



MODELE

1. FORMULAIRE DE RAPPORT SUR LA NAVIGATION AERIENNE (ANRF)

(Ce modèle montre comment peut être utilisé l'ANRF.

Les données figurant ici renvoient exclusivement à l'ASBU B0-CDO comme exemple)

Planification régionale et nationale de Modules ASBU

2. OBJECTIFS DE PERFORMANCE REGIONAUX/NATIONAUX - B0-CDO : amélioration de la flexibilité et de l'efficacité dans les profils de descente 4^{ème} Domaine d'amélioration de la performance d'efficacité des itinéraires de vol – par des opérations basées sur les trajectoires					
3. ASBU B0-CDO : Impact sur les domaines clés de performance (KPA)					
	Accès & égalité	Capacité	Efficacité	Environnement	Sécurité
applicable	N	N	Y	Y	Y
4. ASBU B0-CDO : Planification des cibles et des progrès de la mise en œuvre					
5. Eléments			6. Cibles et des progrès de la mise en œuvre (sol et air)		
1. CDO (opération en descente continue)					
2. PBN STAR					
7. ASBU B0-CDO : Défis posés à la mise en œuvre					
Eléments	Domaine de mise en œuvre				
	Mise en œuvre Systèmes au sol	Mise en œuvre avionique	Procédures existantes	Approbations opérationnelles	
1. CDO (opération en descente continue)					
2. PBN STARS					

8. Suivi et mesure de la performance 8A ASBU B0-CDO : Suivi de la mise en œuvre	
Eléments	Indicateurs/métrique d'appui à la performance
1. CDO (opération en descente continue)	Indicateur : pourcentage d'aérodromes internationaux/TMA dotés de CDO. Métrique d'appui : Nombre d'aérodromes internationaux/TMA dotés de CDO
2. PBN STARs	Indicateur : pourcentage d'aérodromes internationaux/TMA dotés de PBN/STARs Métrique d'appui : Nombre d'aérodromes internationaux/TMA dotés de PBN/STARs

8. Suivi et mesure de la performance 8 B.ASBU B0-CDO : Suivi de la performance	
Domaines de performance clés	Métrique (à défaut, avantages qualitatifs)
Accès & égalité	Non-applicable
Capacité	Non-applicable
Efficacité	Kilogrammes de carburant épargnés par vol
Environnement	Emissions de kilogrammes de CO ₂ réduites par vol (= KGs de carburant réduits par vol x 3,157)
Sécurité	Nombre d'impacts sans perte de contrôle (CFIT)

FORMULAIRE DE RAPPORT DE NAVIGATION AERIENNE MODE D'EMPLOI – NOTES EXPLICATIVES

1. **Formulaire de rapports sur la navigation aérienne (ANRF) :** Ce formulaire n'est rien d'autres que la version révisée du Formulaire de cadre de performance, qui était employé par les Etats et les Groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRGs)/jusqu'à aujourd'hui. L'ANRF est un outil personnalisé des Modules des Mises à niveau par blocs du système de l'aviation (ASBU), dont l'application est recommandée pour établir les cibles de planification des cibles, suivre la mise en œuvre, identifier les défis, mesurer la mise en œuvre/performance et les rapports. Les PIRG et les Etats pourraient se servir de ce format de rapport pour les autres programmes d'amélioration de la navigation aérienne comme pour la Recherche et le Sauvetage. Le cas échéant, d'autres formats de rapport plus détaillés peuvent être utilisés à condition de contenir au minimum les éléments décrits dans le modèle ANRF. Les résultats seront analysés par l'OACI et les partenaires de l'aviation et utilisés pour élaborer le Tableau de bord régional de la performance et le Rapport mondial annuel de la navigation aérienne. Les conclusions du Rapport mondial de la navigation aérienne serviront de base aux futurs réajustements stratégiques devant aider au caractère pratique, abordable et à l'harmonisation mondiale de la sécurité, entre autres objectifs.
2. **Objectif de performance régional/national :** Dans la méthodologie ASBU, l'objectif de performance est l'intitulé du module ASBU lui-même. Indiquez également à côté le domaine d'amélioration de la performance (PIA).
3. **Impact sur les domaines clés de performance :** La clé d'un système ATM globalement interopérable est un énoncé clair des attentes/avantages pour la communauté ATM. Les attentes/avantages sont mentionnés dans les Domaines de performance clés (KPA) comme interdépendants et ils ne peuvent être examinés isolément puisqu'ils sont tous nécessaires pour l'atteinte des objectifs fixés pour l'intégralité du système. Il doit être noté que, si la sécurité est la plus haute priorité, les onze KPA ci-dessous sont cités selon leur ordre alphabétique en anglais. Il s'agit de l'accès/équité, de la capacité, de la rentabilité, de l'efficacité, de l'environnement, de la flexibilité, de l'interopérabilité globale, de la participation de la communauté ATM, de la prévisibilité, de la sûreté et de la sécurité. Mais seulement cinq de ces onze KPA ont été actuellement sélectionnés pour les rapports par l'ANRF : Access & Egalité, Capacité, Efficacité, Environnement et Sûreté. Les KPA applicables aux modules ASBU respectifs doivent être identifiés par Y (Yes/Oui) ou N (No/Non). L'évaluation de l'impact pourrait être étendue à un plus grand nombre que les cinq KPA susmentionnés si la maturité du système le permet et si l'Etat dispose du processus de collecte de données.
4. **Planification des cibles et des progrès de la mise en œuvre** Cette section indique les cibles de la planification et l'état d'avancement de la mise en œuvre des différents éléments du Module ASBU pour les deux segments aérien et au sol.
5. **Éléments relatif au module ASBU :** Dans cette section, énumérez les éléments devant être mis en œuvre dans le Module ASBU respectif. En outre, si des éléments n'apparaissent pas dans le Module ASBU (par exemple : dans ASBU B0-ACDM, la certification des aérodromes et les applications de liaisons de données D-VOLMET, D-ATIS, D-FIS ne sont pas incluses ; de même, dans ASBU B0-DATM, notez que WGS-84 et eTOD ne sont pas inclus) mais, s'ils sont en même temps étroitement liés au module, l'ANRF devrait spécifier ces éléments. Dans le cadre des instructions aux PIRG/Etats, tous les ANP régionaux disposeront de la liste complète des 18 Modules du Bloc () d'ASBU ainsi que les éléments correspondants, l'équipage nécessaire au sol et en vol ainsi que les mesures/paramètres spécifiques à la mise en œuvre et aux avantages.

6. **Cibles et progrès de la mise en œuvre (sol et air) :** La date de mise en œuvre prévue (mois/année) et l'état/responsabilité actuels de chaque élément doivent être rapportés dans cette section. Veuillez donner le plus de détails possible couvrant l'avionique et les systèmes au sol. Vous pouvez utiliser des pages supplémentaires, si nécessaire.
7. **Défis posés à la mise en œuvre** Les problèmes/questions prévisibles dans la mise en œuvre des éléments du Module doivent être rapportés dans cette section. L'objectif de cette section est d'identifier à l'avance les questions qui pourraient retarder la mise en œuvre et, si tel est le cas, d'envisager les actions correctives qui pourraient être initiées par la personne/entité concernée. Les quatre domaines pouvant survenir, le cas échéant, lors de la mise en œuvre du Module ASBU, sont les suivants:

- • Mise en œuvre des systèmes au sol
- Mise en œuvre avionique
- Procédures existantes
- Approbations opérationnelles.

S'il n'y a aucun problème à résoudre pour la mise en œuvre du Module ASBU, indiquez « NEANT ».

8. **Suivi et mesure de la performance :** Le suivi et la mesure de la performance se font à travers la collecte des données des mesures/paramètres d'appui. En d'autres termes, les mesures/paramètres représentent la mesure quantitative de la performance du système – la qualité de fonctionnement du système. Les mesures remplissent trois fonctions. Elles servent de base à l'évaluation et au suivi de la fourniture des services ATM, elles définissent leur valeur pour l'utilisateur des services ATM et elles peuvent offrir des critères communs pour l'analyse des coûts et des avantages du développement des systèmes de navigation aérienne. Les mesures sont de deux types :
- A. **Suivi de la mise en œuvre** Dans cette section, cet indicateur soutenu par les données recueillies pour les mesures indique l'état de mise en œuvre des éléments du Module. Par exemple : le pourcentage d'aérodromes internationaux dotés de CDO. Cet indicateur a besoin de données pour la mesure « nombre d'aérodromes internationaux équipés de CDO ».
 - B. **Suivi de la performance :** La mesure, dans cette section, permet d'évaluer les avantages accumulés du fait de la mise en œuvre du module. Les attentes/avantages, également désignés sous l'appellation de Domaines de performance clés (KPA) sont interdépendants et ils ne peuvent être examinés isolément puisqu'ils sont tous nécessaires pour l'atteinte des objectifs fixés pour l'intégralité du système. Il doit être noté que, si la sécurité est la plus haute priorité, les onze KPA ci-dessous sont cités selon leur ordre alphabétique en anglais. Il s'agit de l'accès/équité, de la capacité, de la rentabilité, de l'efficacité, de l'environnement, de la flexibilité, de l'interopérabilité globale, de la participation de la communauté ATM, de la prévisibilité, de la sûreté et de la sécurité. Mais seulement cinq de ces onze KPA ont été actuellement sélectionnés pour les rapports par l'ANRF : Access & Egalité, Capacité, Efficacité, Environnement et Sûreté. Il n'est pas nécessaire que tous les modules contribuent aux cinq KPA. Par conséquent, un nombre limité de mesures par type KPA, servant d'exemple pour mesurer les avantages de la mise en œuvre du/des module(s), sans essayer de répartir ces avantages entre les modules, a été identifié à la fin de ce tableau. Cette approche devrait aider les Etats à recueillir des données pour les

mesures qu'ils auront choisies. S'il n'est pas possible d'identifier les mesures de performance de chaque module, mentionnez-en les avantages qualitatifs dans cette section.

**LISTE DES MESURES DE PERFORMANCE DES MODULES ASBU EN
RELATION AVEC ONZE KPA - EXEMPLES**

Domaine de performance clés	Mesures de performance associées
1. Accès & équité	1. KPA/Accès : Nombre d'aérodromes internationaux dotés d'APV (approche avec guidage vertical) 2. KPA/Accès : Pourcentage de temps d'espace aérien à statut spécial (SUA) accordé aux opérations civiles 3. KPA/Accès : Pourcentage de niveaux de vol demandés par rapport aux niveaux de vol autorisés 4. KPA/Accès : Nombre de refus d'accès dus à des pannes de matériel 5. KPA/Équité : Pourcentage d'exploitants d'aéronefs par classe qui considèrent que l'équité est réalisée 6. KPA/Équité : Pourcentage de différents types d'aéronefs volant dans un espace aérien ou un aérodrome international particulier.
2. Capacité	1. Nombre d'opérations (arrivées+départs) par aérodrome international par jour 2. Retard moyen d'ATFM par jour sur un aérodrome international 3. Nombre d'atterrissages avant et après APV par aérodrome international 4. Retard moyen d'ATFM en route dû au volume de l'espace aérien 5. Nombre d'aéronefs dans un volume défini d'espace aérien pendant une période donnée
3. Rentabilité	1. Mouvements IFR par heure d'ATCO (officier contrôleur de la circulation aérienne) en service 2. Vols IFR (en-route) par heure d'ATCO en service
4. Efficacité	1. Kilogrammes de carburant épargnés par vol 2. Retard moyen d'ATFM par vol sur un aérodrome international 3. Pourcentages d'itinéraires PBN
5. Environnement	1. Emissions de kilogrammes de CO2 réduites par vol (= KGs de carburant réduits par vol x 3,157) 2. Nombre de pages électroniques distribuées
6. Flexibilité	1. Nombre de systèmes de secours disponibles en cas d'urgence 2. Nombre de changements approuvés pour le plan de vol 3. Nombre de solutions alternatives accordées
7. Interopérabilité globale	1. Nombre de systèmes automatisés ATC interconnectés
8. Participation de la communauté ATM	1. Niveau de participation aux réunions 2. Niveau de réponses aux activités de planification
9. Prévisibilité	1. Retard d'arrivées/départs (en minutes) à l'aérodrome international
10. Sécurité	1. Nombre d'incursions de pistes par aérodrome international par an 2. Nombre d'incidents/accidents dus aux conditions MET comme facteur unique ou

Domaine de performance clés	Mesures de performance associées
	contributif
	3. Nombre d'événements ACAS RA
	4. Nombre d'accidents CFIT
	Nombre d'approches manquées évitées grâce à l'utilisation de CDO
11. Sécurité	Non-applicable

— FIN —

V3.datée du 10 juin 2013