



ASSEMBLÉE — 39^e SESSION

COMMISSION TECHNIQUE

Point 36 : Sécurité de l'aviation et soutien à la mise en œuvre de la navigation aérienne

ÉVALUATION DES INCIDENCES ET PARAMÈTRES OBJECTIFS DANS LA NAVIGATION AÉRIENNE

(Note présentée par la République dominicaine)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

L'examen de l'état de la navigation aérienne à l'aide des objectifs fixés permet de voir clairement les progrès des activités de mise en œuvre effectuées. Néanmoins, on ne voit pas les résultats des performances de ces activités.

Ce constat nous a amené à proposer un mécanisme d'évaluation des incidences qui faciliterait la surveillance, le suivi et la gestion des résultats par rapport aux objectifs fixés pour chaque activité de mise en œuvre effectuée.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée :

- a) à prendre note des informations figurant dans la présente note de travail ;
- b) à approuver le Formulaire d'évaluation des incidences ;
- c) à convenir de toute autre mesure qu'elle juge appropriée.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte aux Objectifs stratégiques Sécurité et Capacité et efficacité de la navigation aérienne.
<i>Incidences financières :</i>	On espère que le budget-programme ordinaire pour le triennat couvrira les activités ayant trait à la mise en œuvre du GANP. Néanmoins, l'OACI pourrait avoir à fournir des ressources supplémentaires pour appuyer d'autres initiatives appuyées par l'Assemblée.
<i>Références :</i>	Plan mondial de navigation aérienne 2013-2028 (Doc 9750) Rapport sur la navigation aérienne, Édition 2016 Déclaration de Port-of-Spain Troisième réunion NAM/CAR du Groupe de travail sur la mise en œuvre en navigation aérienne (ANI/WG/3), Mexico, 4 – 6 avril 2016 Lettre NACC59843 – <i>État de la mise en œuvre des cibles en matière de navigation aérienne dans le cadre du plan de mise en œuvre fondé sur les performances du système de navigation aérienne régional (RPBANIP) NAM/CAR</i> , 7 mars 2016

¹ Version espagnole fournie par la République dominicaine.

Lettre AN 13/54-15/77 – Cinquième édition proposée du Plan mondial de navigation aérienne (GANP, Doc 9750), 1 ^{er} décembre 2015

1. INTRODUCTION

1.1 À première vue, l'examen des progrès de la mise en œuvre des cibles régionales en matière de navigation aérienne de la Déclaration de Port-of-Spain et du RPBANIP (Plan de mise en œuvre fondé sur les performances du système de navigation aérienne régional) montre que nous avons pleinement atteint les objectifs fixés, ou sommes en bonne voie pour les atteindre. Toutefois, un examen plus approfondi nous amène à nous interroger sur l'objectivité desdits objectifs, étant donné qu'ils n'indiquent pas clairement les résultats attendus, ou plutôt ce qu'ils visent à mesurer.

1.2 En outre, l'établissement d'un lien entre le RPBANIP et des modules du Bloc ASBU 0 (mise à niveau par blocs du système de l'aviation), comme indiqué dans le GANP (Plan mondial de navigation aérienne), donne lieu à un nouveau dilemme concernant la hiérarchisation des priorités et de l'harmonisation dans la région quant à l'initiative Aucun pays laissé de côté (NCLB). En effet, les réalités respectives de chaque État de la région sont très différentes, étant donné les particularités de leurs besoins opérationnels et des niveaux de développement propres actuels.

1.3 Il est donc nécessaire de créer des mécanismes de suivi plus efficaces et directs permettant une évolution harmonisée de la mise en œuvre au niveau régional.

2. ANALYSE

2.1 Considérant la flexibilité proposée par l'ASBU, où chaque État met en œuvre le module ou les éléments des modules qui correspondent à ses besoins opérationnels, l'« harmonisation » devient une « contradiction ». En effet, il ne peut y avoir d'harmonie sans synchronie, et c'est précisément la synchronie, que vise l'initiative d'élaboration conjointe NCLB, qui met clairement en évidence la nécessité de fixer des paramètres minimum de mise en œuvre et de résultats pour parvenir à cette harmonisation tant recherchée.

2.2 L'expression « paramètres minimum de mise en œuvre », signifie que puisque les activités à mettre en œuvre effectivement sont optionnelles, il faut au moins que les éléments indispensables pour garantir le même niveau de services existent dans chaque région. Ces éléments faciliteraient l'harmonisation dans les États adjacents en ce qui concerne les niveaux d'investissement, d'interconnectivité, de coordination et d'autres paramètres.

2.3 L'expression « paramètres minimum de résultats », signifie qu'une fois que les résultats attendus pour une situation particulière ont été spécifiés, la question de savoir « par quel moyen » cesse d'être pertinente et nous nous intéressons à celle de savoir « à quel effet ». Par exemple, si la surveillance est fixée comme l'un des paramètres minimum dans la région, le fait que cette surveillance soit basée sur un système d'ADS, un PSR ou un SSR n'est pas pertinent, contrairement aux informations telles que « une réduction des approches dangereuses de X % » ou « une réduction des cas de perte de sécurité de X % », pour ne citer que quelques-uns des nombreux cas possibles. L'établissement de ces paramètres minimum garantirait une sécurité « homogène » aux utilisateurs du système de transport aérien d'une région donnée, puisque le résultat attendu des performances serait le même, indépendamment de l'outil utilisé.

2.4 En outre, le fait de fixer la finalité des mises en œuvre faciliterait le choix par les États des modules ASBU ou des éléments des modules ASBU qui correspondent le mieux à leurs besoins spécifiques, ce qui permettrait d'atteindre la cible de la région. Plus important encore, cela faciliterait l'évaluation des incidences des mises à jour prévues, puisque des résultats tangibles permettraient une surveillance objective et ouvriraient la voie à des possibilités d'amélioration desdits résultats.

2.5 Nous proposons à l'Assemblée d'utiliser un formulaire d'évaluation des incidences (sur le modèle de celui utilisé dans les propositions d'amendement de l'ANC). Ce formulaire aiderait les États à déterminer l'applicabilité des modules ou des éléments des modules ASBU, et à les mettre en œuvre, conformément à leurs capacités et à leurs besoins opérationnels, tout en établissant aussi les résultats attendus de la mise en œuvre.

2.6 Cela faciliterait la prise de décision concernant la mise en œuvre grâce à la détermination appropriée à la fois des avantages ou des résultats recherchés ainsi que de l'objectif stratégique concerné. Cela permettrait aux États disposant de ressources économiques plus limitées de rechercher les autres possibilités réalistes présentées dans le Plan mondial de navigation aérienne et permettant d'atteindre les objectifs du Plan mondial pour la sécurité de l'aviation. Cela garantirait aussi la surveillance et l'évaluation objective des performances aux fins de la gestion et de l'amélioration continue.

2.7 Le suivi et l'évaluation des résultats fournis par ce formulaire pourraient être utilisés par les États pour leurs plans d'amélioration respectifs, et par les groupes régionaux pour l'examen et la surveillance et pour les rapports annuels sur les performances.

3. CONCLUSION

3.1 Le meilleur moyen de poursuivre les plans de mise en œuvre régionaux est d'utiliser des paramètres qui rendent compte du développement régional sur le plan qualitatif plutôt que sur le plan quantitatif, et de laisser à l'État une marge de manœuvre lui permettant d'évoluer à son rythme, compte tenu des orientations minimum prioritaires de mise en œuvre de sa région, et surtout, des incidences de la mise en œuvre sur l'État en particulier et sur la région en général.

3.2 Il serait préférable que les cibles de mise en œuvre soient remplacées par des cibles de résultats, lesquelles permettent d'avoir une série d'indicateurs pour guider les régions en ce qui concerne la mise en œuvre effective et l'identification appropriée des besoins. Plutôt que d'amener à fixer des cibles très ambitieuses, cela permettrait d'aller des caractères spécifiques de l'État aux caractères généraux de la région et du monde.

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		

Appendix**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 to implement in the national regulatory framework
For operators, the timeframe is the length of time needed for 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 equipment, 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.

Appendix

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.

— FIN —