

منظمة الطيران المدني الدولي

الجمعية العمومية – الدورة الخامسة والثلاثون

اللجنة الاقتصادية واللجنة الفنية

- البند رقم ٢٣: بيان موحد بسياسات وأساليب الايكاو المستمرة في مجال نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية (CNS/ATM)
- البند رقم ٢٨: مراقبة وتنظيم المطارات وخدمات الملاحة الجوية

أداء خدمات الملاحة الجوية

(وثيقة مقدمة من ٤١ دولة متعاقدة، أعضاء في اللجنة الأوروبية للطيران المدني)^٢

ملخص

تعيد هذه الوثيقة الى الأذهان أهمية أداء خدمات الملاحة الجوية والقرارات المتعلقة به داخل الايكاو وتصف خبرة أوروبا في هذا المجال.

تقترح هذه الوثيقة قيام الايكاو بتسريع وزيادة برنامج اجراءاتها المتعلقة بأداء خدمات الملاحة الجوية وأن تعطيه أولوية كافية في برنامج عملها الراهن. ويمكن أن يصبح اعتماد أهداف للأداء للنظام العالمي لادارة الحركة الجوية الدافع لاجراءات الايكاو في هذا المجال. صاغت هذه الوثيقة ونسقتها منظمة اليوروكنترول.

يرد الاجراء المعروض على الجمعية العمومية في الفقرة ٤.

^١ قدمت الايكاو النسخ الانجليزية والفرنسية والروسية والاسبانية.

^٢ ألبانيا، أرمينيا، استراليا، ازربيدجان، بلجيكا، البوسنة والهرسك، بلغاريا، كرواتيا، قبرص، الجمهورية التشيكية، السدانمرك، استونيا، فنلندا، فرنسا، ألمانيا، اليونان، هنغاريا، ايسلندا، ايرلندا، ايطاليا، لاتفيا، ليتوانيا، لكسمبورج، مالطه، مولدوفا، موناكو، هولندا، النرويج، بولندا، البرتغال، رومانيا، صربيا والجبل الأسود، سلوفاكيا، اسبانيا، السويد، سويسرا، جمهورية مقدونيا اليوغوسلافية السابقة، تركيا، أوكرانيا، المملكة المتحدة.

يشار الى الدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي الواردة أسماؤهم في القائمة السابقة بعلامة النجمة عند أسمائهم.

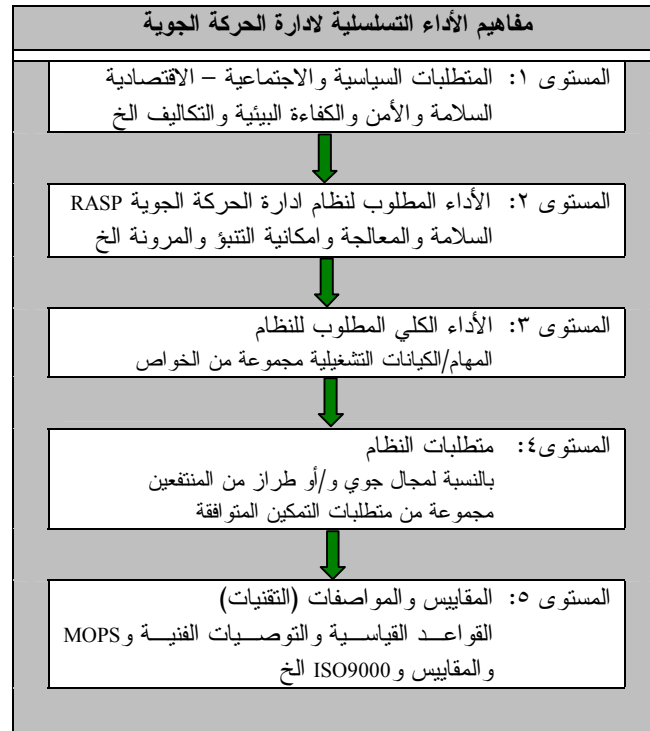
مقدمة - ١

١-١ من المعروف على نطاق واسع أن أداء خدمات الملاحة الجوية يتمتع بأهمية كبيرة لسلامة الطيران وكفاءته وانتظامه. وتقدر التكلفة المباشرة لخدمات الملاحة الجوية في أنحاء العالم بمبلغ يتراوح بين ١٥ و ٢٠ بليون دولار أمريكي. فضلا عن ذلك، يتحمل المنتفعون بالمجال الجوي تكلفة أعطال النظام (مثل التأخيرات) التي تصل الى بلايين الدولارات كل عام [المرجع رقم ١].

٢-١ شرعت الايكاو في تناول مسائل أداء خدمات الملاحة الجوية. وشجع مجلس الايكاو في عام ٢٠٠١ على استخدام بيانات الأداء لأغراض الادارة وفي دعم التشاور مع المنتفعين بالمجال الجوي (المرجع رقم ٢).

٣-١ شدد المؤتمر الحادي عشر للملاحة الجوية (٢٠٠٣) على أهمية مواصلة الايكاو لعملها في مجال الأداء الاقتصادي وعلى أن تجري تقييما للحاجة الى توحيد الحد الأدنى من المتطلبات للابلغ على مستوى العالم (التوصية ٢/٣). كما اتفق على أن مقاييس الأداء ينبغي أن توضع داخل اطار عمل للايكاو وأنه ينبغي التوصل الى اتفاق مستقبلي بشأن تعريف قياسات الأهداف والغايات المختلفة التي توضع على مستويات عالمية واقليمية وعلى مستوى الدولة. وأعاد المؤتمر التأكيد على أن النظام العالمي المستقبلي لادارة الحركة الجوية ينبغي أن يستند أهداف أداء محددة يتعين تحقيقها ورصدها (التوصية ٣/٣) [المرجع ٣].

٤-١ وضع فريق الخبراء المعني بمفاهيم ادارة الحركة الجوية التابع للايكاو (ATMCP) تسلسلا هرميا لمفاهيم أداء ادارة الحركة الجوية (انظر الشكل ١). ويمكن للخبرة المحصلة في أوروبا أن تساعد الايكاو في تطوير المستويين الأولين وهما: "المتطلبات السياسية والاجتماعية-الاقتصادية" و"الأداء المطلوب لنظام ادارة الحركة الجوية".



الشكل رقم ١: التسلسل الهرمي الذي وضعه فريق خبراء ATMCP لأداء ادارة الحركة الجوية

٥-١ يقوم فريق خبراء اقتصاديات خدمات الملاحة الجوية التابع للايكوا (ANSEP) بإعداد مواد إرشادية عن قياس أداء خدمات الملاحة الجوية وانتاجيتها (تنقيح الفصل الثالث، الباب (ج) من وثيقة الايكوا (Doc 9161).

٦-١ ويجري العمل أيضا بخصوص أداء خدمات الملاحة الجوية في أقاليم عدة. ومنذ التسعينات، كان هناك انتقال من الحلول "الفنية/التشغيلية" الى الاستراتيجيات "ذات التوجه نحو الأداء". واعتمدت دول عديدة الاستراتيجيات ذات التوجه الأدائي لخدمات الملاحة الجوية، وشمل ذلك الدول الاحدى والأربعين الأعضاء في اللجنة الأوروبية للطيران المدني.

٧-١ تشرح هذه الوثيقة النهج الذي اتخذته أوروبا تجاه مسائل أداء خدمات الملاحة الجوية والنتائج التي صدرت عنه. وتقتراح أن تقوم الايكوا بتسريع وزيادة برنامج اجراءاتها المتعلقة بأداء خدمات الملاحة الجوية واعطائه أولوية كافية في اطار برنامج عملها الراهن.

٢- النهج الأوروبي نحو أداء خدمات الملاحة الجوية

١-٢ ان الاستراتيجية التنظيمية للايكوا [المرجع رقم ٤] التي اعتمدت عام ١٩٩٧ هي استراتيجية ذات توجه نحو الأداء وليس الحلول. وتشمل استراتيجية ادارة الحركة الجوية لعام ٢٠٠٠ وما بعده [المرجع رقم ٥] التي اعتمدت عام ٢٠٠٠ أهداف أداء نوعية (السلامة والسعة والاقتصاد، الخ) وخارطة طريق واستراتيجيات فرعية مثل استراتيجيات الاتصالات والملاحة.

٢-٢ اعتمد الاتحاد الأوروبي عام ٢٠٠٤ أربعة تنظيمات شكلت "الأجواء الأوروبية الموحدة" (SES) [المرجع رقم ٦] التي سوف تطبق وتنفذ في دول الجماعة الأوروبية الأعضاء البالغ عددهم ٢٥ دولة وفي دول المنطقة الاقتصادية الأوروبية (EEA - ايسلندا والنرويج وسويسرا). ويتمثل هدف "الأجواء الأوروبية الموحدة" في "تعزيز مقاييس السلامة الراهنة والكفاءة العامة للحركة الجوية في أوروبا وتحقيق الحد الأقصى من السعة بما يلي متطلبات كل المنتفعين بالمجال الجوي وتقليص التأخيرات الى حدها الأدنى".

٣-٢ ويتكون النهج الأوروبي نحو خدمات الحركة الجوية ذو التوجه الأدائي مما يلي:

أ) تحديد أهداف الأداء.

ب) المقترضات التنظيمية والترتيبات الادارية للأداء لضمان تحقيق الأهداف والغايات الأساسية في سياق تنظيمي لتقديم الخدمة الموزعة.

١ السلامة: جرى التوليف بين المقترضات التنظيمية للسلامة واجراءات الادارة لضمان تحقيق أهداف السلامة.

١ التأخيرات: يُتبع نهج تعاوني لادارة التأخيرات والسعة يستند الى خطط فردية والتزامات لخدمات الملاحة الجوية تتسقها منظمة اليوروكونترول. وأثبت هذا النهج نجاحه في تلبية أهداف التأخير التي تمثل تحديا.

١ فعالية التكاليف: يتم وضع أهداف فرض الرسوم ومتطلبات تقديم التقارير وتعزيزها (نشر الخطط الخ) ويطبق التمييز على أساس سنوي لتحديد أفضل الممارسات ومجالات التحسين بين مقدمي خدمات الملاحة الجوية الأوروبيين.

ج) استعراض مستقل للأداء المتحقق من جانب لجنة استعراض الأداء (PRC) [المرجع رقم ٧]. ومن المطلوب وجود تدفق للمعلومات المتناغمة والموثوق بها لتحقيق هذا الهدف.

٤-٢ يتضمن الجدول رقم (١) ملخصاً للحالة الراهنة للنهج الأوروبي ذي التوجه نحو الأداء نحو ادارة الحركة الجوية. ويظهر مجالات الأداء الرئيسية والاجراءات المرتبطة بها. ويجري اعداد مواد تنظيمية أخرى مثل تنفيذ قواعد تنظيمات الأجواء الأوروبية الموحدة.

الاجراءات مجالات الأداء الرئيسية	السلامة	التأخيرات	فعالية التكاليف
أهداف الأداء	قيد الانتظار	ü	التطوير متفق عليه
التنظيم	متقدم بصورة جيدة، غير مطبق بالكامل	الحد الأدنى من الحوافز (دولة واحدة فقط)	مبادئ رسوم الطريق مقتضيات الإبلاغ الحوافز (دولة واحدة فقط)
ادارة الأداء	خطة العمل الاستراتيجية للسلامة	ü تعاونية في معظمها	خطط فردية التمييز
تدفق المعلومات	يتعين اقراره	ü	ü
استعراض الأداء	قيد التطوير	ü	ü
الأداء المتحقق	لا توجد معلومات حصرية	تحسن قوي	تحسن مرحلي

الجدول ١: حالة النهج الأوروبي للتوجه للأدائي نحو ادارة الحركة الجوية

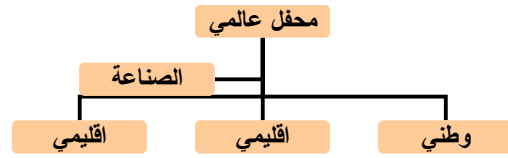
٥-٢ تلخيصاً لما سبق، يستند النهج الأوروبي نحو ادارة الحركة الجوية على وضع أهداف الأداء والتنظيم المنفصل عن تقديم الخدمة ونظم ادارة الأداء لضمان تحقيق الأهداف وتدفق المعلومات والاستعراض المستقل للأداء. ولعبت المبادئ والقواعد والاجراءات دوراً بارزاً، على الرغم من عدم تطورها الكامل، في تحسين أداء خدمات الملاحة الجوية في أوروبا.

٦-٢ ولكن أظهرت الخبرة أن نهج التوجه نحو الأداء داخل دولة/إقليم واحد يحتاج أن تغنيها وتعززها الخبرة والنتائج في مناطق أخرى. ومثال ذلك هو مقارنة المراكز المختارة لمراقبة المنطقة الأمريكية والأوروبية التي نشرتها PRC في عام ٢٠٠٣ [المرجع رقم ٨].

٣- نهج الايكاو المحتمل

١-٣ توجد الايكاو، بوصفها منظمة عالمية للطيران المدني الدولي، في وضع متفرد يسمح لها بتعزيز تحسينات الأداء في خدمات الملاحة الجوية بما يسهم في مهمتها لضمان تشغيل آمن ومنتظم وفعال واقتصادي للخدمات الجوية الدولية. كما أن للايكاو دوراً أساسياً تلعبه في الربط بين المبادرات الإقليمية وتقديم التوجيه على مستوى عالمي.

٢-٣ يمكن أن يصبح اعتماد أهداف الأداء للنظام العالمي لادارة الحركة الجوية الدافع الرئيسي لاجراءات الايكاو في هذا المجال. فضلاً عن ذلك، يمكن لمحفل عالمي لأداء خدمات الملاحة الجوية أن يُمكن من تقاسم خبرات الأقاليم والدول واغنائها على أساس عالمي وأن ينشرها في كل الأقاليم مع اشتراك الصناعة بالصفة التي يشرحها الشكل رقم ٢. وفي هذا الصدد، من المهم تعزيز المبادرات الوطنية والإقليمية ذات التوجه نحو الأداء التي يمكن أن تتسق من خلال مكاتب الايكاو الإقليمية.



الشكل رقم ٢: تقاسم الخبرة بشأن أداء خدمات الملاحة الجوية (المستويات الوطنية والاقليمية والعالمية)

٣-٣ وبغية جعل هذا المحفل ساريا، سوف تحتاج الايكاو الى وضع أهداف وغايات أداء عالية المستوى لسلامة والأداء الفني والاقتصادي على أساس عالمي واقليمي. ويمكن للايكاو أيضا أن تضع قواعد قياسية لمقتضيات الإبلاغ لخطط ونتائج الأداء والمواد الإرشادية ذات الصلة. ويمكن أن يستهل ذلك من خلال ندوة عالمية المستوى. وينبغي للايكاو أيضا أن تواصل عملها لتنفيذ التوصية ٣/٣ الصادرة عن المؤتمر الحادي عشر للملاحة الجوية بشأن وضع اطار للأداء.

٤-٣ وبناء على ذلك فان وثيقة العمل تلك تقترح أن تطلب الجمعية العمومية من الايكاو تسريع وزيادة حجم برنامج عملها المتعلق بأداء خدمات الملاحة الجوية وأن تعطي أولوية كافية له في اطار برنامج عملها الراهن. ومنظمة اليوروكنترول على استعداد تام للمساهمة بخبراتها في هذه الأنشطة.

٤-٤ - الاجراء المعروض على الجمعية العمومية

١-٤ يرجى من الجمعية العمومية القيام ما يلي:

أ) احراز تقدم عاجل في تنفيذ التوصية ٣/٣ الصادرة عن المؤتمر الحادي عشر للملاحة الجوية باستخدام فرق الخبراء الراهنة و/أو المجموعات متعددة التخصصات بشأن وضع أهداف وغايات للأداء الفني والاقتصادي عالي المستوى للنظم العالمية والاقليمية لادارة الحركة الجوية.

ب) تنظيم ندوة عالمية لتلبية الحاجة الى استحداث أهداف للأداء وللرصد المتواصل للأداء المخطط والمحقق.

ج) وضع قواعد قياسية لمقتضيات الإبلاغ عن نتائج الأداء ومعلومات الافصاح والمواد الإرشادية ذات الصلة.

- انتهى -

¹ Performance Review Report 6, section 8.1, EUROCONTROL, July 2003

² ICAO doc 9082/6 "ICAO's policies on Charges for Airports and Air Navigation Services", 6th Edition 2001

³ ICAO State Letter 12/4-04/30 dated 26th March 2004 regarding the Eleventh Air Navigation Conference (2003)

⁴ ECAC Institutional Strategy for ATM in Europe, adopted by ECAC Ministers of Transport, February 1997

⁵ Air Traffic Management Strategy for the Years 2000+ (ed. January 2003), EUROCONTROL,

<http://www.eurocontrol.int/eatmp/library/strategydoc/html>

⁶ Regulation (EC) No 549/2004 of the European Parliament and of the Council laying down the framework for the creation of the Single European Sky ("Framework Regulation")

⁷ Seventh Performance Review Report (PRR 7), covering the calendar year 2003, PRC, EUROCONTROL, April 2004,

<http://www.eurocontrol.int/prc>

⁸ A comparison of performance in selected US and European en-route Centres, PRC, EUROCONTROL, May 2003,

<http://www.eurocontrol.int/prc/index/html>