



المؤتمر الثالث عشر للملاحة الجوية

مونتريال، كندا، من ٩ إلى ١٩/١٠/٢٠١٨

اللجنة (أ)

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

إسهام مقدمي خدمات الملاحة الجوية ومشغلي المطارات
في القياس الموضوعي للمنافع التشغيلية التي يكتسبها نظام الطيران
(مقدمة من كولومبيا)

الموجز التنفيذي

تعتبر الخطة العالمية للملاحة الجوية (GANP, DOC 9750) والخطة الإقليمية للملاحة الجوية (RANP) والخطة الوطنية للملاحة الجوية (NANP) من أدوات التخطيط الآلية إلى ضمان وفاء نظام الطيران المدني بالطلبات المتنامية في ظل ظروف تؤمن السلامة من خلال توافر رؤية مشتركة على المدى الطويل. وتعتبر حزم تحسينات منظومة الطيران (ASBU) خطوة تدريجية تسترشد بهل الدول في تنفيذها للتحسينات التشغيلية المتسقة مع احتياجاتها الخاصة باعتماد نهج مرن تدريجي على أساس أن "ما من حل يناسب الجميع".

ولتحديد الثغرات بالاستناد إلى الطلبات المتوقعة، وعلى أساس تنفيذ مؤكد لإطار حزم (ASBU) في الخطة العالمية (GANP)، تطرح الأسئلة التالية: ما هي القدرات المقدمة اليوم؟ أو ما هو مستوى الخدمات المقدمة مقابل المستوى المتوقع؟ ويجب الإجابة على هذين السؤالين.

وللإجابة على هذين السؤالين، يمكن اللجوء إلى عملية إدارة الصيانة التي يستخدمها مشغل الطائرات أو منظمة الصيانة والتي قد تنطبق أيضاً، وبنفس الشروط، على مقدم خدمات الملاحة الجوية (ANSP) ومشغل المطارات (AO). بتعبير آخر، ينبغي اتباع عملية إدارة الصيانة لمقدمي (ANSP) ومشغل (AO) لتوفير خدمات الملاحة الجوية على أساس مهارات العاملين والوثائق الفنية والمرافق والأدوات والسجلات.

ومن خلال عملية الإدارة هذه، إن مستوى الخدمة المقدمة حالياً إلى جانب مواصفات الأداء، يمكن رصدها باستخدام مؤشرات الأداء الرئيسية في مجالات عديدة للأداء. مثلاً، السلامة أو السعة المستخدمة أو البيئة أو الفعالية أو التوافر أو التغطية أو الدقة أو الموثوقية. وتمثل هذه العملية الإدارية سبيلاً موضوعياً لاتخاذ القرارات بشأن تحديد التحسينات التشغيلية والتكنولوجيات المرتبطة بها وتعيين زمان ومكان وطريقة تطبيقها، وفقاً لإطار حزم (ASBU) في خطة (GANP).

وتستكمل العناصر السابقة الذكر دورة التخطيط (الخطط) والتي تتألف من الإعداد (توفير مستوى الخدمة) والتحقق (القياس والرصد وتحليل المؤشرات) واتخاذ التدابير (تحسين التنفيذ على أساس المعلومات)، وذلك عند توفير خدمات الملاحة الجوية وخدمات المطارات، مع ضمان استمرارية التحسن.

الإجراء: يُرجى من المؤتمر الموافقة على التوصية الواردة في الفقرة ٣-٢.

١ - المقدمة

١-١ تسعى الخطة العالمية للملاحة الجوية (DOC 9750, GANP) والخطة الإقليمية للملاحة الجوية والخطوط الوطنية للملاحة الجوية إلى تحقيق التحولات المحددة الغرض والمصممة وفقاً للاحتياجات التشغيلية. وفي هذا الإطار، يجب اتخاذ قرارات على أساس تحليل أساليب القياس الموضوعية.

٢-١ لذلك من الضروري تحديد مستوى الخدمة المقدم حالياً والذي سيقدم في المستقبل، بهدف تحديد التفاوت الملحوظ بين طلبات (التوقعات التشغيلية) المنتفعين بنظام الطيران وبين الخدمة المقدمة. ويفضي ذلك إلى التخطيط بطريقة دقيقة، من خلال الخطة الوطنية للملاحة الجوية، لإدخال لتحسينات التشغيلية المحققة من خلال إطار حزمة (ASBU). وفي هذا السياق، فإن الأسئلة التالية يمكن أن تُطرح: ما هي السعة المقدمة حالياً؟ وما هي الاحتياجات التشغيلية الحالية؟ وما الذي ستكون عليه في السنوات العشر والعشرين المقبلة؟ وما هو مستوى الخدمة المقدم؟ وينبغي الإجابة كل هذه الأسئلة عليها. ويوفر هذا التحليل ما يكفي من معلومات لتحديد الموقف الحالي والمجال الذي ينبغي تحقيق التقدم فيه في كل خيط على حدة (أي في كل مجال من مجالات نظام الملاحة الجوية) ضمن الحزم (٠،١،٢،٣) من حزم (ASBU) للخطة العالمية (GANP).

٣-١ يقترح "دليل الأداء العالمي لنظام الملاحة الجوية" (وثيقة DOC 9883) مؤشرات رئيسية لأحد عشر مجال للأداء وهي كالتالي: سبل الانتفاع من الخدمة واستخدامها بإنصاف، والسعة، و[الرحلة] الكفاءة، والبيئة [الأثر]، والسلامة، وكفاءة التكاليف، والمرونة، والتشغيل البيئي العالمي، ومشاركة أسرة إدارة الحركة الجوية، وإمكانية التوقع والأمن. ومن خلال هذه المؤشرات الأحد عشر، يتم تصنيف المكاسب التشغيلية التي تفي بتوقعات المنتفعين بنظام الطيران.

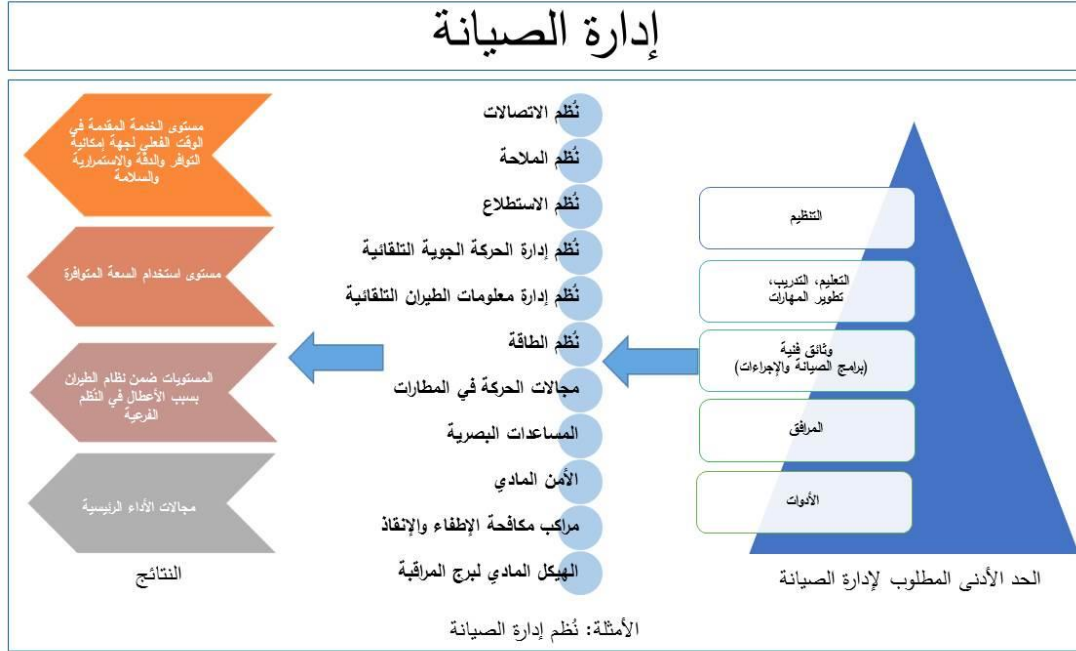
٢ - المناقشة

١-٢ من جهة أخرى، إن عملية إدارة الصيانة المستخدمة لتصميم وتشغيل الطائرة هي من الأدوات التي قد أثبتت جدواها في التخفيف من مخاطر السلامة. وتخضع كل عملية من عمليات الطيران لإجراءات دقيقة تتضمن عناصر مثل: التنظيم ومهارات العاملين (التعليم والتدريب) والوثائق الفنية (برامج الصيانة والأدلة والعلميات والإجراءات) والمرافق والأدوات والسجلات.

٢-٢ لذلك، من المستحب أن يدير مقدم خدمات (ANSB) ومشغل المطارات (AO) عملية توفير الخدمات ضمن المسؤوليات الملقاة على عاتقهما باستخدام نفس الشروط الخاصة بعملية إدارة الصيانة، إذ أن هذه الشروط ستساهم بطريقة متوازنة في الإبقاء على مستويات السلامة، لاسيما عندما يتم معالجتها، في غالبية الحالات، على أساس أنها من آخر الموارد المتاحة بعد حدوث أي عطل في أثناء الرحلة.

٣-٢ وفي الإطار العام لنظام الطيران، إن كل نظام فرعي يشارك من خلال مستوى الخدمة المقدم وهو مرتبط بمعادلة تعتمد على المتغيرات اللازمة. وينجح هذا النظام الفرعي بإنشاء مثلاً السعة بالاستناد إلى مجالات الأداء الرئيسية التي يوفرها المقدم لخدمات الملاحة الجوية أو مشغل للمطارات.

٤-٢ ويمكن تحقيق هذا الهدف من خلال اتباع عملية إدارة للصيانة تحتسب المعادلات وما يرتبط بها بهدف التوفير في الوقت الفعلي المستوى المطلوب من الخدمة للبنية الأساسية التي تستند إليها هذه العمليات الجوية. وفي هذه الحال، تتألف البنية الأساسية من "نظم فرعية" تابعة لمقدمي خدمات الملاحة الجوية أو مشغلي المطارات (الاتصالات والمساعدات الراديوية ونظم الاستطلاع لمراقبة الحركة الجوية والمداير ومركبات مكافحة الحرائق وإلخ)، وهي تؤثر على نظام الطيران. لذا، يجب أن تعالج بنفس الصرامة التي تخضع لها الطائرات. ويشرح الرسم البياني أدناه هذا المقترح.



الرسم البياني: عناصر عملية إدارة الصيانة لمقدمي خدمات الملاحة الجوية ومشغلي المطارات

٥-٢ بتعبير آخر، إذا ما تم اعتماد إجراء مناسب لإدارة الصيانة من جانب مقدمي خدمات الملاحة الجوية ومشغلي المطارات، فيمكن احتساب المؤشرات من أجل تحديد الخدمة المقدمة حالياً (الخط الأساس) وتحليل المعلومات لاتخاذ القرارات (على أساس التفاوت المتواجد حالياً بين مستوى الخدمة المقدمة والمستوى المتوقع من جانب المنتفعين) وتعيين المجال الذي يُطلب فيه إدخال تحسينات متوقعة في وحدات (ASBU) التابعة لخطة (GANP) وتعيين الزمان وطريقة التنفيذ.

٦-٢ وفي ضوء ما تقدم، تختتم مرحلة التخطيط (الخطة الوطنية للملاحة الجوية): الإعداد (توفير المستويات اللازمة للخدمة)، والتحقق (القياس والرصد وتحليل المؤشرات) واتخاذ التدابير (تنفيذ التحسينات على أساس المعلومات المتوفرة). وعند توفير خدمات الملاحة وخدمات المطارات مع ضمان التحسن المتواصل.

٣- الاستنتاجات

١-٣ تؤثر الجهات المعنية بتقديم خدمات الملاحة الجوية والجهات المشغلة للمطارات على المستوى المتوافق عليه من الخدمة والسلامة (بنفس مستوى تأثير مشغل للطائرات أو ورشة لصيانة الطيران). ولتحقيق هذا الهدف، يطرح بأن يقوم كل من مقدمي خدمات الملاحة الجوية ومشغلي المطارات بإدارة عملية تقديم الخدمات حسب المسؤوليات المناطة به مع مراعاة على الأقل العناصر التالية: التنظيم، ومهارات العاملين، والوثائق الفنية، والمراقق، والأدوات والسجلات على أساس أنها مدرجة أصلاً في عملية إدارة الصيانة. وباعتماد على هذا الحد الأدنى من العناصر، يتم التأكيد على مستويات الخدمة المقدمة على أساس مجالات (KPAs) بالإضافة إلى المكاسب التشغيلية بعد تنفيذ التحسينات المقترح إدخالها في الخطة الوطنية (NANP).

٢-٣ ويشكل ذلك أساساً لإنشاء إطار مشترك من المؤشرات المتسقة والقابلة للمقارنة من أجل قياس المنافع المتوقعة (KPA) مع تعيين الحد الأدنى من الأهداف القابلة للتحقيق. وعلى هذا الأساس، يمكن ممارسة الإدارة حيث تقتضي الظروف، على مستوى الدولة، وإتاحة الاسهامات على المستوى الإقليمي من أجل تحقيق أهداف نظام الطيران المدني الدولي التي حددتها الإيكاو في الخطة العالمية للملاحة الجوية (GANP).

٣-٣ نظراً لما تقدم، يرجى من المؤتمر الموافقة على التوصيات التالية:

التوصية ١-٢ / x - تحسين أداء الملاحة الجوية وقياسها من خلال حزم تحسينات منظومة الطيران (ASBUs)

إن المؤتمر يوصي بما يلي:

الطلب إلى الإيكاو بأن توحّد من خلال القواعد والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية، الشروط القائمة على الأداء لمقدمي خدمات الملاحة الجوية وإدارة الحركة الجوية وإدارة معلومات الطيران والأرصاد الجوية والبحث والإنقاذ والاتصالات والملاحة والاستطلاع والمطارات (دليل خدمات المطارات (الوثيقة 9173 Doc))

-انتهى-