



الجمعية العمومية - الدورة السادسة والثلاثون

اللجنة الفنية

البند رقم ٣١: التطور المستمر للنظام العالمي لإدارة الحركة الجوية القائم على الأداء

التطور المستمر للنظام العالمي لإدارة

الحركة الجوية القائم على الأداء

(ورقة مقدمة من مجلس الإيكاو)

الملخص التنفيذي	
<p>عملا بقرار الجمعية العمومية ٣٥-١٥، تتضمن ورقة العمل هذه تقريرا مقدا إلى الجمعية العمومية عن التقدم الذي أحرزته المنظمة في تنفيذ النظام العالمي للملاحة الجوية القائم على الأداء.</p> <p>يبرز التقرير قبول المجلس للتعديل الثاني للخطة العالمية للملاحة الجوية، والأعمال التي تقوم بها لجنة الملاحة الجوية بصدد احتياجات النظام، والاستراتيجيات الانتقالية ووضع إطار الأداء، والمواضيع التي نوقشت في الندوة العالمية عن أداء نظام الملاحة الجوية (مونتريال، ٢٦/٣/٢٠٠٧ - ٣٠/٣/٢٠٠٧).</p> <p>الإجراء: يرجى من الجمعية العمومية أن تحث المجلس على اتخاذ الخطوات اللازمة لتشجيع مجتمع الطيران على اتباع نهج مشترك نحو تطوير وتنفيذ نظام إدارة الحركة الجوية القائم على الأداء.</p>	
الأهداف الإستراتيجية:	ورقة العمل هذه مرتبطة بالهدفين الاستراتيجيين A و D، وترمي إلى زيادة وعي الدول والمنظمات الدولية بالتطورات المرتبطة بتنفيذ النظام العالمي لإدارة الحركة الجوية القائم على الأداء.
الأثار المالية:	لا تنطبق.
المراجع:	الخطة العالمية للملاحة الجوية لنظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع وإدارة الحركة الجوية (Doc 9750) قرارات الجمعية العمومية السارية المفعول (اعتبارا من ٨/١٠/٢٠٠٤) (Doc 9848) المفهوم التشغيلي العالمي لإدارة الحركة الجوية (Doc 9854) Doc 9882، دليل عن شروط نظام إدارة الحركة الجوية Doc 9883، دليل الأداء العالمي لنظام الملاحة الجوية، الباب الأول: الخطوط التوجيهية للانتقال إلى نظام إدارة الحركة الجوية القائم على الأداء

١- المقدمة

١-١ منذ الدورة الخامسة والثلاثين للجمعية العمومية وفي إطار قرارها ٣٥-١٥، حدثت عدة تطورات في تنفيذ النظام العالمي لإدارة الحركة الجوية. فقد تم تحديث الخطة العالمية للملاحة الجوية، وتحديد احتياجات نظام إدارة الحركة الجوية والاستراتيجيات الانتقالية اللازمة لتطبيق المفهوم التشغيلي العالمي لإدارة الحركة الجوية، وأوشكت عملية وضع "إطار الأداء" على الانتهاء. ويجري حاليا إعداد برنامج متكامل لتيسير عملية التخطيط والتنفيذ، وعقدت ندوة عالمية عن أداء نظام الملاحة الجوية.

٢- جهود الإيكاو الرامية لتنفيذ نظام عالمي لإدارة الحركة الجوية

١-٢ تحديث الخطة العالمية للملاحة الجوية ووضع برنامج متكامل من أجل تخطيط أعمال تنفيذ

١-١-٢ وافق المجلس في ٣٠/١١/٢٠٠٦ على التعديل الثاني للخطة العالمية للملاحة الجوية (Doc 9750). ونشأ هذا التعديل عن أعمال الاجتماع الاستشاري السادس للجنة الملاحة الجوية مع الصناعة لتعزيز تنفيذ توصيات المؤتمر الحادي عشر للملاحة الجوية (سنة ٢٠٠٤).

٢-١-٢ وتتضمن الخطة العالمية للملاحة الجوية حاليا مجموعة تتكون من ثلاث وعشرين مبادرة في إطار الخطة العالمية نتجت عن خريطة طريق صناعة الطيران. وتشكل هذه المبادرات تقدما منطقيا للعمل المتطور الذي أنجزته من قبل المجموعات الإقليمية للتخطيط والتنفيذ، وستدرج هذه المبادرات في إطار التخطيط الحالي.

٣-١-٢ ستستخدم أدوات التخطيط في الخطة العالمية للملاحة الجوية (ومن هذه الأدوات تطبيقات البرمجيات، ووثائق التخطيط، ونماذج الإبلاغ الموجودة على شبكة الانترنت، وأدوات إدارة المشاريع). وبما أن الدول والمجموعات الإقليمية للتخطيط والتنفيذ تدرس إدخال تحسينات على البنى الأساسية الإقليمية للملاحة الجوية، فإنها تعترم اتباع مبادرات التخطيط العالمية وما يرتبط بها من نماذج البرامج الموحدة بوصفها الأساس اللازم لوضع أهداف الأداء والجدول الزمنية للتنفيذ، بالإضافة إلى وضع جدول شامل وبرنامج لأنشطة التخطيط لإنجاز هذه الأعمال.

٤-١-٢ وتم وضع إطار للتخطيط لتيسير عمليات التخطيط. وسيشكل هذا الإطار أداة داخلية للإيكاو وسيساعد على ضمان إدماج الخطة العالمية للملاحة الجوية والخطط الإقليمية وما يرتبط بها من برامج العمل. وسيستخدم في هذا الإطار التخطيطي برمجيات محددة وموقع على شبكة الإنترنت لتمكين الهيئات الإدارية والقيادية من رصد واستعراض الأنشطة المفصلة والجدول الزمنية لتحقيق النظام العالمي للملاحة الجوية على النحو المتوخى في المفهوم التشغيلي.

٢-٢ شروط نظام إدارة الحركة الجوية

١-٢-٢ حدثت الجمعية العمومية في قرارها ٣٥-١٥ المجلس على أن يتأكد من أن الإيكاو ستضع شروط إدارة الحركة الجوية اللازمة لدعم تنفيذ نظام عالمي لإدارة الحركة الجوية (الفقرة ٢ من منطوق المرفق (ب)). وفي هذا الصدد، تم إعداد إرشادات، في شكل دليل شروط نظام إدارة الحركة الجوية (Doc 9882)، وقد نشرت مسودة هذا الدليل على الشبكة الداخلية ICAO NET ريثما تكتمل أعمال التحرير والترجمة.

٣-٢ استراتيجيات الانتقال إلى نظام إدارة الحركة الجوية القائم على الأداء

١-٣-٢ حثت الجمعية العمومية في قرارها ١٥-٣٥ أيضا المجلس على أن يتأكد من أن الإيكاو ستضع الاستراتيجيات الانتقالية اللازمة لدعم تنفيذ نظام عالمي للملاحة الجوية (الفقرة ٢ من منطوق المرفق (ب)). ولدعم هذا الجانب من التخطيط العالمي، وضعت اللجنة الفنية الباب الأول من دليل الأداء العالمي لنظام الملاحة الجوية (Doc 9883)، بعنوان الخطوط التوجيهية للانتقال إلى نظام إدارة الحركة الجوية القائم على الأداء. وقد نشرت مسودة هذا الدليل على الشبكة الداخلية ICAO NET ريثما تكتمل أعمال التحرير والترجمة.

٢-٣-٢ وهناك هدف مهم لهذه الوثيقة وهو زيادة الوعي العام بضرورة تغيير طريقة تخطيط تطور إدارة الحركة الجوية على المستويات الوطنية والإقليمية والعالمية ودعم الخطة العالمية للملاحة الجوية بوصفها وثيقة تخطيط انتقالية. ويتعين تبرير خيارات التخطيط سلفا من خلال اجراء تحليل شامل لاحتياجات الأداء المتوقعة، والفوائد المنتظرة والجداول الزمنية للإنجاز. ونحتاج إلى هذا الوضوح في إدارة وتخطيط الأعمال المتعلقة بأداء إدارة الحركة الجوية لنضمن أن عملية الانتقال ستفي بتطلعات مجتمع إدارة الحركة الجوية.

٣-٣-٢ وهناك غرض آخر للوثيقة Doc 9883 هو إسداء الإرشادات العملية إلى المجموعات الإقليمية للتخطيط والتنفيذ وهيئات الإيكاو الأخرى بشأن تطبيق النهج القائم على الأداء في أعمالها. ولابد من اتباع نهج متناسق ومتفق عليه عالميا فيما يخص التخطيط الانتقالي لتمكين الدول والأقاليم من التعاون على وضع ترتيباتها الانتقالية.

٤-٣-٢ ولا ينبغي النظر إلى هذه الوثيقة على حدة، بل ينبغي قراءتها في سياق الوثيقة Doc 9854، التي وفرت التصور العام والتوجيه؛ وكذلك في إطار الوثيقة الصادرة بعنوان دليل عن شروط نظام إدارة الحركة الجوية (Doc 9882)، التي شرحت باستفاضة التصور العام ووضعته في شكل مادة تحدد التطور الوظيفي لإدارة الحركة الجوية؛ وأيضا في إطار الوثيقة Doc 9750، التي ستكون الأساس لتخطيط التنفيذ المتجانس والمنسق.

٤-٢ إطار الأداء

١-٤-٢ بالإضافة إلى تشجيع الأعمال الجارية على وضع شروط إدارة الحركة الجوية الاستراتيجية الانتقالية، حثت الجمعية العمومية في قرارها ١٥-٣٥ المجلس على أن يتخذ الخطوات اللازمة لكي يصبح النظام العالمي لإدارة الحركة الجوية في المستقبل قائما على الأداء، ووضع الأغراض والأهداف المتعلقة بالأداء في حينها (الفقرة ٤ من منطوق المرفق (ب)). ومن المتوقع اكتمال الإرشادات في نهاية سنة ٢٠٠٧. وتتمثل أهدافها الرئيسية في القيام بما يلي:

(أ) زيادة الوعي بضرورة تغيير طريقة التخطيط لإدارة الحركة الجوية على المستويات الوطنية والإقليمية والعالمية.

(ب) توفير إرشادات أولية عن كيفية اعتماد نهج قائم على الأداء للانتقال من نظام إدارة الحركة الجوية بشكله الراهن إلى النظام المقبل لإدارة الحركة الجوية على النحو المبين في الوثيقة Doc 9854.

(ج) تشجيع اتباع نهج منسق ومتفق عليه عالميا فيما يخص التخطيط لعملية الانتقال لكي تتعاون الأقاليم والدول على وضع ترتيباتها الانتقالية نحو تحقيق نظام إدارة الحركة الجوية على النحو المتوخى في المفهوم التشغيلي العالمي لإدارة الحركة الجوية.

٣- الندوة العالمية عن أداء نظام الملاحة الجوية

١-٣ عقدت الإيكاو في مونتريال ندوة عالمية عن أداء نظام الملاحة الجوية من ٢٦ إلى ٣٠/٣/٢٠٠٧. وحضرها أكثر من ٤٠٠ مشارك من الدول، والمنظمات الدولية وصناعة الطيران. وركزت المناقشات على مضي مجتمع الطيران قدما في ظل هذه الظروف، وتم اقتراح عدد من السبل منها تنفيذ ملاحه المنطقة والأداء الملاحي المطلوب وفقا لمفهوم الملاحة القائمة على الأداء، واستخدام الخطة العالمية للملاحة الجوية في التخطيط الانتقالي لنظام إدارة الحركة الجوية القائم على الأداء، والتعاون على وضع مؤشرات الأداء، وقياس الأداء وعمليات الإبلاغ من قبل مقدمي خدمات الملاحة الجوية، واستخدام مجالات الأداء الرئيسية التي وضعتها الإيكاو في سياق إدارة الأداء، وتنفيذ الدول لبرامج السلامة ووضع مستويات مقبولة للسلامة، وقيام مقدمي الخدمات ومشغلي الطائرات والمطارات وهيئات الصيانة بتنفيذ نظم إدارة السلامة، والاعتماد على الخطة العالمية للسلامة الجوية للوفاء بأهداف أداء السلامة.

٢-٣ وبالنسبة لدور الإيكاو، ركزت المواضيع على تطور الأعمال المتعلقة بمسألة الأداء في المجالات التشغيلية والفنية ومجالات السلامة والإدارة، وتأمين القدرة على التشغيل البيئي العالمي في سياق مبادرات الملاحة الجوية الرئيسية، ووضع الحد الأدنى من الشروط بالنسبة للإبلاغ عن الأداء والتي يجب أن يوفرها مقدمو خدمات الملاحة الجوية وتشجيعهم على ذلك، ووضع منهجية لقياس مدى تحقيق الأحد عشر عنصرا من العناصر التي يتطلع إليها مجتمع إدارة الحركة الجوية فيما يخص مجالات الأداء الرئيسية، وإعداد إرشادات لتيسير صنع القرارات على أساس التعاون، والتعجيل بتنفيذ الملاحة الجوية القائمة على الأداء.

٣-٣ وتخللت هذه الندوة عروض عدد من المتحدثين منهم قدمها متحدثون أوروبيون عن مبادرة برنامج بحوث إدارة الحركة الجوية في الأجواء الأوروبية الموحدة والإدارة الاتحادية للطيران التابعة للولايات المتحدة بشأن نظام النقل الجوي للجيل القادم (NextGen). ويتماشى هذان البرنامجان الهامان مع المفهوم التشغيلي للإيكاو ويتضمنان إطار الأداء الوارد فيه، إلى حد ما، كأساس لإنجاز عملهما. غير أنه اتضح من خلال مناقشات هذه الندوة أنه لضمان التوافق العالمي في التشغيل العالمي هناك حاجة ملحة لتحقيق تنسيق أكبر بين هذين البرنامجين ومبادرات انتقال إدارة الحركة الجوية في أنحاء أخرى من العالم وكذلك مع الإيكاو.

٤- الخلاصة

١-٤ نشأ مفهوم نظام الملاحة الجوية القائم على الأداء من الممارسات الجيدة التي تطورت في الصناعة على مدى سنين عديدة خارج الطيران. ومع التخفيف من القيود التنظيمية على قطاع الطيران وازدياد العمل بنظام المؤسسات التي تواجه قدرا أكبر من المساءلة وأصبحت مزايا تنفيذ نظام الملاحة الجوية القائم على الأداء أكثر وضوحا. ويتطلب وضع إطار الأداء تبادل المعرفة، والتدريبات، وبعض الخبرات المحددة، ولا بد أن أيضا من توافر المعدات والبرمجيات وقدرات التحليل. ولما كان الغرض العام هو تحديد الأهداف وقياس مدى الإنجاز، فإن هذه الأعمال ستسفر عن المزيد من الكفاءة من خلال تحديد وفورات التكاليف، والتقليل من هدر الموارد، ووضع ممارسات عادلة لفرض الرسوم، وتقديم خدمات أكثر كفاءة. وبما أن الجهد المبذول في العمل لا يخلو من تحديات، ويتطلب تنسيق الجهود على الصعيد العالمي، فينبغي تشجيع مجتمع الطيران على اتباع نهج موحد نحو اعداد وتنفيذ نظام إدارة الحركة الجوية القائم على الأداء.

٤-٢ وفيما يتعلق بالبرامج الرئيسية التي ستركز على أقاليم محددة أو شروط تشغيلية محددة، ستواصل الإيكاو جهودها الرامية إلى ضمان التشغيل البيئي والتوافق والتوحيد بين هذه المبادرات وبين بقية مجتمع الطيران المدني الدولي. وسوف تؤدي هذه الجهود إلى مزيد من التوافق في التشغيل، والإجراءات المشتركة، والأجهزة اللازمة، وأمور أخرى من شأنها أن تخفض التكاليف وتزيد الكفاءة في نظام الملاحة الجوية.

- انتهى -