة المستمرة لإطار حزم التحسينات في منظومة الطيران (انظر ورقة العمل AN-Conf/13 WP/19) تشمل إجراء تقييم لأداء التحسينات التشغيلية.

٢-٢-٤ وينطوي تقييم الأداء هذا على تحديد أهداف الأداء، بالاستناد إلى سجل أهداف الأداء، التي يسهم فيها كل جانب من جوانب التحسينات التشغيلية، ويتضمن المرفق (ب) مثالاً لذلك.

٢-٣ تنسيق عملية تخطيط الملاحة الجوية على الصعيد العالمي والإقليمي والوطني: معايير الأداء مقابل التنفيذ

٢-٣-١ في عام ٢٠١٤، أقر مجلس الإيكاو نموذجاً جديداً للخطط الإقليمية للملاحة الجوية لتحسين عملية التخطيط على المستويين العالمي والإقليمي. ويُستخدم المجلد الثالث من النموذج كأداة لرصد ورفع التقارير عن حالة تنفيذ عناصر خطة متغيرة/مرنة بشأن تنفيذ نظام الملاحة الجوية وتحديثه، بما يتوافق مع حزم التحسينات في منظومة الطيران وخرائط الطريق الخاصة بالتكنولوجيا الواردة في الخطة العالمية للملاحة الجوية.

٢-٣-٢ وفي هذا الصدد، وضعت أقاليم الإيكاو، مستعينةً في ذلك بالمجموعات الإقليمية للتخطيط والتنفيذ، أهدافاً للتنفيذ من أجل النهوض بقدرات نظام الملاحة الجوية. إلا أن كل بيئة تشغيلية تختلف عن غيرها ولها احتياجات مختلفة وحلول مثُلى متباينة، وهو ما يشدد عليه النهج القائم على الأداء. لذا، فإن العمومية لا تعني تنفيذ حل بعينه، وإنما تحقيق المستوى المتفق عليه من الأداء. ومع ذلك، ربما تكون هناك حاجات محددة لابد من تلبيتها على المستوى الإقليمي لضمان قابلية النُظُم للتشغيل البيني أو التوافق بين الإجراءات.

٢-٣-٣ ولذلك تحث الإيكاو الدول والأقاليم على ما يلي: إقرار عملية إدارة الأداء ذات الست خطوات وإبرازها في خططها الإقليمية والوطنية للملاحة الجوية باعتبارها عنصراً استراتيجياً فيما تضعه من خطط وطنية للتنمية (انظر ورقة العمل AN-Conf/13 WP/30)، ومواصلة رصد التنفيذ ورفع التقارير عنه، أو البدء في ذلك بهدف قياس فوائد هذا التنفيذ باستخدام مؤشرات الأداء الرئيسية العالمية المحددة في خطة الملاحة الجوية العالمية وفي سجل أهداف الأداء، والابتعاد قدر الإمكان عن فرض حلول محددة، ووضع أهداف إقليمية للأداء تتوافق مع التطلعات العالمية المقترحة من حيث الأداء

وتستند إلى الاحتياجات الإقليمية لضمان الحد الأدنى من جودة الخدمة.

٤-٣-٢ ولضمان التخطيط على الصعيدين العالمي والإقليمي، تضع الإيكاو أداةً لنشر وتعديل الخطط الإقليمية للملاحة الجوية على أن تكون متاحة اعتباراً من مطلع ٢٠١٩ (انظر ورقة العمل AN-Conf/13 WP/18).

٣- الخلاصة

٣-١ يُعد إقرار عملية موحدة عالمياً لإدارة الأداء بهدف تحديث نظام الملاحة الجوية مسألة ضرورية لتنسيق التخطيط على مختلف الأصعدة: العالمي والإقليمي والوطني. وينبغي تطبيق عملية إدارة الأداء ليس فقط فيما يخص تنفيذ حزم التحسينات في منظومة الطيران، التي تمثل قائمة شاملة بالحلول الممكنة لتلبية الاحتياجات المحددة في مجال الملاحة الجوية، ولكن ينبغي أن يمتد تطبيقها أيضاً إلى التحسينات التشغيلية الأخرى في الملاحة الجوية. وبالرغم من أن رصد عملية تنفيذ الملاحة الجوية ورفع التقارير عنها تُعد مسألة هامة، فمن المهم أيضاً رصد الفوائد المتحققة عن هذا التنفيذ ورفع التقارير عنها، وذلك ضمن النهج القائم على الأداء. وعليه، يُرجى من المؤتمر الموافقة على التوصية التالية:

التوصية ٤-٣/x – تحسين أداء نظام الملاحة الجوية

إن المؤتمر:

أ) يشجع أقاليم الإيكاو على اتباع نهج قائم على الأداء وانتهاج عملية إدارة الأداء ذات الست خطوات، التي يرد ذكرها في الوثيقة (Doc 9883) – "دليل الأداء العالمي لنظام الملاحة الجوية"، بتضمين ذلك في المجلد الثالث من الخطط الإقليمية للملاحة الجوية؛

ب) يشجّع الدول على انتهاج عملية إدارة الأداء ذات الست خطوات عند تخطيط وتنفيذ التحسينات وتضمين هذه العملية في خططها الوطنية للملاحة الجوية؛

ج) يحثّ الدول على التوفيق بين الخطط القومية والإقليمية للملاحة الجوية للوصول إلى عملية موحّدة عالمياً لإدارة الأداء ودعم بلوغ أهداف الأداء العالمية؛

د) يطلب إلى الإيكاو الاستمرار في وضع أهداف الأداء وإعداد سجل مؤشرات الأداء الرئيسية على النحو الذي تحدده الوثيقة (Doc 9750) – "الخطة العالمية للملاحة الجوية".

–انتهى–

APPENDIX A

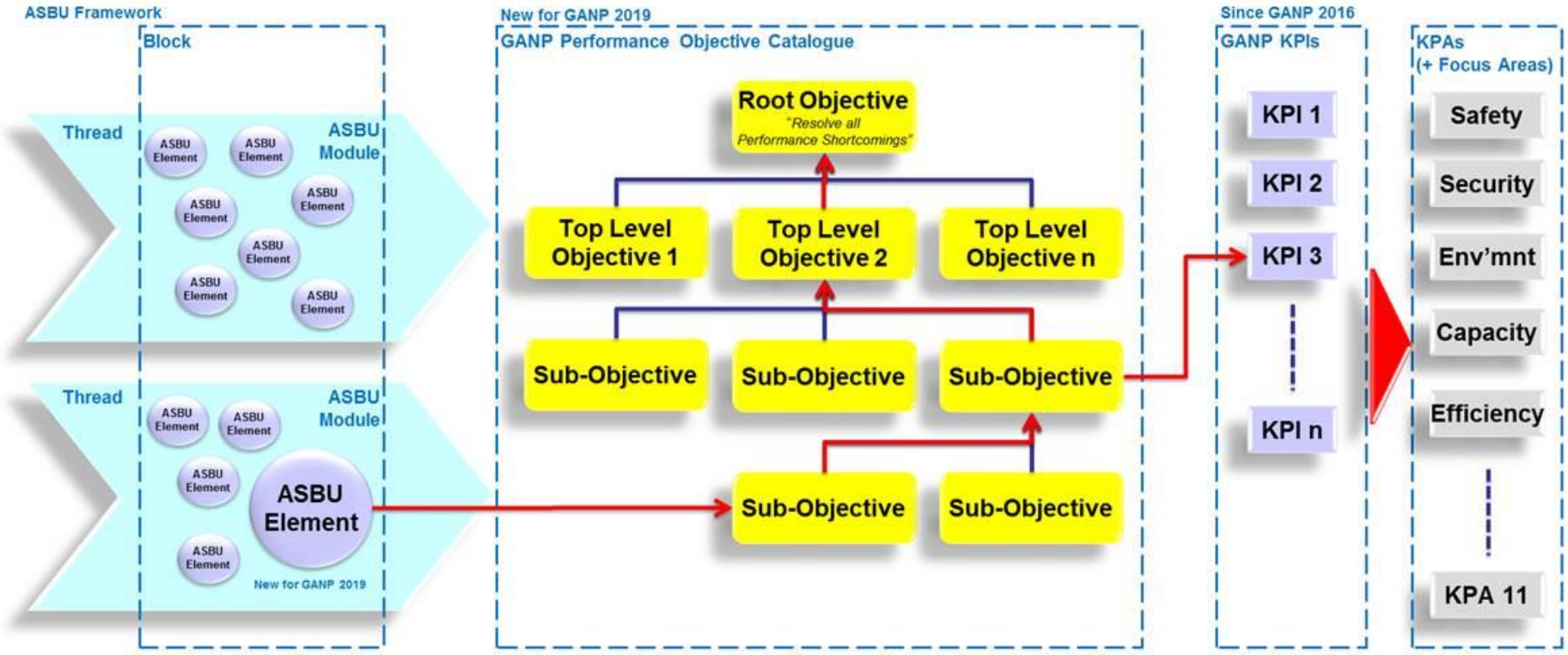
THE SIX-STEP ICAO PERFORMANCE PROCESS



— — — — — — — —

APPENDIX B

EXAMPLE OF ASBU ELEMENT LINKAGE TO PERFORMANCE OBJECTIVE



Note: KPI: Key Performance Indicator; KPA: Key Performance Area

— END —