



المؤتمر الرابع عشر للملاحة الجوية

مونتريال، كندا، من ٢٠٢٤/٨/٢٦ إلى ٢٠٢٤/٩/٦

البند ٣ من جدول الأعمال: تحسين أداء نظام الملاحة الجوية
١-٣: مقترحات لتحسين كفاءة خدمات الملاحة الجوية التي تسهم في
الهدف العالمي الطموح طويل الأجل

الأداء التشغيلي لإدارة الحركة الجوية

(وثيقة مقدّمة من الإياتا والمجلس الدولي لطيران الأعمال (IBAC)
والاتحاد الدولي لرابطات مراقبي الحركة الجوية (IFATCA))

الموجز التنفيذي

في حين أن الحلول التكنولوجية ستمكّن الصناعة من تحقيق أهدافها نحو تحقيق صافي انبعاثات كربونية صفرية، في المدى القريب، فإن الكفاءة التشغيلية، وتحديدًا في إدارة الحركة الجوية (ATM)، ستساهم في تحقيق صافي انبعاثات كربونية صفرية وتوفر للصناعة العديد من التحسينات في الكفاءة على المدى القريب. ومع ذلك، وفي كثير من الحالات، ليس من السهل تحديد فوائد إدخال التحسينات التشغيلية. وفي الوقت نفسه، غالبًا ما يكون هناك افتقار في المعايير العالمية للأداء التشغيلي والكفاءة التشغيلية مقابل تعريف وخط أساس متفق عليهما. كما أن القدرة على تتبع التقدم المحرز على المستوى الإقليمي في تنفيذ التحسينات التشغيلية محدودة، وتحديدًا تلك التي تدرج تحت الخطة العالمية للملاحة الجوية (GANP). ولذلك، فإنه من الصعب على كل من شركات الطيران ومقدمي خدمات الملاحة الجوية (ANSPs) إجراء مناقشة قائمة على الأداء حول مستوى الخدمة الحالي والمرغوب فيه لكل حجم من المجال الجوي. وعلاوة على ذلك، يوفر تدفق حل البيانات العديد من الإمكانيات لتحسين تحليل أداء إدارة الحركة الجوية، وهو ما سيمكن بدوره من تحقيق الكفاءة والقدرة على التنبؤ. ويجب أن يصاحب ذلك قواعد واضحة لإدارة البيانات والمعلومات لضمان نتائج غير متحيزة. وتقرّر ورقة العمل هذه هيكلاً يمكن أن يتيح الاتفاق على خطوط الأساس العالمية للكفاءة التشغيلية والأداء التشغيلي واعتبارات إدارة البيانات التي يمكن اعتمادها مع انتقالنا نحو بيئة تشغيلية أكثر رقمية.

الإجراءات: المؤتمر مدعو إلى الموافقة على التوصيات الواردة في الفقرة ٤.

^١ قدمت الإياتا النسخ العربية والصينية والإنجليزية والفرنسية والروسية والإسبانية.

١- المقدمة

١-١ أصبحت كفاءة الملاحة الجوية أكثر أهمية بالنسبة للصناعة، خاصة في ضوء الأهداف البيئية المتفق عليها. ومع ذلك، لا يوجد لديها تقييم فعال للأداء يمكن أن يمكّن من تحديد الأسباب الجذرية لأوجه القصور ومبادرات التحسين التشغيلي. وهناك إدراك الآن بأن الإيكاو يجب أن تساهم بنفس القدر في دعم التنفيذ في مجال السلامة والأمن والكفاءة الآن في نظام الملاحة الجوية.

٢-١ وفي الوقت نفسه، وكما هو مشار إليه في ورقة العمل AN-Conf/14-WP/9، تواجه الدول أيضًا صعوبة في الوفاء بمقصد التوصية ٤-٣/١ الصادرة عن مؤتمر الثالث عشر للملاحة الجوية - تحسين أداء نظام الملاحة الجوية والتوصية ٤-٣/٢ - التعاون والتنفيذ على الصعيدين الإقليمي والوطني.

٢- المناقشة

١-٢ تُعتبر الخطة العالمية للملاحة الجوية (GANP) مساهمًا رئيسيًا في تحقيق الأهداف الاستراتيجية للإيكاو ولها دور مهم في دعم خطة الأمم المتحدة للتنمية المستدامة لعام ٢٠٣٠. وعلى الرغم من الجهود المبذولة لتحديد مؤشرات الأداء الرئيسية المرتبطة بالخطة العالمية للملاحة الجوية، لا يوجد حاليًا أي اتفاق بشأن متطلبات الأداء وخطوط الأداء الرئيسية، وتحديدًا بالنسبة للمجال الجوي لأعالي البحار.

٢-٢ في حين أن بعض الدول والمناطق الفرعية قد طبقت آليات لجمع البيانات التي تدعم الرصد الفعال وتنفيذ تحسين أداء إدارة الحركة الجوية، لا توجد آلية عالمية لتقييم الأداء وقياسه على المستوى الإقليمي.

٣-٢ يساعد تقرير أداء خدمات الملاحة الجوية العالمية الذي تصدره منظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية (CANSO) مقدمي خدمات الملاحة الجوية (ANSPs) على قياس أدائهم ومقارنته بأقرانهم. ومع ذلك، من الضروري اتباع نهج أكثر شمولية لقياس الأداء في إدارة الحركة الجوية، لا سيما في المجال الجوي في المحيطات وأعالي البحار والمجال الجوي البعيد.

٣- الخلاصة

١-٣ من أجل معالجة الأداء التشغيلي لإدارة الحركة الجوية ودعم قياس ورصد أداء إدارة الحركة الجوية كتكملة للتوصيات المقترحة في إطار ورقة العمل AN-Conf/14-WP/9.

١-١-٣ ينبغي الاتفاق على خطوط الأداء الرئيسية، وتحديدًا للمجال الجوي للمحيطات وأعالي البحار.

٢-١-٣ ينبغي أن يكون هناك فهم أفضل لمتطلبات الأداء المطلوبة في المجال الجوي للمحيطات وأعالي البحار من منظور المستخدم.

٢-٣ من أجل تحديد خطوط الأداء الرئيسية، يُقترح استخدام الدراسات الاستقصائية وورش العمل العالمية التي يمكن من خلالها لشركات الطيران ومقدمي خدمات الملاحة الجوية والمطارات تقديم مدخلاتهم. وتتطوع الإيكاو لتيسير مثل هذه الدراسات الاستقصائية وورش العمل وتوحيد المدخلات الواردة.

٤- الإجراء الذي سيتخذه الاجتماع:

٤-١ يُدعى المؤتمر للموافقة على التوصيات التالية:

أن تقوم الدول بما يلي:

أ) المساهمة في تحديد خطوط الأداء الرئيسية على النحو المبين في القسمين ٣-١ و ٣-٢.

أن تقوم الإيكاف بما يلي:

ب) النظر داخل الهيئة العاملة المعنية في؛

١) كيفية إعادة استخدام خطوط الأداء الرئيسية للصناعة بهدف التمكين من إجراء تقييم أكثر فعالية لأداء إدارة الحركة الجوية؛ و

٢) إمكانية إنشاء لوحات متابعة لتقييم الأداء والمقارنة المعيارية.

ج) إحراز تقدم في تطوير مبادئ إدارة البيانات والمعلومات فيما يتعلق بتحليل أداء إدارة الحركة الجوية.

— انتهى —