



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

АССАМБЛЕЯ — 39-Я СЕССИЯ

ТЕХНИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

Пункт 36 повестки дня. Безопасность полетов и поддержка внедрения в области аэронавигации

**ОЦЕНКА ПОСЛЕДСТВИЙ И ЦЕЛЕВЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ
В ОБЛАСТИ АЭРОНАВИГАЦИИ**

(Представлено Доминиканской Республикой)

КРАТКАЯ СПРАВКА

При рассмотрении положения в области аэронавигации исходя из поставленных целей мы замечаем очевидный прогресс в области внедрения. Однако, по-видимому, отсутствуют результаты указанного внедрения с точки зрения эффективности.

В связи с этим мы предлагаем механизм оценки последствий, который упростит мониторинг, учет результатов и контроль за ними в соответствии с целями каждого проводимого внедрения.

Действия: Ассамблее предлагается:

- a) принять к сведению информацию, представленную в настоящем рабочем документе;
- b) утвердить форму для оценки последствий;
- c) согласиться с любыми другими подходящими действиями.

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегическими целями "Безопасность полетов" и "Аэронавигационный потенциал и эффективность"
<i>Финансовые последствия</i>	Ожидается, что бюджет Регулярной программы ИКАО на трехлетний период покрывает расходы, связанные с деятельностью по внедрению ГАНП. Однако, возможно, ИКАО придется предоставить дополнительные ресурсы для других инициатив, поддерживаемых Ассамблеей
<i>Справочный материал</i>	Дос 9750 "Глобальный аэронавигационный план на 2013–2028 гг." Доклад по аэронавигации, издание 2016 года Порт-оф-Спейнская декларация 3-е совещание Рабочей группы регионов NAM/CAR по внедрению в области аэронавигации (ANI/WG/3), Мехико, 4–6 апреля 2016 года Письмо государствам NACC59843 "Уровень выполнения аэронавигационных целей в рамках регионального плана регионов NAM/CAR по внедрению навигации, основанной на характеристиках (RPBANIP)", 7 марта 2016 года Письмо государствам AN 13/54-15/77 "Предлагаемое пятое издание Глобального аэронавигационного плана (ГАНП, Дос 9750)", 1 декабря 2015 года

¹ Текст на испанском языке представлен Доминиканской Республикой.

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 При первоначальном рассмотрении хода достижения региональных аэронавигационных целей, изложенных в Порт-оф-Спейнской декларации и RPBANIP (Региональный план по внедрению навигации, основанной на характеристиках), представляется, что мы полностью выполнили поставленные задачи или движемся в этом направлении. Однако при более тщательном рассмотрении возникает вопрос об объективности указанных целей, поскольку не совсем ясен ожидаемый от них результат или, скорее, на измерение каких показателей они рассчитаны.

1.2 Кроме того, установление согласно ГАНП (Глобальный аэронавигационный план) связи между RPBANIP и модулями блока 0 ASBU (блочная модернизация авиационной системы) ставит новый вопрос относительно установления приоритетов регионов и согласования с инициативой *"Ни одна страна не остается без внимания"* (NCLB). Причина этого заключается в кардинальном различии обстановки в разных государствах региона, что связано с уникальностью их эксплуатационных потребностей и с индивидуальным уровнем сегодняшнего развития.

1.3 В связи с этим необходимо создать механизмы более эффективного и непосредственного учета, которые позволили бы унифицировать процессы регионального внедрения.

2. ОБСУЖДЕНИЕ ВОПРОСА

2.1 При рассмотрении гибкого подхода, предлагаемого в рамках ASBU, согласно которому каждое государство внедряет модули или элементы модулей, отвечающие его эксплуатационным потребностям, идея унификации становится противоречивой. Это связано с тем, что унификация не может существовать там, где нет согласованности, а именно на достижение согласованности нацелена инициатива NCLB по совместному развитию, которая делает очевидной необходимость установления минимальных параметров для внедрения, а также для результатов, с тем чтобы достичь столь желаемой унификации.

2.2 Когда мы говорим "минимальные параметры внедрения", имеем в виду следующее: поскольку фактически внедрение элементов не является обязательным, необходимо выделить хотя бы те элементы, которые необходимы для обеспечения одинакового в каждом регионе уровня обслуживания. Внедрение указанных элементов упростит унификацию в соседних государствах в плане уровня инвестиций, взаимосвязанности, координации и т. д.

2.3 Когда мы говорим "минимальные параметры внедрения", имеем в виду следующее: когда для каждой конкретной ситуации определяются ожидаемые результаты, вместо вопроса "при помощи чего" возникает вопрос "для чего". Например, если в качестве одного из минимальных параметров в регионе вводится наблюдение, то неважно, основано оно на концепции ADS, PSR, или SSR, важно, что произошло "уменьшение случаев опасного сближения на X процентов" или "уменьшение случаев нарушения безопасности полетов на X процентов", – и это лишь малая часть всех возможностей. Введение таких минимальных параметров дало бы конечному пользователю системы воздушного транспорта в определенном регионе гарантию непрерывного обеспечения безопасности полетов, поскольку вне зависимости от используемых средств, ожидаемые результаты деятельности будут одинаковы.

2.4 Кроме того, определение задачи внедрения упростит для государств выбор модулей ASBU или элементов модулей, которые лучше всего отвечают их соответствующим

потребностям, что обеспечит достижение региональной цели. Однако, что более важно, это упростит оценку последствий планируемого внедрения, поскольку ощутимые результаты позволят проводить объективный мониторинг и откроют новые возможности для совершенствования таких результатов.

2.5 Мы предлагаем Ассамблее использовать форму для оценки последствий (на основании используемой в АНК для внесения предложений о поправках). Такая форма поможет государствам в соответствии с их существующими эксплуатационными потребностями и возможностями определить применимость модулей ASBU или элементов модулей и внедрить их, установив при этом ожидаемые результаты внедрения.

2.6 Это упростит процесс принятия решений относительно внедрения посредством надлежащего определения как предполагаемых преимуществ или результатов, так и соответствующих стратегических целей. Это поможет государствам, обладающим меньшими экономическими ресурсами, воспользоваться приемлемыми альтернативными вариантами, которые представлены в Глобальном аэронавигационном плане и которые позволят выполнить цели Глобального плана обеспечения безопасности полетов. Это также обеспечит мониторинг и целевую оценку деятельности для контроля и дальнейшего совершенствования.

2.7 Государства могут использовать такую форму для наблюдения и учета результатов при выполнении своих соответствующих планов внедрения, а региональные группы – для рассмотрения, мониторинга и подготовки ежегодных докладов по итогам выполнения.

3. **ВЫВОД**

3.1 Наилучший способ продолжить реализацию региональных планов внедрения – использовать показатели, которые отражают качественный, а не количественный уровень регионального развития, а также дать каждому государству свободу для развития с необходимыми для него темпами, но при соблюдении минимальных требований внедрения с учетом приоритетных задач региона и, прежде всего, в соответствии с последствиями, которые такое внедрение окажет как на государство в частности, так и на регион в целом.

3.2 В идеале вместо целей в области внедрения должны ставиться целевые результаты, что позволит использовать набор показателей при предоставлении регионам инструктивного материала по эффективному внедрению, а также определить потребности. Это позволит нам не ставить слишком масштабных целей, а учитывать особенности государства, всего региона, а затем и мира в целом.

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 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 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.