



الجمعية العمومية - الدورة التاسعة والثلاثون اللجنة الفنية

البند رقم ٣٦ من جدول الأعمال : سلامة الطيران ودعم تنفيذ الملاحة الجوية

تقييم الأثر والمقاييس الموضوعية في مجال الملاحة الجوية

(ورقة مقدمة من الجمهورية الدومينيكية)

الموجز التنفيذي	
<p>لدى استعراض وضع الملاحة الجوية، من خلال الأهداف المحددة، نلاحظ بجلاء التقدم المحرز في التنفيذ. بيد أن ذلك التنفيذ لم يُفض إلى نتائج على ما يبدو.</p> <p>وهذا ما حدا بنا إلى اقتراح آلية لتقييم الأثر من شأنها أن تيسر رصد وتعقب ومراقبة النتائج حسب الأهداف المحددة لكل عملية تنفيذ.</p> <p>الإجراء: يُرجى من الجمعية العمومية القيام بما يلي:</p> <p>(أ) الإحاطة علماً بالمعلومات الواردة في ورقة العمل هذه؛</p> <p>(ب) إقرار استمارة تقييم الأثر؛</p> <p>(ج) الموافقة على أي إجراء آخر تراه مناسباً.</p>	
الأهداف الاستراتيجية:	ترتبط ورقة العمل هذه بالهدفين الاستراتيجيين الخاصين بالسلامة وسعة وكفاءة الملاحة الجوية
الأثار المالية:	من المؤمل أن تغطي ميزانية البرنامج العادي للفترة الثلاثية الأنشطة المتعلقة بتنفيذ الخطة العالمية للملاحة الجوية. لكن قد يتعين على الايكاو توفير موارد إضافية لتيسير المبادرات الأخرى التي تحظى بتأييد الجمعية العمومية.
المراجع:	الوثيقة (Doc 9750)، الخطة العالمية للملاحة الجوية ٢٠١٣-٢٠٢٨ تقرير الملاحة الجوية، طبعة ٢٠١٦ إعلان بورت أوف سبين Third NAM/CAR Air Navigation Implementation Working Group Meeting (ANI/WG/3), Mexico City, 4 to 6 April 2016 State Letter NACC59843 - Status of Implementation of the NAM/CAR Regional Performance-Based Air Navigation Implementation Plan (RPBANIP) Air Navigation Targets, 7 March 2016 كتاب المنظمة AN 13/54-15/77، الطبعة الخامسة المقترحة من "الخطة العالمية للملاحة الجوية" (الوثيقة GANP, Doc 9750)، ٢٠١٥/١٢/١

¹ قدمت الجمهورية الدومينيكية النسخة الإسبانية من هذه الورقة

١- المقدمة

١-١ إن استعراض التقدم المُحرز في تحقيق الأهداف الإقليمية للملاحة الجوية، المحددة في إعلان بورت أوف سبين والخطة الإقليمية لتنفيذ الملاحة الجوية القائمة على الأداء (RPBANIP). يُبين لأول وهلة أننا حققنا كل الأهداف المسطرة أو قطعنا شوطاً بعيداً نحو تحقيقها. بيد أن نظرة فاحصة ستجعلنا نتساءل عن الطابع الموضوعي لتلك الأهداف لأن مقاصدها غير واضحة أو على الأقل ما تسعى إلى قياسه.

٢-١ علاوة على ذلك، إن الربط بين الخطة الإقليمية لتنفيذ الملاحة الجوية القائمة على الأداء والحزمة صفر من حزم التحسينات في منظومة الطيران (ASBU)، بصيغتها الواردة في الخطة العالمية للملاحة الجوية، يطرح معضلة فيما يخص أولويات الإقليم ومدى تتابعها مع مبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب". وذلك لأن واقع البلدان يختلف، وفقاً للسمات المميزة لاحتياجاتها التشغيلية ومستويات التنمية الخاصة بها.

٣-١ يقتضي كل ذلك استحداث آليات للتعبق فعالة وصريحة أكثر تُتيح التناغم في التنفيذ الإقليمي.

٢- المناقشة

١-٢ إذا ما نظرنا إلى اقتراح توخي المرونة في حزم التحسينات في منظومة الطيران، حيث تقوم كل دولة بتنفيذ الحزم أو عناصر الحزم التي تناسب احتياجاتها التشغيلية، فإن "التناغم" يتحول إلى "تناقض". ذلك أنه لا يمكن أن يكون هناك تناغم حيث ينعدم "التزامن"، والتزامن هو بالضبط ما تسعى إليه مبادرة التنمية المشتركة "عدم ترك أي بلد وراء الركب"، التي تُثبت بجلاء الحاجة إلى استحداث بارامترات دنيا للتنفيذ وتحقيق النتائج سعياً إلى بلوغ التناغم المنشود.

٢-٢ وعندما نستخدم عبارة "بارامترات دنيا للتنفيذ" فإننا نقصد ما يلي: حيث إن ما يجب تنفيذه اختياري في حقيقة الأمر، فعلى الأقل يتعين توفير العناصر اللازمة لضمان المستوى نفسه من الخدمات في كل إقليم. ومن شأن هذه العناصر أن تيسر التناغم بين الدول المتجاورة فيما يخص مستويات الاستثمار، والربط والتنسيق وما إلى ذلك.

٣-٢ عندما نتحدث عن "بارامترات دنيا للتنفيذ" فإننا نقصد ما يلي: بمجرد ما يتم تحديد النتائج المتوقعة من حالة معينة، فإن السؤال "بماذا" (with what) لم يعد ذا صلة، حيث نحول اهتمامنا إلى سؤال "لماذا" (what for). وعمل سبيل المثال، فإذا تم إقرار الاستطلاع كأحد البارامترات الدنيا في الإقليم، لا يهم ما إذا كان ذلك الاستطلاع يستند إلى الاستطلاع التابع التلقائي (ADS) أو الرادار الباحث الأولي (PSR) أو الرادار الباحث الثانوي (SSR)؛ المهم هو تخفيض عمليات الاقتراب الخطرة بنسبة "x" أو تخفيض حالات انعدام السلامة بنسبة "x". وهذا غيظ من فيض من الإمكانيات العديدة المتاحة. ومن شأن ترسيخ تلك البارامترات الدنيا أن تضمن للمستخدمين النهائيين لنظام النقل الجوي في إقليم معين سلامة "سلسلة" لأن نتائج الأداء المتوقعة ستكون هي نفسها بصرف النظر عن الأداة المستخدمة.

٤-٢ وبالمثل، إن تحديد الغرض من التنفيذ سييسر على الدول اختيار حزم التحسينات أو عناصر الحزم الأنسب لاحتياجاتها الخاصة، بما يضمن تحقيق الهدف الإقليمي. والأهم من ذلك، أنها ستيسر قياس أثر التنفيذ المزمع، مادامت النتائج الملموسة ستُتيح الرصد الموضوعي وتفصح المجال لإمكانية تحسين تلك النتائج.

٥-٢ نقتراح على الجمعية العمومية استخدام استمارة تقييم الأثر (بالاستناد إلى الاستمارة المستخدمة في التعديلات المقترحة من لجنة الملاحه الجوية). ومن شأن هذه الاستمارة أن تُساعد الدول على تحديد مدى انطباق حزم التحسينات في منظومة الطيران، أو عناصر الحزم وتنفيذها وفقاً لاحتياجاتها وقدراتها التشغيلية الخاصة، مع تحديد النتائج المتوقعة من التنفيذ.

٦-٢ من شأن ذلك أن يُيسر اتخاذ القرارات بشأن التنفيذ من خلال تحديد الفوائد والنتائج المرجوة والهدف الاستراتيجي ذي الصلة في الوقت المناسب. وسيُمكن الدول ذات الموارد الاقتصادية القليلة من اعتماد البدائل الملائمة التي تتضمنها الخطة العالمية للملاحه الجوية والتي ستنُيخ بلوغ أهداف الخطة العالمية للسلامة الجوية. كما ستكفل رصد وقياس الأداء بشكل موضوعي لأغراض المراقبة ومواصلة التحسين.

٧-٢ ويُمكن للدول أن تستفيد من تتبع وتقييم النتائج التي تعكسها الاستمارة في تحسين خططها الخاصة. كما يُمكن أن تستخدمها المجموعات الإقليمية للاستعراض والرصد وفي إعداد تقارير الأداء السنوية.

٣- الاستنتاج

١-٣ إن أفضل طريقة للاستمرار في تنفيذ خطط التنفيذ الإقليمية هي أدوات القياس التي تعكس التطور النوعي عوض التطور الكمي على الصعيد الإقليمي، ومنح كل دولة هامشاً تنمو في إطاره حسب الوتيرة المطلوبة، مع مراعاة المبادئ التوجيهية الدنيا للتنفيذ التي تحظى بالأولوية في الإقليم، ولاسيما وفقاً للأثر الذي يخلفه التنفيذ على الدول خاصة والإقليم عامة.

٢-٣ في الوضع المثالي، عوض غايات التنفيذ، ينبغي أن تكون هناك الغايات من النتائج التي تُنيخ مجموعة من المؤشرات التي توجه الأقاليم فيما يخص التنفيذ الفعال والتحديد الملائم للاحتياجات. ولن يتمخض ذلك عن تحديد أهداف مغالية في الطموح، بل سينيخ، على العكس، الانتقال من فردانية الدولة إلى عمومية الإقليم ثم العالم.

APPENDIX
IMPACT ASSESSMENT FORM
(English only)

PART 1: IMPACT ASSESSMENT

1.1 What is the problem/opportunity that this Implementation is designed to address? *Please include reference to Jobcard / ASBU / RPOs / work programme item, as applicable*

.....

1.2 What is the overall impact of this proposal on the strategic objectives of ICAO, namely: Answer (Positive / Negative / Negligible / None)

Rationale:

Please provide an explanation for your choice and highlight any caveats or limitations in the selection

Capacity	...	...
Safety	...	...
Security	....	...
Environment	...	...
Efficiency	...	...

1.3 What is the overall impact on resources of this proposal for: Answer (Increase / Decrease / Negligible / Unknown)

Rationale:

Please provide an explanation for your choice and highlight any caveats or limitations in the selection

Financial	...	...
Personnel	...	...
Other	...	...

1.4 Is there any other mechanism established to contribute to this problem:

Rationale:

Please provide an explanation for your choice and highlight any caveats or limitations in the selection

Yes	...	...
No	...	...
Not Sure	...	...

1.5 In your opinion, do the benefits of this proposal justify the cost of implementing the proposal from the perspective of: Answer (Yes / No / Not sure / Not applicable)

Rationale:

Please provide an explanation for your choice and highlight any caveats or limitations in the selection

States	...	...
Operators	...	...
Users		

PART 2: IMPLEMENTATION PLAN

To assist ICAO and States ensure this proposal will be effectively implemented please answer the following questions.

Note: ICAO recognizes that States experts may feel limited in their ability to answer some or all of these questions, however, encourages experts to provide their views.

2.1 Is there any supporting documentation required for this implementation? *If Not, please include reference to any documents that require initial release/amendment e.g. ICAO Document or Circular name and number, industry specification, national reglamentation, etc*

- ...
- ...
- ...

2.2 What other guidance, training and support activities do you recommend ICAO undertake to ensure the effective implementation of this proposed implementation? Please include reference to any existing support/promotional programmes and whether it is required globally or regionally e.g. regional seminars, ikits, etc

- ...
- ...
- ...

2.3 What are the essential steps to be followed by a State in order to implement this module/element? *Please include the major steps e.g. amendment of national legislation, change of oversight procedures, training of oversight personnel, required competencies, etc.*

- ...
- ...
- ...

2.4 What is the timeframe needed to implement this module/element by: Answer
(0-1 years / 1-2 years / 2-5 years / 5-10 years / not applicable)

Rationale:
For the State, the timeframe is the length of time needed implement in the national regulatory framework
For operators, the timeframe is the length of time needed f industry to start implementing in their operations

States	...	...
Operators	...	...

PART 3: AUDIT PLAN

Note: This section will be completed by ICAO prior to the presentation of any proposed Regional or Global Implementation referred to SARPs or PANS. The Panel Secretary will coordinate with the relevant experts in ICAO.

3.1 Does this implementation require an amendment of the USOAP CMA protocol questions to assess effective implementation by States? *Please include reference to existing PQs that may need amendment or description of any new PQs that may be required. State 'Not applicable' if no impact*

- ...
- ...
- ...

Attachment: Guidance on Completing this Form

Part 1: Impact Assessment

Section 1.1: This section is meant to capture, in general terms, a need or an opportunity for change. The information needed will typically be contained and extractable from a related Job card. Its size should ideally be limited to a few statements and its scope should remain focused on the issue at hand.

Section 1.2: This section seeks to establish the impact of the proposed change, in terms of capacity, safety, security, efficiency, and the environment. Drop-down boxes are provided to assist selection of a standardized answer. Rationale statements should substantiate in general terms the assessment of these specific items, outlining any significant caveats to which the panel may wish to draw attention. It may also outline differing views of State and Industry if necessary. Items deemed ‘negligible/none’ do not require a rationale statement unless you deem appropriate to provide one.

Section 1.3: This section seeks to obtain a very high-level understanding of the overall impact of the proposal on States and Industry, in terms of financial and other resource costs. For the State, this may include the cost to develop, implement, maintain, and consider oversight issues associated with the proposed change. For the Industry, it may refer to the cost of implementing the change (where compliance is required by the State) which may translate into costs for equipage, human resources, training, documentation, aircraft modifications or upgrades, operations and airworthiness for example. Drop-down boxes are provided to assist selection of a standardized answer.

It is recognized that while the implementation of a proposal may involve an initial cost to one system, the overall impact of the proposal when implemented may be to reduce costs in the overall system over a longer period (for example through introduction of new ATM operational procedures) and this should be reflected in the answer and rationale provided.

Whereas some changes have limited implications, other changes may be far-reaching in terms of resource commitment and long-term implications. The Rationale field should not attempt to quantify the impact on resources, but identify the overall scope (narrow change with no interdependencies; broad changes with numerous interdependencies) and timeline (a one-time change, or an evolving change with short-, medium- and/or long-term implications).

Section 1.4: This section seeks to provide waiver for States to implement any other tool, technology or procedure to get the same results as for the Region, but adapted to its own reality or particularity.

Section 1.5: This section seeks to obtain an overall summary of the merits of the proposal that should go forward for Stakeholders consideration. It is structured to allow any differing opinions to be reflected, from the State or industry perspective. The Rationale section should reflect any significant differences of opinion on implementation within the expert group. It must be noted that a negative response selection will not imply that the proposal will be rejected. Likewise, positive responses do not imply it will be accepted. Drop-down boxes are provided to assist selection of a standardized answer.

Part 2: Implementation Plan

The ICAO Council has requested that all proposals for adoption should contain detailed information on the steps necessary for adoption of a proposal. As stated in the form, ICAO recognizes that States experts may feel limited in their ability to answer some or all of these questions, however, encourages the experts to provide their views. The answers in this section will inform the applicability date decided upon by the States.

Section 2.1: This section seeks to identify all documentation (Annex, PANS, Doc or Circular) that needs to be created, amended to complete or support the proposed implementation. A simple bullet-point list of the document references is requested.

Section 2.2: This section seeks to identify any promotional activities ICAO should undertake to ensure the proposed implementation is clearly understood and effectively adopted. This is not of particular interest in routine Annex or PANS amendments but is a particular issue for new and/or far-reaching proposals. It is typically addressed by providing regional seminars, producing explanatory ‘ikits’, etc. A simple bullet-point list of suggested activities is requested.

Section 2.3: This section seeks to capture the essential steps a State needs to undertake to effectively implement the new requirement, assisting a State understand the overall impact of the proposal and what it will need to do to fully implement. As an example, the State may need to amend its national regulation, the CAA may need to amend its oversight procedures and applicable operators in the State may need to provide additional training to all flight personnel. A simple bullet-point list of the essential steps is requested.

Section 2.4: This section seeks to obtain a very high-level understanding of the time needed by both States and Industry to implement the proposal. As an example, it is the time needed by a typical State to amend its national regulation and implement perhaps new oversight procedures. The answer should not reflect when the ICAO believes the final State will implement the proposal (worst-case scenario) but instead the time needed by a typical State. For Industry, the estimate should reflect the time needed to implement a new national regulatory requirement into its operation and again should not reflect the worst-case scenario but instead the average time needed. It should not include any allowances for ‘sunset clauses’ or delayed applicability dates sometimes needed for implementation within operational cycles. Drop-down boxes are provided to assist selection of a standardized answer.

Part 3: Audit Plan

Section 3.1: This section seeks to capture whether an amendment to the USOAP CMA process and its protocol questions is required. The proposal may require a new protocol question to capture if the State is effectively implementing or may simply require an amendment to an existing protocol question. A simple bullet-point list outlining the protocol question(s) is requested.

— END —