

الجمعية العمومية - الدورة التاسعة والثلاثون

اللجنة الفنية

البند رقم ٣٤: سلامة الطيران وسياسة الملاحة الجوية

تحديث الخطة العالمية للملاحة الجوية

(ورقة مقدمة من سلوفاكيا باسم الاتحاد الأوروبي ودوله الأعضاء^١،
والدول الأعضاء الأخرى في اللجنة الأوروبية للطيران المدني^٢، وبيروكونترول)

الموجز التنفيذي

تُعد الخطة العالمية للملاحة الجوية وعملية تحديثها أدوات أساسية لتيسير تطور إدارة الحركة الجوية القائمة على الأداء بشكل متنسق وقابل للتشغيل البيئي في الوقت المناسب. وتشمل طبعة الخطة العالمية للملاحة الجوية لعام ٢٠١٦ تحسينات تحظى بالتأييد الكامل. ويُقترح إدخال تحسينات إضافية على الطبعة المقبلة وذلك للمضي بالخطة العالمية للملاحة الجوية نحو التخطيط الاستراتيجي على أساس الأداء وبشكل يستجيب للتطورات الإقليمية وبرامج التنفيذ.

الإجراءات: يُرجى من الجمعية العمومية أن تطلب من الإيكاو القيام بما يلي في إطار إعداد الطبعة المقبلة للخطة العالمية للملاحة الجوية:

- أ) صياغة أهداف الأداء العالمية وبلورة رؤية عالمية لإدارة الحركة الجوية وفقاً لوثيقة "المفهوم التشغيلي العالمي لإدارة الحركة الجوية" (Doc 9854)؛
- ب) زيادة تحسين أوجه الاتساق والتكامل بين الخطة العالمية للسلامة الجوية والخطة العالمية للملاحة الجوية، مع الحرص في الوقت ذاته على الاعتراف بالحاجة إلى هاتين الخطتين باعتبارهما وثيقتين مستقلتين؛
- ج) زيادة تحسين الهيكل العالمي لإدارة الحركة الجوية بغرض فهم أوجه الترابط بين وحدات الخطة العالمية للملاحة الجوية وعناصرها؛
- د) تحديد التحسينات الأساسية ضمن الخطة العالمية للملاحة الجوية استناداً إلى قائمة من المعايير المتفق عليها؛
- هـ) تكثيف الجهود حفاظاً على تماسك بنية أحكام الإيكاو ودورة تحديث الخطة العالمية للملاحة الجوية من خلال التحديثات الطفيفة مرة كل ٣ سنوات والأخرى الهامة مرة كل ٦ سنوات.

الأهداف الاستراتيجية:	ورقة العمل هذه مرتبطة بجميع الأهداف الاستراتيجية.
الآثار المالية:	يتم الاضطلاع بالأنشطة المشار إليها في ورقة العمل هذه رهناً بتوافر الموارد في ميزانية البرنامج العادي للفترة ٢٠١٧-٢٠١٩ و/أو من خلال المساهمات المقدمة خارج إطار الميزانية.
المراجع:	"تقرير المؤتمر الثاني عشر للملاحة الجوية" (Doc 10007) "المفهوم التشغيلي العالمي لإدارة الحركة الجوية" (Doc 9854) "الخطة العالمية للملاحة الجوية" (Doc 9750) (طبعة عام ٢٠١٦ المقترح عرضها على الجمعية العمومية)

^١ النمسا وبلجيكا وبلغاريا وكرواتيا وقبرص والجمهورية التشيكية والدانمرك وإستونيا وفنلندا وفرنسا وألمانيا واليونان وهنغاريا وأيرلندا وإيطاليا ولافتيا وليتوانيا ولكسمبورغ مالطة وهولندا وبولندا والبرتغال ورومانيا وسلوفاكيا وسلوفينيا وإسبانيا والسويد والمملكة المتحدة.

^٢ ألبانيا وأرمينيا وأذربيجان والبوسنة والهرسك وجورجيا وآيسلندا وجمهورية مولدوفا وموناكو والجبل الأسود والنرويج وسان مارينو وصربيا وسويسرا وجمهورية مقدونيا اليوغوسلافية السابقة وتركيا وأوكرانيا.

١ - المقدمة

١-١ توضيح وثيقة "المفهوم التشغيلي العالمي لإدارة الحركة الجوية" (Doc 9854) الهدف من تطور إدارة الحركة الجوية. ومن الخصائص الرئيسية للمفهوم العالمي أن تتسم مكونات الحركة الجوية بطابع التعاون والاتساق والتكامل. وتحدّد الخطة العالمية للحركة الجوية خطوات التحسينات التشغيلية نحو تحقيق المفهوم العالمي الذي يُدخل تحسينات على مستوى الأداء.

١-٢ وتتضمن طبعة الخطة العالمية للملاحة الجوية لعام ٢٠١٦ تحسينات هامة وتحظى بتأييد كبير. وينبغي المُضي قدماً بطبعة الخطة العالمية للملاحة الجوية لعام ٢٠١٩ نحو اتباع نهج يقوم على الأداء وتتضمن هذه الوثيقة اقتراحاً بإدخال تحسينات إضافية ملموسة.

٢ - المناقشة

١-٢ الأداء والرؤية

١-٢-١ لتوفير الإرشادات وتحديد إطار عام لإدارة الأداء على المستويين الوطني والإقليمي ولتبرير إرشادات تطبيق أحكام الإيكاو فيما يرتبط بوحدات وعناصر الخطة العالمية للملاحة الجوية، يُقترح صياغة وإدراج مجموعة محدودة (بين ٣ و ٤) من أهداف الأداء العالمية غير الإلزامية التي تشير إلى التطور المتوخى للحركة الجوية وتدفعاتها على المستوى العالمي. وينبغي أن يكون ذلك مشفوعاً بمؤشرات قابلة للقياس توجّه السلوكيات الصحيحة للإبلاغ عن المعلومات.

١-٢-٢ واستناداً إلى أهداف الأداء هذه، ينبغي تحديد إطار وإرشادات إضافية في الخطة العالمية للملاحة الجوية فيما يخص وضع رؤية عالمية لعام ٢٠٤٠ تبيّن في ورقة من صفحة أو صفحتين المسار المتطور الرئيسي. ومن شأن أهداف الأداء والرؤية العالمية أن تعزّز القيمة الاستراتيجية للخطة العالمية للملاحة الجوية وما يتصل بها من توحيد قياسي وتوفير خرائط الطريق ودعم تنفيذ خطط التنفيذ في الأقاليم والدول.

١-٢-٣ ويتم إدخال التحسينات المبينة في وحدات وعناصر الخطة العالمية للملاحة الجوية من خلال استثمارات الجهات المعنية التي ينبغي في معظم الحالات تبريرها من خلال تحقيق منافع نقدية وقابلة للقياس على مستوى الأداء. وبناءً عليه، فإن الأداء التشغيلي يشكل المحرك الأساسي ولا بدّ من اختيار التحسينات الصحيحة فيما يخص متطلبات الأداء أو ثغرات الأداء المتوقعة. ولتحقيق هذا الغرض، لا بدّ من العمل أولاً على بلورة فهم جيّد ومشارك للاحتياجات أو أسباب الثغرات في الأداء. وينبغي أن تراعي التحسينات التشغيلية التغييرات الفعالة في هذه الأسباب ويُمكن استخدام أشكال التأثير لتيسير هذه العملية وتحديد الأسباب والآثار. وهناك اقتراح بإعدادها وإدراج هذه العناصر في الخطة العالمية للملاحة الجوية وتوجيه الوحدات والعناصر باستخدام هذه النماذج.

٢-٢ الموازنة بين الخطة العالمية للسلامة الجوية والخطة العالمية للملاحة الجوية

١-٢-٢ الخطة العالمية للسلامة الجوية والخطة العالمية للملاحة الجوية وثيقتان يكمل بعضهما البعض. ويتمثل الهدف من الخطة العالمية للملاحة الجوية في التخطيط لتطور إدارة الحركة الجوية نحو المفهوم العالمي تحقيقاً لأهداف الأداء (بما في ذلك السلامة) في حين تحدّد الخطة العالمية للسلامة الجوية في المقام الأول الإطار العام للسلامة، مع تحديد مناهج ومبادئ السلامة التي ينبغي تطبيقها. ويمكن تحسين أوجه التكامل بين هاتين الوثيقتين من خلال اتساق الرؤية والطموح وتحسين الإحالة المرجعية

لمكوّنات "السلامة" في إدارة الحركة الجوية ومواءمتها، مثلاً ينبغي أن تشمل أهداف الأداء للخطة العالمية للملاحة الجوية هدفاً بشأن سلامة إدارة الحركة الجوية بوصفها أهم مجالات ومؤشرات الأداء الرئيسية.

٢-٢-٢ وبالنسبة للوحدات والعناصر اللازمة لتلبية احتياجات السلامة، سيتم تعزيز التنسيق بين الوثيقتين عندما تتناول الخطة العالمية للسلامة الجوية المناهج والثقافة والتدابير المرتبطة بأهداف إدارة السلامة في إطار إدارة الحركة الجوية في حين تتناول الخطة العالمية للملاحة الجوية خطة التحسينات من أجل تحقيق أهداف الأداء.

٣-٢-٢ وفيما يخص تطوّر هذه الخطط في المستقبل، يوصى باتباع أسلوب أكثر منهجية لمعالجة جوانب السلامة في كل وحدة من الوحدات والتركيز أكثر على أداء السلامة. وهو ما من شأنه أن يساعد الدول والمنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة على تخطيط وتكييف خططها الوطنية و/أو الإقليمية في مجال السلامة.

٣-٢ الهيكل العالمي المنطقي

١-٣-٢ هناك ترحيب كبير بالوصف الأولي لطبعة الخطة العالمية للملاحة الجوية لعام ٢٠١٦ في إطار أوجه التفاعل بين مكوّنات المفهوم العالمي. ونظراً لأن النظام الحالي لإدارة الحركة الجوية يشكل نظاماً جامعاً معقداً وينطوي على العديد من أوجه الترابط والتفاعل بين الجهات المعنية، فإن الانتقال إلى تنفيذ المفهوم سيتطلب إرشادات إضافية مُعدّة لهذا الغرض بشكل تعاوني على أساس رؤية هندسية مفصلة ومبسطة للمفهوم التشغيلي العالمي المذكور.

٢-٣-٢ وغالباً ما تتطوي تحسينات إدارة الحركة الجوية على تأثيرات وآثار في عدة مجالات تتطلب فهماً جيداً خلال عملية الإعداد والتحقّق. ومن المعروف أيضاً أن البيئة الحالية الخاصة باللوائح التنظيمية والتوحيد القياسي تعكس الجوانب المعقّدة الواردة أعلاه. ولتجاوز هذه المشكلة والتوصل في الوقت ذاته إلى إدارة جودة ومدى اتساق جميع القواعد القياسية واللوائح التنظيمية لآبَد من وضع هيكل مستوعب بشكل جيّد للرؤية والطموحات.

٣-٣-٢ أما عملية إدارة التنسيق والتعاون بفعالية فتشمل إدارة الطابع المعقّد المتزايد لعملية الانتقال إلى النظام العالمي لإدارة الحركة الجوية كنظام جامع. وتعتبر عملية إدراج هيكل النظام الرفيع المستوى (للغاية) في طبعة الخطة العالمية للملاحة الجوية لعام ٢٠١٦ خطوة أولى لبلورة رؤية المفهوم العالمي. ولا يُعتبر هيكل النظام هدفاً في حدّ ذاته وإن كان ضروري لإدارة الجوانب المعقّدة للتغيير من خلال استيعاب وإدارة أوجه الترابط بين وحدات وعناصر الخطة العالمية للملاحة الجوية والخطة العالمية للسلامة الجوية واختصاصات نظام الطيران ومجالاته. وهناك اقتراح بإعداد النسخة المقبلة لهيكل إدارة الحركة الجوية على المستوى العالمي تحقيقاً لهذا الهدف.

٤-٢ تحديد التحسينات الأساسية

١-٤-٢ تشمل طبعة الخطة العالمية للملاحة الجوية لعام ٢٠١٦ مواصفات جميع الوحدات والعناصر التي ترتبط جميعها بتطبيق التحسينات على المستوى المحلي أو الإقليمي أو العالمي. ويتطلب بعض هذه الوحدات والعناصر تنسيقاً على الصعيد العالمي من حيث الاتساق والتشغيل البيئي العالمي و/أو وفورات الحجم. وتشكل الوحدة FICE والعملية القائمة على المسار (TBO) وإدارة المعلومات على صعيد المنظومة (SWIM) ونظام تقادي التصادم المحمول جواً (ACAS) أمثلة عن التحسينات الأساسية. ويُقترح، كحل بديل لمفهوم المسار الأدنى (كما جاء في طبعة الخطة العالمية للملاحة الجوية لعام ٢٠١٦)، أن تتضمن الطبعة المقبلة للخطة العالمية للملاحة الجوية مجموعة واضحة من معايير التطوير والتنفيذ على أساس الأداء. وبناءً عليه، ينبغي تحديد

وحدات وعناصر الخطة العالمية للملاحة الجوية التي تشكل الأساس المتين لإدارة الحركة الجوية على المستوى العالمي من أجل الوفاء بالاحتياجات على المستويين الإقليمي والعالمي.

٥-٢ دورة تحديث الخطة العالمية للملاحة الجوية

١-٥-٢ توجّه الخطة العالمية للملاحة الجوية وما يتصل بها من عمليات تحديث الإجراءات والبرامج الوطنية والإقليمية التي تركز على دورة الحياة الكاملة لتحسينات أداء الحركة الجوية، أي تحديد وإعداد التحسينات التشغيلية لإدارة الحركة الجوية والتحقق من صحتها وتنفيذها. وتجدر الإشارة إلى أن البرامج الإقليمية الكبيرة مثل برنامج البحوث لإدارة الحركة الجوية في إطار المجال الجوي الأوروبي الواحد (SESAR) ونظام النقل الجوي من الجيل القادم (NextGen) وغيرها تحدّد الخطط الرئيسية وخطط التنفيذ؛ وهي تنظّم أنشطة تنفيذ هذه الخطط وتضمن الإبلاغ عن النتائج ورصدها بشكل سليم. وتقوم مكاتب الإيكاو الإقليمية بوضع وتحديث الخطط الإقليمية للملاحة الجوية. أما مؤسسات وضع القواعد القياسية فتحدّد القواعد القياسية المعمول بها في قطاع الطيران. وينبغي للدول والمنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة أن تعمل على تحديث شروط المراقبة والترخيص لديها لتنفيذها بشكل يتسم بالسلامة وفي الوقت المناسب. وتساهم القطاعات المرتبطة بهياكل الطائرات والإلكترونيات الطيران والمرافق الأرضية لإدارة الحركة الجوية في العناصر أعلاه وتواكب الخطط الإنمائية والمتطلبات الجديدة فيما يخص منتجات كل منها. وللحفاظ على فعالية جميع هذه الأنشطة الرئيسية وكفاءتها، لا ينبغي إدخال تغييرات جدّ متكررة عليها من خلال عمليات تحديث الخطة العالمية للملاحة الجوية. وبالتالي، من المهم تنفيذ دورة حياة الخطة العالمية للملاحة الجوية بما يضمن الحفاظ على المواءمة العملية بين المبادرات والإجراءات والبرامج الحالية للتحديث.

٢-٥-٢ ويُقترح التخطيط لإضافة ما يلزم من عمليات تحديث جوهرية وهامة مرة كل ٣ سنوات وأخرى طفيفة مرة كل ٣ سنوات. ولمواصلة تنظيم التغييرات وتحقيق التماسك، يُقترح وضع مستويات مفصلة في الخطة العالمية للملاحة الجوية، بحيث يكون أرفع مستوى بمثابة وثيقة تنفيذية تمثل أهداف الأداء والرؤية والخطط الرفيعة المستوى. أما المستويات التي تقلّ عن المستوى التنفيذي فتشكل مستويات متزايدة للتفاصيل والتي يمكن تحديثها أكثر من مرة وينبغي أن تستند إلى أدوات إدارة المعلومات.

٣-٥-٢ كما ينبغي أن يُتيح معدل تحديث أحكام الإيكاو قدرًا مرضيًا من التنفيذ من جانب الدول والأقاليم وقطاع الطيران. ويؤثر العدد المتزايد لأحكام الإيكاو بعض الشواغل إزاء تماسك الإطار العام للإيكاو على المدى البعيد. وقد سبق للمؤتمر الثاني عشر للملاحة الجوية أن أشار إلى الحاجة إلى تحقيق هذا التماسك (التوصية ١/١ هـ)) كما تناولتها عدة قرارات صدرت عن الجمعية العمومية على مدى السنوات السابقة (وآخرها القرار ٣٨-١١). ويُطلب إلى الإيكاو أن تكثّف جهودها حفاظاً على تماسك مجموعة أحكام الإيكاو.