

المؤتمر الحادي عشر للملاحة الجوية

مونتريال، ٢٢/٩-٣/١٠/٢٠٠٣

تقرير مقدم من اللجنة (أ) الى المؤتمر عن البند ٣ من جدول الأعمال

وافقت اللجنة (أ) على التقرير المرفق لتقديمه الى الجلسة العامة.

كارستن تيل
رئيس اللجنة (أ)

ملاحظة - بعد نزع هذا الغلاف، يجب ادخال هذه الوثيقة في المكان المناسب من ملف التقرير.

البند ٣: أهداف الأداء في إدارة الحركة الجوية من منظور السلامة والكفاءة والانتظام ودور مفهوم الأداء الكلي المطلوب للنظام في هذا الصدد

١-٣ مقدمة

١-١-٣ في إطار هذا البند من جدول الأعمال، نظر الاجتماع في وضع أهداف الأداء لإدارة الحركة الجوية وفي مفهوم "الأداء الكلي المطلوب للنظام" (RTSP).

٢-٣ أهداف الأداء لإدارة الحركة الجوية

أداء الاتصالات المطلوب (RCP)

١-٢-٣ جرى استعراض نشاطات الـإبكاو الرامية لاعداد مفهوم أداء الاتصالات المطلوب (RCP) في تقديم خدمات الحركة الجوية. ولوحظ أنه في عام ١٩٩٦، أثناء نظر فريق الخبراء المعني باتصالات الطيران المتحركة في الجوانب العامة في التطور المستقبلي للوصلة الرقمية على التردد العالي جدا (VDL)، اعتبر الفريق أداء الاتصالات المطلوب كمجموعة من بارامترات الأداء تحدد قيمها المتطلبات التشغيلية لنظم الاتصالات في مختلف مراحل الطيران. وأحيط الاجتماع علما بأن فريق الخبراء وافق على وجود حاجة ملحة لتقييم مختلف الخيارات الفنية لنظم الاتصالات في ضوء هذه المجموعة من البارامترات. ومتابعة لذلك، كلفت لجنة الملاحة الجوية فريق الخبراء المعني بالاستطلاع التابع للتقائي (الذي أعيدت تسميته لاحقا فريق الخبراء المعني بوصلة البيانات التشغيلية (OPLINKP) باعداد مفهوم لأداء الاتصالات المطلوب (RCP).

٢-٢-٣ لوحظ أنه قبل ظهور نظم اتصالات البيانات لخدمات الحركة الجوية (ATS) جرى تقييم نظم الاتصالات الصوتية على أساس الأداء الفعلي، اذ كان من الواضح بسهولة متى تتدهور هذه الاتصالات أو تنقطع. ولكن هذه الاشارات لا تقدم بنفس الطريقة في حالة وصلة البيانات. ولذلك فان اعتماد الاتصالات بالبيانات كتكنولوجيا لنظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية (CNS/ATM) بالإضافة الى الاتصالات الصوتية، يتطلب ايجاد وسيلة معتمدة رسميا لتحديد أداء الاتصالات المناسب لطائفة من مهام خدمات الحركة الجوية. وينبغي اعتبار هذا المفهوم مكملا لأسلوب اعداد النماذج التحليلية لتقييم مخاطر الارتطام.

٣-٢-٣ أحاط الاجتماع علما بعدد من الخصائص الرئيسية لأداء الاتصالات المطلوب، وأهمها أن المفهوم مبني على الأداء ومتركز على العامل البشري ومهم من الوجهة التشغيلية ومستقل عن التطورات التكنولوجية المحددة.

٤-٢-٣ لوحظ أنه جرت في عام ٢٠٠١ استشارة الدول والمنظمات الدولية بشأن المفهوم التشغيلي لأداء الاتصالات المطلوب الذي أعده فريق الخبراء المعني بوصلة البيانات التشغيلية، وأعلنت غالبية هذه الدول والمنظمات في ردودها أنها تدعم دعما كاملا المفهوم التشغيلي لأداء الاتصالات المطلوب. وأحيط الاجتماع علما بأن فريق الخبراء المذكور يواصل العمل في هذه المهمة ومن المتوقع أن يقدم تقريراً عن التقدم الملموس بحلول عام ٢٠٠٥.

٥-٢-٣ وافق الاجتماع، على أساس مناقشاته، على الحاجة الى مزيد من العمل لاعداد وسائل لتحديد مقتضيات الأداء الملائمة للافتراضات التي تضعها دراسات الفصل، خاصة بالنسبة لتدخل المراقب والانحرافات التي يبدأها الطيار من أجل الطقس في الإطار الذي يقدمه مفهوم أداء الاتصالات المطلوب. وجرى الموافقة أيضا على أن ثمة حاجة الى مزيد من العمل بشأن العلاقة بين مفهوم أداء الاتصالات المطلوب والتشغيل البيئي، والى بذل جهود في مجالات توحيد

أنواع وتوزيع أداء الاتصالات المطلوب وتقييم كفاية إجراءات خدمات الحركة الجوية الدولية للبيئات الجديدة الخاصة بالاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية ومتابعة الأداء المتعلق بالسلامة.

٦-٢-٣ اعترافاً بالموقف المهم الذي ستخذه الدول والمجموعات الإقليمية للتخطيط والتنفيذ في ضمان تنفيذ منظم ومنسق لأداء الاتصالات المطلوب، أحاط الاجتماع علماً بأن العمل الجاري الذي يضطلع به فريق الخبراء المعني بوصلة البيانات التشغيلية سيستمر في التركيز على كيفية توفير أداء الاتصالات المطلوب للمجموعات الإقليمية للتخطيط والتنفيذ أساساً لأعداد وثائق وإجراءات وبرامج لإدخال أداء الاتصالات المطلوب في منهجية تخطيط المجال الجوي. وفي هذا الصدد، رُئي أن الدعم من الدولة والدعم الإقليمي للتخطيط على أساس الأداء خطوة أولى ضرورية في التقدم صوب مرحلة التنفيذ.

٧-٢-٣ وفي ضوء الحاجة الملحة إلى تحقيق تنافس عالمي في إجراءات الأداء الخاص بالاتصالات، أوصى الاجتماع بأن تولي الإيكاو أولوية عالية للمضي قدماً في هذا العمل مما يمكن من تنفيذ الأداء المطلوب في مجال الاتصالات، مع ضمان الاتساق التام مع المفهوم الأوسع للأداء الكلي المطلوب للنظام الذي يجري تطويره في الوقت ذاته:

التوصية ١/٣ — الأداء المطلوب في مجال الاتصالات (RCP)

أن تقوم الإيكاو بما يلي:

أ) الاستمرار في إعداد القواعد والتوصيات والإجراءات والمواد الإرشادية بشأن الأداء المطلوب في مجال الاتصالات.

ب) التحري بشأن مجالات لإجراء المزيد من العمل لتحديد العلاقة بين مفهوم الأداء المطلوب في مجال الاتصالات ودراسات الفصل والتشغيل البيئي، وتوحيد أنواع وتوزيع الأداء المطلوب في مجال الاتصالات، وكفاية وظائف وإجراءات خدمات الحركة الجوية للبيئات الجديدة الخاصة بالاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية، وكذلك متطلبات متابعة الأداء المتعلق بالسلامة.

مصفوفة الأداء وإدارة الحركة الجوية

٨-٢-٣ خلال المزيد من المناقشات بشأن أهداف الأداء لإدارة الحركة الجوية، تم تقديم عدة طروح بشأن العمل المضطلع به بصدد تحليل الأداء الاقتصادي، بما في ذلك الجودة وكفاءة الخدمة ووضع المستويات القياسية.

٩-٢-٣ أحيط الاجتماع علماً بالأعمال الجارية داخل الإيكاو سعياً لتحديد اشتراك المنظمة مستقبلاً فيما يتصل بتطوير واستخدام مصفوفة أداء في تقديم خدمات إدارة الحركة الجوية وما يتصل بها. ولوحظ أنه تجري مراجعة وتوسيع دليل اقتصاديات خدمات الملاحة الجوية (الوثيقة Doc 9161)، الذي يتضمن مواد إرشادية بشأن الجوانب التنظيمية والإدارية والمالية لتشغيل وتقديم خدمات الملاحة الجوية. وعلى أساس الأعمال المضطلع بها في عدة دول، سيقدّم الدليل في نهاية المطاف وصفاً عاماً لأفضل أساليب العمل في المستويات القياسية وقياس الأداء، غير أن ذلك دون الدخول في التفاصيل أو محاولة تعريف أي بارامترات. وسيكون الإرشاد بصيغة غير الزامية ويشجع الدول على نشر مقاييسها الخاصة للأداء لتسهيل التشاور مع المنتفعين.

١٠-٢-٣ وجرى التأكيد على أنه من المتوقع جني منافع كبيرة من إدخال نظام قوي وواضح ومستقل لاستعراض الأداء، ومثلاً فإن تحسين بنسبة ١٠٪ في الاقتصاد يعادل، في أوروبا وحدها، توفيراً محتملاً لنحو ٦٠٠ مليون يورو في

السنة. وتم التأكيد أيضا على أن تحليل الأداء الاقتصادي لإدارة الحركة الجوية يعتبر عنصرا أساسيا في نظام استعراض الأداء لضمان الجدوى الاقتصادية في خدمات الملاحة الجوية ولدعم عمليات تحديد الأهداف والأداء.

١١-٢-٣ لاحظ الاجتماع أن توقعات شركات الطيران تتجاوز أحيانا ما يسود وسط أعضاء مجتمع إدارة الحركة الجوية الآخرين. وفي هذا الصدد، أقر الاجتماع بأنه مع أن السلامة تأتي قبل أي اعتبار آخر إلا أن الفعالية والانتظام أساسيان لتنمية قطاع النقل الجوي بشكل مستدام وفعال ومجد اقتصاديا. وتؤثر فعالية مورد خدمات إدارة الحركة الجوية في تقديم الخدمات، بما فيها المعدات والتوظيف، تأثيرا عميقا على تكلفة تلك الخدمة لمستخدم الفضاء الجوي. ومع أن كثيرا من العناصر المرتبطة بفعالية وانتظام إدارة الحركة الجوية لا يمكن بعد اثباتها حسابيا، إلا أنها قابلة للقياس وينبغي تقييمها من خلال المراقبة، وتحديد المعالم. وفي هذا الصدد، من الضروري الحفاظ على أعلى درجات الانفتاح والوضوح.

١٢-٢-٣ بيد أنه أثبتت نقطة أن المؤشرات الاقتصادية وحدها لا تكفي، بل أن عوامل أخرى مثل عدد العاملين المدربين وتوصيات السلامة التي عولجت هي أيضا مقاييس مهمة متعلقة بالأداء.

١٣-٢-٣ أقر الاجتماع بأن بعض الحذر ملائم فيما يتعلق بالمستويات القياسية، على ألا تغيب عن الأذهان الحاجة للتنوع، وأن جميع مواقع الدول ليست متشابهة وأنه لا ينبغي النظر في الجوانب الكمية فحسب بل أيضا الجوانب النوعية. ومن جهة أخرى، فإن ما لا يقاس متاح له فرصة ضئيلة للتحسن.

١٤-٢-٣ أشير إلى أنه من السهل إضافة نظام لإدارة الجودة إلى نظم إدارة السلامة التي تنفذ حاليا. وسيشجع هذا على جو من التحسن المستمر بين مقدمي خدمات الحركة الجوية.

١٥-٢-٣ أخذ الاجتماع علما بالتقدم فيما يتعلق بتحليل الأداء الاقتصادي لإدارة الحركة الجوية ووضع المستويات القياسية، وأوصى بأن تواصل الايكاو عملها في هذا المجال، بما في ذلك إجراء تقييم للحاجة إلى التوحيد القياسي العالمي للمتطلبات الدنيا لتقديم التقارير.

التوصية ٢/٣ — التوحيد القياسي للمتطلبات الدنيا لتقديم التقارير

أن تواصل الايكاو عملها في مجال الأداء الاقتصادي لإدارة الحركة الجوية والمستويات القياسية، وأن تقوم بتقييم الحاجة للتوحيد القياسي العالمي للمتطلبات الدنيا لتقديم التقارير فيما يتعلق بالافصاح عن المعلومات.

٣-٣ مفهوم الأداء الكلي المطلوب للنظام (RTSP)

مقدمة

١-٣-٣ استعرض الاجتماع نتائج عمل فريق الخبراء المعني بالمفهوم التشغيلي لإدارة الحركة الجوية حتى الآن بشأن موضوع الأداء والأداء الكلي المطلوب للنظام. وحدد فريق الخبراء أداء إدارة الحركة الجوية بما في ذلك فكرة الأداء الكلي المطلوب للنظام بصفته جانبا أساسيا في المفهوم التشغيلي لإدارة الحركة الجوية وبالتالي قرر إدراج الأداء الكلي المطلوب للنظام في المفهوم التشغيلي. وكان الغرض من المناقشة هو توضيح واعداد الخطوات التالية لتطوير الأداء الكلي المطلوب على أساس المناقشات الأولية المتعلقة بجدوى الأداء الكلي المطلوب للنظام كمنهجية لقياس أداء نظام إدارة الحركة الجوية.

٣-٣-٢ أشير الى أن المهمة التي اضطلع بها فريق خبراء المفهوم التشغيلي لإدارة الحركة الجوية (ATMCP) كانت ذات طبيعة مبدئية فقط، وهناك المزيد من العمل المطلوب انجازه بغية تغطية موضوع أداء إدارة الحركة الجوية على مستوى الوضوح المنشود.

الحاجة الى اعطاء وجهة لمستويات الأداء

٣-٣-٣ وافق الاجتماع على أن السلامة هي الجانب الغالب للأداء في الطيران.

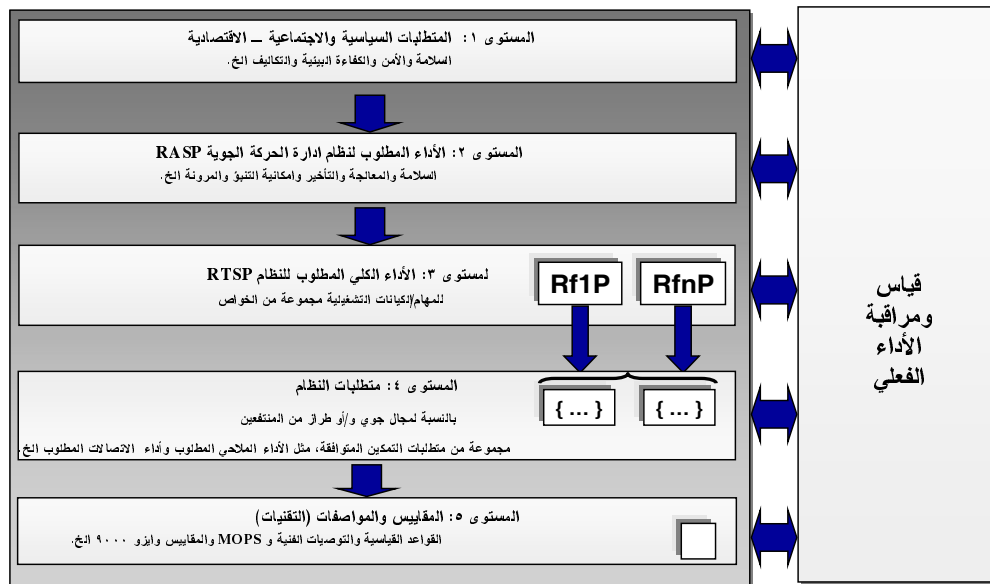
٣-٣-٤ لوحظ أن إدارة الحركة الجوية تناقش بصورة متزايدة من حيث الأداء. وان التحول الى المؤسسات، والتحرك نحو بيئة تنظيمية جيدة البنية كلها عوامل تضع ضغطا متزايدا على المساءلة. وفي هذا الصدد، وافق الاجتماع على أن تحديد أهداف وانجازات الأداء ييسر اقامة حوار ايجابي بين الأطراف المعنية.

٣-٣-٥ وتمت الموافقة أيضا على أنه من الضروري أن تعد النظم بناء على الأهداف التي يتعين تحقيقها. وأن غياب أهداف الأداء على المستوى الملائم من التجريد من ناحية ونقص الادراك لأثر تغيير الأهداف من ناحية أخرى يعرقل بشدة عملية صنع القرار.

مفاهيم أداء إدارة الحركة الجوية

٣-٣-٦ رأى الاجتماع ان فهم طبيعة أداء النظام يعد شرطا أساسيا لتطوير أي نظام معقد، وأقر بالتسلسل الهرمي الآتي المكون من خمس مستويات التي تتعلق بأداء إدارة الحركة الجوية.

مفاهيم الأداء التسلسلية لإدارة الحركة الجوية



الشكل ١ – مفاهيم الأداء

٧-٣-٣ تم الاتفاق على ضرورة النظر الى الأداء من مناهير عديدة، مثل منظور السلامة ومنظور التكلفة، بالإضافة الى النظر اليه من مناهير المتطلبات وتصميم النظام ومواصفاته، وضرورة ممارسة التقييم الفعلي والرصد. ولذلك وافق الاجتماع على التسلسل الهرمي للمفاهيم على النحو المصور في الشكل البياني أعلاه بوصفه الأساس السليم لأعمال المستقبل في هذا المجال.

٨-٣-٣ ويمثل المستوى رقم ١ في الشكل التوقعات السياسية والاجتماعية والاقتصادية عالية المستوى التي ينتظرها المجتمع و/أو قطاع النقل الجوي من النظام المستقبلي لإدارة الحركة الجوية. لذلك ينبغي أن تكون التدابير الضرورية لتلبية هذه التوقعات هي الموجهة لتصميم النظام. ويتبين بصورة أكثر تحديداً أن هذه التوقعات العامة تتعلق بالشواغل الفنية والاقتصادية والبيئية وغيرها من أجل التشغيل الفعال لنظام إدارة الحركة الجوية، وهي تشمل على وجه الخصوص مجالات السلامة والأمن والكفاءة البيئية والاقتصاد والسعة والارتفاع والانصاف والكفاءة العامة والمرونة وصحة التنبؤات والتشغيل البيئي على مستوى العالم، ومشاركة مجتمع إدارة الحركة الجوية بأسره.

٩-٣-٣ لوحظ أن التوقعات يمكن أن تكون صعبة التحقيق. ولذلك يتعين إيجاد الحلول التوفيقية بالتفاوض طوال عملية تطوير نظام إدارة الحركة الجوية، وذلك بقصد تحقيق الحد الأقصى من مزايا ذلك النظام لكل أصحاب المصلحة.

١٠-٣-٣ مواصفات أداء نظام إدارة الحركة الجوية هذا، والواردة تحت عنوان "الأداء المطلوب لنظام إدارة الحركة الجوية (RASP)" حددت مجموعة ثانية من المؤشرات المتعلقة بتوقعات المنفعين التي تتعلق بالخدمات التشغيلية التي يقدمها نظام إدارة الحركة الجوية بشكل عام الى المنفعين. ويمكن أن تعتبر هذه المؤشرات مؤشرات للأهداف الفرعية لتوقعات المستوى رقم (١) من المنظور المحدد للأداء التشغيلي لنظام إدارة الحركة الجوية.

١١-٣-٣ رأى الاجتماع بشكل أكثر عمومية أن مقاييس الأداء المطلوب لنظام إدارة الحركة الجوية ينبغي أن تشمل مجموعة من الأهداف التشغيلية عالية المستوى لتغيير نظام إدارة الحركة الجوية العالمي حسب أعلى مستويات المواصفات (على سبيل المثال، الأهداف التشغيلية لتخفيف الآثار على البيئة، في توازن مع السلامة والانتظام). وبالتالي يمكن النظر الى الأداء المطلوب لنظام إدارة الحركة الجوية على أنه مجموعة من المتطلبات الخاصة بمهام نظام إدارة الحركة الجوية، تهدف الى تحقيق أعلى هدف تشغيلي للنظام.

١٢-٣-٣ لوحظ أن متطلبات الأداء المطلوب لنظام إدارة الحركة الجوية قد تكون عالية جداً أحيانا بل وقد لا يمكن تحقيقها فنيا ومالياً، وفي هذه الحالات ينبغي التثبت بصفة أولية من صحة هذه المتطلبات. والغرض من هذا التثبت هو وضع المتطلبات القابلة للتنفيذ في الواقع عندما لا تتوافر موارد كافية بما يضمن أفضل مؤشرات على أساس المعايير الاقتصادية للتكلفة. ولا ينبغي استثناء فكرة عدم توافق متطلبات الأداء المطلوب مع مدى الموارد الفنية والمالية المتاحة. وفي هذه الحالات، ولما كانت السلامة الجوية هي صاحبة الأولوية، لا بد من ضبط قيمة بقية متطلبات الأداء المطلوب لنظام إدارة الحركة الجوية.

١٣-٣-٣ لاحظ الاجتماع أن المستوى رقم (٣) الذي يشمل أعلى مقاييس الأداء العام للمهام الرئيسية في نظام إدارة الحركة الجوية سمي "مستوى الأداء الكلي المطلوب للنظام (RTSP)". ان المهام الأساسية لنظام إدارة الحركة الجوية أو عناصر المفهوم (تنظيم وإدارة المجال الجوي، وعمليات المطارات، وتحقيق التوازن بين الطلب والسعة، وتزامن الحركة، والعمليات التي يشغلها المنفعون بالمجال الجوي، وفض التضارب، وتنظيم خدمات إدارة الحركة الجوية) تشكل

أجزاء من نظام ادارة الحركة الجوية الكامل مقسمة الى مهام تمثل في مجموعها وتكاملها النظام العالمي لادارة الحركة الجوية. وأكد الاجتماع على أهمية الاعتبارات المتعلقة بالبيئة. وقد يكون للحاجة للوفاء بمتطلبات السلامة ضمن قيود بيئية تؤثر على الكفاءة أو الطاقة الاستيعابية أو الانتظام.

٣-٣-١٤ يرتبط الأداء الكلي المطلوب للنظام بأداء الخدمات التي تقدمها عناصر مفهوم ادارة الحركة الجوية. وفي هذا السياق فان مصطلح "خدمة" يشير الى تنفيذ مهمة من مهام نظام ادارة الحركة الجوية. وينبغي أن تكون المتطلبات تجريدية بما فيه الكفاية لتحقيق المرونة في اختيار حلول التنفيذ ومنع تكاثر حلول بعينها. ويتعذر تحديد المتطلبات بصورة مستقلة عن خيارات التنفيذ المختلفة. وبالتالي فان الأداء الكلي المطلوب للنظام يرتبط بمتطلبات النظام (المستوى رقم (٤)). ولبناء هذا الرباط ينبغي أن يشمل الأداء الكلي المطلوب للنظام مؤشرات تتيح تقييم الوسائل الفنية المناسبة لتنفيذ التصورات التشغيلية، أي لتنفيذ عناصر المفهوم أو أي أجزاء أخرى من نظام ادارة الحركة الجوية.

٣-٣-١٥ لاحظ الاجتماع أن مقاييس الأداء قابلة للتطبيق في نهاية المطاف على أجزاء كثيرة من نظام ادارة الحركة الجوية. ولاحظ في هذا الصدد أن المستوى رقم (٤) حدد مقاييس الأداء لادارة المعلومات وخدمات معالجة البيانات، والخدمات التشغيلية لنظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع. وعنوان هذا المستوى هو "متطلبات النظام"، وهو يتيح على وجه الخصوص العمل بمفاهيم أداء في البنية الملائمة لعناصر النظام مثل أداء الاتصالات المطلوب (RCP) والأداء الملاحي المطلوب (RNP). ويمكن وضع تدابير أخرى للأداء المطلوب مثل أداء الرصد المطلوب (RMP) لتحديد القدرة على رصد حالة الحركة الجوية في بيئة معينة، أو أداء التخطيط المطلوب لتحديد القدرة على التنبؤ بالوضع المستقبلي للطائرات.

٣-٣-١٦ رهنا بالمزيد من التحقق، يمكن وضع نموذجين للمستويين رقم (٣) ورقم (٤) باتباع خصائص متطابقة تتيح المزج أو الفصل بين عناصر المهام حسب الاقتضاء، فيتسنى بذلك تحديد المتطلبات الرئيسية للأداء الكلي المطلوب لكل بيئة معينة ولكل مستوى حركة معين.

٣-٣-١٧ يتعلق المستوى رقم (٥) بتقنيات ومنهجيات محددة لتنفيذ المستوى رقم (٤).

٣-٣-١٨ من المرجح ان الهيكل الهرمي المذكور أعلاه ونموذج الأداء الكلي يوفران الأساس المناسب لمناقشة الأداء ويساعدان على تنظيم العمل وتحفيز الاسهامات الفردية من قبل مختلف الهيئات والشركاء مثل الحكومات والهيئات الاقليمية والأمانة العامة، لوضع أساس منسق ومقبول بشكل عام لوضع متطلبات الأداء.

٣-٣-١٩ رأى الاجتماع أن توضع داخل اطار الايكاو مقاييس الأداء وأن يتم في المستقبل التوصل الى اتفاق على تعريف المقاييس للأهداف المختلفة التي يتعين بلوغها للمستويين رقم (١) ورقم (٢)، والى وضع مواد ارشادية لتحديد الأهداف على المستويات العالمية والاقليمية والقطرية. فضلا عن ذلك، ينبغي لاحدى الهيئات المناسبة في الايكاو تطوير وتجديد الاطار العام والمواد الارشادية بشأن الأداء الكلي المطلوب للنظام.

٣-٣-٢٠ تم الاتفاق كذلك على ضرورة اسناد الأعمال الرامية الى تحديد المتطلبات لجوانب معينة من نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية، أي العناصر الفردية للأداء الكلي المطلوب (المستوى رقم (٣))

والطبقات الأقل، الى الهيئات الفنية ذات الصلة، على أن تعمل هذه الهيئات بالتنسيق الوثيق فيما بينها ومع الهيئة المشار اليها في الفقرة السابقة.

٣-٣-٢١ رأى الاجتماع أن مرحلة هامة أخرى، وهي تخطيط أنشطة التنفيذ المتعلقة بالأداء الكلي المطلوب، تقع بصفة رئيسية في نطاق اختصاص مجموعات التخطيط والتنفيذ الاقليمية والدول، مع قيام الايكاف بدور تنسيقي عام من خلال الخطة العالمية للملاحة الجوية بنظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية (الوثيقة 9750 Doc). ويمكن أن تشمل هذه الأنشطة تعريف أهداف الأداء على المستوى الملتم وحسب السياسة العامة المتبعة. ويمكن اختيار مقاييس الأداء الكلي المطلوب للنظام اما من قائمة أعدت على المستوى العالمي واما من الحلول المتاحة محليا حسب كثافة الحركة المحلية. وركز الاجتماع في هذا الصدد على أن تتبع الأقاليم المختلفة تعاريف متطابقة لنموذج الأداء، ورأى في الوقت ذاته أن وضع تعريف شامل لاطار العمل العالمي المشترك يقتضي بعض الوقت. وينبغي بالتالي تشجيع مجموعات التخطيط والتنفيذ الاقليمية والدول على الشروع في عملية تخطيط مبنية على الأداء ومنسقة حسب التعاريف المنطبقة عالميا والموضوعة لنموذج الأداء الذي يمثل اطارا عالميا مشتركا، وذلك فور توافر هذه التعاريف.

٣-٣-٢٢ رأى الاجتماع أن رصد حسن الأداء يشكل جانبا مهما من جوانب الاطار العام للأداء وينبغي بالتالي النظر فيه على المستوى الملتم. وحيث أن الرصد الفعال يسفر عن معلومات تحسن هي والدروس المستفادة مستويات الأداء تحسينا ملحوظا عن طريق تسجيل ونشر الممارسات الجيدة، فقد رأى الاجتماع أن تضع الايكاف الارشادات اللازمة لمقاييس وقواعد الافصاح عن المعلومات وخطوطا ارشادية لتطبيقها الدول على المراقبة.

٣-٣-٢٣ أقر الاجتماع بأهمية اعطاء وجهة محددة للأداء في اطار ادارة الحركة الجوية وأن في الامكان وضع اطار للأداء يشمل مفهوم الأداء الكلي المطلوب للنظام. ولكن هذه أفكار جديدة وتتناول نظاما معقدة. وسيكون من الضروري تنويع طبقات النموذج وتحديد مختلف المهام والخدمات ذات الصلة بتفصيل أكبر للتحقق من صحة هذا النموذج. وجرى التأكيد بصفة خاصة على أنه بالنسبة للأداء المطلوب لنظام ادارة الحركة الجوية والأداء الكلي المطلوب للنظام، في حين تعتبر السلامة الجانب الطاعي، فهو واحد من عدة توقعات تشمل أيضا البيئة والكفاءة والانتظام، وأن جميع هذه الجوانب تتطلب موازنتها بعناية.

٣-٣-٢٤ هناك حاجة الى المزيد من العمل أيضا لتحديد عدة أمور ومن بينها المهام الرئيسية في كل عنصر من عناصر المفهوم التشغيلي لادارة الحركة الجوية، وتحليل المتطلبات المحتملة، وتحديد كيفية تحقيقها للتوقعات. كما ينبغي أن يتقرر أيضا كيفية دعم كل مهمة تشغيلية بالمهام الفنية حتى يكتمل النموذج ويشمل الارتباط المشترك بين مختلف المهام. وينبغي توضيح أصول التوقعات والمهام، وتحديد ما هو بالضبط الذي يحقق المتطلبات، وما هو الذي يناهض أهدافها الأصلية، وما هي أوجه الترابط بين هذه المسائل. ان وضع نموذج سببي لحل هذه المسائل والمسائل الأخرى ذات الصلة قد يوفر فهما لهندسة نظام ادارة الحركة الجوية أعمق مما يمكن تحقيقه على أساس المعلومات المتوافرة حاليا.

٣-٣-٢٥ يتعلق العمل المستقبلي بكل الطبقات، بدءا من فهم التوقعات المستقبلية المقترحة للمستوى رقم (١) وكيفية تحقيقها بصورة جماعية، ومرورا باعداد مواد التوحيد القياسي للجيل القادم من النظم الفنية المقررة في المستوى رقم (٥). ويجب أن تتقدم الأعمال بصورة متزامنة الى حد ما على كل المستويات، على أن تظل الأولوية هي توضيح المسائل المدرجة في الطبقات الأعلى من النظام الهرمي، وفهم تصرفات نظام ادارة الحركة الجوية ومدى حسن أدائه، وتعريف المؤشرات والأهداف، حيث أن هذه الجوانب لم تصل بعد الى النضوج الكافي ولأن معرفتها هي التي سوف تتيح بالتحديد

اتخاذ المزيد من القرارات لجميع المستويات الأخرى بثقة أكبر عما كانت في الماضي. وسيؤدي هذا بدوره الى اسراع الخطى نحو تحديث ادارة الحركة الجوية.

٣-٣-٢٦ أكد الاجتماع من جديد أن تعريف النظام العالمي المستقبلي لادارة الحركة الجوية ينبغي أن يستند الى أهداف موضوعة خصيصا للأداء يجب بلوغها ورصدها، والى المتطلبات التشغيلية والفنية ذات الصلة التي تهدف الى تحقيق الأداء المتفق عليه. ووافق الاجتماع على التوصية التالية:

التوصية رقم ٣/٣ — وضع اطار عمل لمستويات الأداء

أن تقوم الايكاو، بالتشاور مع الأعضاء الآخرين في مجتمع ادارة الحركة الجوية، بما يلي:

- أ) صياغة أهداف الأداء ومواعيده للنظام العالمي المستقبلي لادارة الحركة الجوية.
- ب) مواصلة العمل على تعريف مقاييس الأداء وخصائصه الأولية في سياق السلوك العام لنظام ادارة الحركة الجوية.
- ج) تنسيق وتحقيق انسجام كل الاسهامات ذات الصلة في اطار العمل العام للأداء الذي بدأه فريق خبراء المفهوم التشغيلي لادارة الحركة الجوية، بما في ذلك التعاريف والقواعد القياسية لمتطلبات الابلاغ والارشاد للمراقبة.
