

المؤتمر الحادي عشر للملاحة الجوية

مونتريال، ٢٢/٩-٣/١٠/٢٠٠٣

البند ٣: أهداف الأداء في إدارة الحركة الجوية من منظور السلامة والكفاءة والانتظام،

ودور مفهوم "الأداء الكلي المطلوب للنظام" في هذا الصدد

٣-٢: مفهوم "الأداء الكلي المطلوب للنظام" (RTSP)

الأداء: الى أين الآن؟

(مقدمة من أستراليا)

ملخص

تدعو هذه الورقة الى استمرار العمل في موضوع الأداء، وتطرح عددا من التوصيات التي تعتبر شرطا للتأييد الأولي لما تم انجازه حتى الآن وكذلك لما يجب القيام به في المستقبل بصدد هذا الموضوع.

١- مقدمة

١-١ يشير وصف هذا البند من جدول الأعمال الى أنه من المتوقع أن تسهل توصيات المؤتمر تبني مفهوم "الأداء الكلي المطلوب للنظام" (RTSP).

١-٢ وتقترح هذه الورقة قائمة من هذه التوصيات التي تتعلق بالتأييد الأولي لما تم انجازه حتى الآن، وكذلك لما يجب القيام به في المستقبل بصدد هذا الموضوع.

٢- مناقشة

١-٢ كانت المهمة الموكلة لفريق خبراء المفهوم التشغيلي لإدارة الحركة الجوية (ATMCP) ذات طبيعة مبدئية (أي "... تحديد ودراسة امكانية ...").

٢-٢ ويشير تقرير الاجتماع الأول للفريق بوضوح الى أن هناك المزيد من العمل المطلوب انجازه والذي يفوق حجم العمل المقدم في ذلك الوقت (مارس ٢٠٠٢).

وأنتجت المداولات في فريق خبراء ATMCP المبادئ التالية:

- (أ) أن الأداء ليس مجرد موضوعا بسيطا وأنه ليس هناك حلا سريعا له بمجرد توفير الأموال.
- (ب) يجب الربط بقوة بين الأداء وتوقعات المنتفعين.
- (ج) أنه بينما تعتبر السلامة العنصر المستقل الفائق الأهمية، فهي ليست سوى واحدة من توقعات عديدة.
- (د) أن التوقعات ليست مستقلة — وقد يكون من الضروري اجراء تبادلات — وأن التوقعات مفيدة طالما كان هناك اتفاق على مدى فائدتها والتزام بعدم خرقها.
- (هـ) أن الاطار يجب أن يكون مفيدا لمختلف أنواع المنتفعين، مثل الجهات المسؤولة عن تصميم الفضاء الجوي، والجهات التنظيمية، والعمليات اليومية، والجهات المسؤولة عن تقديم الخدمات ... الخ.
- (و) أنه بينما يجب أن يكون قياس الأداء بسيطا نسبيا، فيجب في المقام الأول أن يكون ذا معنى.
- (ز) يجب ألا يكون هناك قياس بدون هدف محدد.
- (ح) أن مجموعة من النماذج المترابطة^١ يجب أن:
- (١) تربط بين الأسباب والنتائج ووسائل قياس كل منها.
- (٢) تكون دقيقة ومفصلة ويعتمد عليها وآنية في قدرتها على الاستباق الى الحد اللازم فقط لهامش الخطأ المقبول في صنع القرار (مثلا، لا يجب بالضرورة أن يحتوي على معادلات ودالات معقدة).
- (٣) يمكن تنفيذها بشكل مستقل لمقاومة اختبار الوقت.
- (ط) أن الأداء ليس موضوعا متعدد التخصصات فحسب — أي مختلف الأفرع — بل هو أيضا موضوع ينطوي على اتجاهات نظر متعددة، أي جهات متعددة (مثل المنتفعين، ومقدمي الخدمات، والمنظمين وغيرهم).

^١ مجموعة النماذج ذات الصلة المشار إليها ضرورية جدا للوصول الى العملية الممتازة والمستمرة لاتخاذ القرارات التي تفرضها الموارد المحدودة الحالية. ويمكن لمثل هذه المجموعة أن تقدم عن ادارة الحركة الجوية فهما أكبر، وأعمق مما نعرفه الآن، بنفس طريقة فهم الطب لتفاعل الأسباب والآثار في وظائف جسم الانسان وأعضائه، وكما هو الحال بالنسبة لهندسة السيارات والصواريخ ... الخ.

ما هو الغرض من هذه المجموعة من النماذج ذات الصلة؟ لأن عملية اتخاذ القرارات بطريقة ممتازة لم تتحقق أبدا بدون معرفة ممتازة للواقع، ولأن قانون تناقص العائد يسري، ولأن المنافع الحقيقية يجب أن تتحمل تكاليف الاستثمارات، ولأن الموضوع لا يتعلق بوضع حاسبات آلية كثيرة بقدر الامكان وأن نضع ثقتنا العمياء في حل تكنولوجياي. فالأمر يتعلق بالتركيز على اتفاق أقل قدر من الموارد — سواء كانت تتمثل في حاسبات آلية أو غير ذلك — للحصول على أقصى منفعة للصناعة ككل. وينطوي ذلك على قاعدة نفاذ الرؤية وأن نكون أذكاء، كما يرد في هذا المثال الافتراضي: اذا أمكن تقليل الدوامة الظلية بمقدار النصف، يمكن زيادة الطاقة الاستيعابية بمقدار الضعف. ويجب، ان أمكن، بذل محاولات لادخال النماذج المذكورة أعلاه في العمل الذي تقوم به الايكاو (مثل نماذج الحوادث ... الخ).

(ي) لا داعي لاتخاذ قرارات سريعة، ومن المحتمل أن يطلب من فرع البحوث والتطوير اجراء اختبار لفاعلية ومصدقية بعض الجوانب في أي اطار.

(ك) أن هذا العمل لا يمكن اتمامه من خلال فرق خبراء منعزلة عن بعضها البعض يكون ضمن صلاحياتها استعراض عناصر الأداء الفردية (مثل RCP و RSP وغيرها).

(ل) يجب أن تعكس تدابير الأداء توقعات المنتفعين بصدق، ويجب أن تكون بسيطة على الأقل، ويمكن قياسها، ودقيقة، وذات مصداقية وآنية (SMART)، وأن تطبق على نحو موحد عبر النظام بأكمله. وتشمل الاعتبارات الأخرى اللازمة للحكم على تدابير مطروحة ما يلي: اجراءات تشمل النظام بأكمله بالمقارنة الى اجراءات فردية، والأسباب المتعددة بالمقارنة الى أسباب فردية، والتدابير السريعة مقابل التأخر في اتخاذ التدابير، والخاص مقابل العام، والهدف مقابل العملية، والتنظيم مقابل الفرد، والمحلي مقابل العالمي، واسم الشهرة مقابل الطراز، والعمليات الحسابية للدعم المنطقي^٢ (مثل الجمع... الخ).

(م) أن ادارة الحركة الجوية عملية متعددة المتغيرات تسعى الى التوفيق بين الطاقة الاستيعابية والطلب في مراحل زمنية مختلفة وفي الحالات التي تقيد فيها القرارات الاستراتيجية عادة القرارات اللاحقة. وهكذا (بالتالي)، يمكن توسيع فكرة التعارض لتشمل متغيرات بخلاف السلامة. وهكذا (بالتالي) فان النتائج تختلف حسب اختيار المتغيرات الأمثل والوصول الى المستوى الأمثل هو أمر استراتيجي بشكل واقعي.

٤-٢ يعتمد نجاح أي عملي مستقبلي في هذا الصدد كثيرا على الحفاظ على العمل القيم والافتراضات المحققة حتى الآن. ولذلك وضعت التوصيات.

٣- الاجراء المعروض على المؤتمر

١-٤ يدعى المؤتمر الى ما يلي:

(أ) أن يطلب من الايكاو أن تعجل من العمل الجاري حاليا بصدد الأداء مع ضمان اجرائه باشراف سلطة تنسيق مركزية في نفس الوقت (مشابهة مثلا لفريق خبراء المفهوم التشغيلي لادارة الحركة الجوية (ATMCP)).

(ب) أن يطلب من الايكاو انشاء وصلة رسمية ومتواصلة بين المجموعات التي تعمل في مجالات الأداء والسلامة.

(ج) أن يطلب من الايكاو، للمساعدة في الحصول على موافقة الدول اليوم وفي المستقبل، أن العمل القادم بصدد الأداء — بما في ذلك أسلوب العمل نفسه — يجب أن يقبل ويطبق المبادئ الواردة في الفقرات السابقة من ٣-٢ (أ) الى ٣-٢ (م) بطريقة يمكن التحقق من صحتها.

— انتهى —

^٢ وكمثال على ذلك، هل نتيجة جمع قيم مستقلة جغرافيا لنفس اجراءات الأداء يؤدي الى نتيجة منطقية للمناطق الجغرافية كلها؟