



الجمعية العمومية - الدورة التاسعة والثلاثون

اللجنة التنفيذية

الموضوع رقم ١٤ من جدول الأعمال: برنامج المساعدة الفنية

خطة التنفيذية المقترحة الخاصة بإقليم الشرق الأوسط لدعم المبادرات الإقليمية المتعلقة بالسلامة والملاحة الجوية

(ورقة مقدمة من مجلس الإيكاو)

الموجز التنفيذي	
<p>تقدم ورقة العمل هذه التوصيات الصادرة عن المؤتمر الوزاري العالمي للطيران المدني الذي انعقد في الرياض بالمملكة العربية السعودية في الفترة الممتدة من ٢٩ إلى ٣١/٨/٢٠١٦، فيما يتعلق بالمشروعات الإقليمية في مجال الملاحة الجوية والسلامة.</p> <p>الإجراء: الجمعية العمومية مدعوة إلى تكليف المجلس باتخاذ التدابير اللازمة من أجل إعداد خطة تنفيذية خاصة بإقليم الشرق الأوسط لتعزيز التعاون بين جميع الجهات المعنية سعياً إلى إعداد وتنفيذ المبادرات والمشروعات التي تهدف إلى تعزيز السلامة والقدرة والكفاءة في شبكة النقل الجوي داخل الإقليم في إطار مبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب". وستوفر هذه الخطة إطاراً عاماً لتعبئة الموارد لدعم التنفيذ الفعال لهذه المبادرات والمشروعات.</p>	
الأهداف الاستراتيجية:	تتعلق هذه الورقة بهدفين من الأهداف الاستراتيجية: السلامة وكفاءة وسعة الملاحة الجوية
الآثار المالية:	ستتفقد الأنشطة المذكورة في هذه الورقة رهناً بتوافر الموارد في ميزانية البرنامج العادي للفترة ٢٠١٧-٢٠١٩ و/أو بتوافر المساهمات من خارج الميزانية.
المراجع:	ورقة العمل A39-WP/27-EX/15 ورقة العمل A39-WP/351-EX/136

١ - المقدمة

١-١ بناءً على مبادرة من المملكة العربية السعودية، استضافت المملكة المؤتمر الوزاري العالمي للطيران المدني في الرياض في الفترة الممتدة من ٢٩ إلى ٣١/٨/٢٠١٦. وأتاح هذا المؤتمر فرصة لتبادل المعلومات والخبرات وتحديد المستويات التي يمكن القياس عليها واستخلاص الدروس المستفادة من المشروعات الإقليمية التي جرى تنفيذها في مختلف الأقاليم. وكان أيضاً بمثابة منبر تسنى من خلاله عرض المشروعات الإقليمية ذات الأولوية في الحاضر والمستقبل والتي تهدف إلى تعزيز سلامة وكفاءة الملاحة الجوية في الإقليم.

٢-١ وتمثلت الأهداف الرئيسية للمؤتمر فيما يلي:

- أ) تبادل أفضل الممارسات العالمية من أجل تعزيز السلامة والأمن بأسلوب تعاوني؛
- ب) ضمان الاتساق في وجهات النظر بشأن القضايا المتعلقة بالسلامة والأمن فيما بين دول الإقليم؛
- ج) تعزيز الاستخدام الفعال للموارد الإقليمية؛
- د) تشجيع ودعم المبادرات الإقليمية بالتنسيق مع الدول والمنظمات الإقليمية والدولية الأخرى؛
- هـ) استخدام وسائل فعالة للتعاون الإقليمي؛
- و) تكثيف تبادل المعلومات الأمنية لمواجهة المخاطر الأمنية؛
- ز) التصدي للتحديات المحددة التي تواجه السلامة والأمن.

٣-١ يمكن الاطلاع على برنامج المؤتمر والعروض وموجز عن المناقشات والنتائج وإعلان الرياض على الموقع التالي: www.gmasummit-riyadh.net.

٢ - المناقشة

١-٢ جرى تنسيق المبادرات والمشروعات الإقليمية التالية التي عُرضت على المؤتمر مع الدول والمنظمات الإقليمية والدولية على ضوء الأولويات المحددة في إطار المبادرات الجارية للمجموعة الإقليمية لتخطيط وتنفيذ الملاحة الجوية في الشرق الأوسط (MIDANPIRG) والمجموعة الإقليمية للسلامة الجوية الخاصة بالشرق الأوسط (RASG-MID)، وكذلك الهيئة العربية للطيران المدني (ACAC):

- أ) مشروع تحسين شبكة طرق خدمات الحركة الجوية إلى حدتها الأمثل؛
- ب) برنامج إجراءات الطيران في إقليم الشرق الأوسط؛
- ج) المنظمة الإقليمية لمراقبة السلامة في الشرق الأوسط وشمال أفريقيا؛
- د) أنشطة مكتب الإيكاو في الشرق الأوسط في إطار مبادرة عدم ترك أي بلد وراء الركب لعام ٢٠١٧

هـ) الوكالة المعنية بعمليات التفتيش وتحصيل رسوم الملاحة الجوية

و) مبادرة الهيئة العربية للطيران المدني للتعاون الإقليمي في مجال التدريب

٢-٢ ويرد في المرفق (أ) وصف موجز للمشروعات والمبادرات المذكورة أعلاه مشفوع بالتوصيات الصادرة عن المؤتمر الوزاري العالمي للطيران المدني.

الخطة التنفيذية الخاصة بإقليم الشرق الأوسط

٣-٢ أيد المؤتمر الوزاري العالمي للطيران المدني اقتراح مجلس الإيكاو بإعداد برنامج منظم في إقليم الشرق الأوسط على غرار خطط الإيكاو التنفيذية الإقليمية الشاملة للسلامة الجوية في إقليم أفريقيا والمحيط الهندي. وإن إعداد خطة تنفيذية خاصة بإقليم الشرق الأوسط من شأنه أن يعزز التعاون بين جميع الجهات المعنية من أجل وضع وتنفيذ المبادرات والمشروعات التي تهدف إلى تعزيز السلامة والكفاءة في شبكة النقل الجوي داخل الإقليم، سعياً إلى دعم مبادرة الإيكاو "عدم ترك أي بلد وراء الركب". وستوفر الخطة إطاراً عاماً لتعبئة الموارد وذلك لدعم التنفيذ الفعال للمبادرات والمشروعات هذه بتمويل كاف والعدد اللازم من الموظفين. وسيجري تناول أمن الطيران والتسهيلات بشكل منفصل وسيجري وضع خطة مخصصة للأمن والتسهيلات لإقليم الشرق الأوسط (انظر ورقة العمل A39 WP/351-EX/136).

٤-٢ ويتطلب التحسين المستدام للسلامة والكفاءة في إقليم الشرق الأوسط من الإيكاو أن تضطلع بدور قيادي أكبر في القضايا المتعلقة بالطيران المدني. وتحت مظلة الإيكاو، تدعو الخطة إلى التعاون بين جميع الجهات المعنية في تنفيذ المبادرات والمشروعات التي تهدف إلى معالجة الشواغل والتصدي للتحديات المحددة في الإقليم بهدف تعزيز السلامة والكفاءة في شبكة النقل الجوي. وستتبع في وضع وتنفيذ الخطة المنهجيات والإجراءات الواردة في خطة الإيكاو العالمية للسلامة الجوية والخطة العالمية للملاحة الجوية.

٥-٢ وينبغي أن تشدد الخطة على أهمية الدور القيادي للإيكاو وعنصر المساعلة، استناداً إلى مفهوم إدارة البرامج والأنشطة التنسيقية التي يمكن أن تضطلع بها. ولذا ينبغي أن تعتمد الخطة منهج إدارة البرامج الذي يشدد على المساعلة من خلال تحديد المقاييس وتقديم المعلومات الهامة وينبغي أن تتكامل مع برامج أخرى في الإقليم. وينبغي أن تعتمد الخطة على الخبرات المتاحة ليس فقط في المقر الرئيسي للإيكاو ومكتب الإيكاو في الشرق الأوسط، بل أيضاً في دول الإقليم ولدى جميع الجهات المعنية، بما يشمل شركاء الإيكاو الذين يعملون في إطار المجموعة الإقليمية للتخطيط والتنفيذ والمجموعة الإقليمية لسلامة الطيران فضلاً عن المنظمة الإقليمية الجديدة لمراقبة السلامة.

٦-٢ وينبغي لمكتب الإيكاو الإقليمي في الشرق الأوسط أن يعمل على تيسير المزيد من التعاون والرصد من أجل تحقيق الأهداف المحددة بالتنسيق الوثيق مع الهيئة العربية للطيران المدني ومجلس التعاون الخليجي، وكذلك مجموعة الإيكاو الإقليمية للتخطيط والتنفيذ في إقليم الشرق الأوسط والمجموعة الإقليمية لسلامة الطيران.

٧-٢ وبناءً على ما تقدم، وافق المؤتمر الوزاري العالمي للطيران المدني على التوصية التالية:

توصية بشأن الخطة التنفيذية الخاصة بإقليم الشرق الأوسط

الإيكاو مدعوة إلى اتخاذ التدابير اللازمة من أجل وضع الخطة التنفيذية الخاصة بإقليم الشرق الأوسط سعياً إلى تحقيق ما يلي:

أ) تعزيز التعاون بين جميع الجهات المعنية من أجل وضع وتنفيذ المبادرات والمشروعات التي تهدف إلى تحسين السلامة والكفاءة في شبكة النقل الجوي في الإقليم، دعماً لمبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب" الخاصة بالإيكاو؛

ب) توفير إطار عام لتعبئة الموارد اللازمة لدعم التنفيذ الفعال للمبادرات والمشروعات الإقليمية وشبه الإقليمية بتمويل كاف وبالعدد اللازم من الموظفين.

٣- الخلاصة

٣-١ أوصى المؤتمر الوزاري العالمي للطيران المدني الإيكاو بالنظر في مسألة وضع "خطة تنفيذية خاصة بإقليم الشرق الأوسط" لتوطيد التعاون بين جميع الجهات المعنية من أجل إعداد وتنفيذ المبادرات والمشروعات التي تهدف إلى تحسين سلامة وكفاءة شبكة النقل الجوي داخل الإقليم في إطار مبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب". وستوفر هذه الخطة أيضاً إطاراً عاماً لتعبئة الموارد لدعم التنفيذ الفعال لهذه المبادرات والمشروعات.

APPENDIX

REGIONAL SAFETY AND AIR NAVIGATION PROGRAMMES

1. The following regional initiatives/projects presented to the Summit have been coordinated with States and regional and international organizations considering the priorities identified within the framework of the MIDANPIRG and RASG-MID, as well as the Arab Civil Aviation Commission (ACAC) ongoing initiatives:

- a) ARNOP (ATS Route Network Optimization Project);
- b) MID FPP (MID Region Flight Procedure Programme);
- c) MENA RSOO (Middle East and North Africa Regional Safety Oversight Organization);
- d) ICAO MID NCLB Activities for 2017 ;
- e) Agency for Flight Checks and Collection of Air Navigation Charges; and
- f) ACAC Regional Training Cooperation Initiative.

2. ARNOP

2.1 ARNOP was endorsed by the MID Region ATM Enhancement Programme (MAEP) Board as one of the highest priorities in the MID Region. The main objective of the project is to better use the region's airspace to support the current and future increase in traffic, and to enhance regional and inter-regional traffic flows. The project was initiated to rectify mainly the following identified issues:

- a) Regional Route Network is based on conventional structure with continuous patching and crossing/merging points along main routes close to FIR boundaries which makes it very complex and presents safety and efficiency challenges;
- b) manifestation of bottlenecks and choke points in the Region;
- c) increased safety risks through the existence of highly congested bottlenecks;
- d) overload on air traffic controllers which leads to less efficient use of controller resources;
- e) very limited route options to support contingency planning and/or emergency situations; and
- f) longer routes mean higher fuel-burn which increases the amount of aircraft emissions as well as costs on air operators.

2.2 The Summit supported the ARNOP and agreed to the following Recommendation:

ARNOP Recommendation

States and Stakeholders are encouraged to support ARNOP and provide political and financial commitment, required to initiate the implementation phase of the project.

3. MID FPP

3.1 The MID FPP main objective is to assist States to develop sustainable capability in the instrument flight procedure (IFP) design, performance-based navigation (PBN) airspace design and PBN OPS approval, including regulatory oversight, so as to meet their commitments under Assembly Resolutions A37-11 for PBN implementation and the regional requirements, and comply with ICAO provisions related to flight procedure design and PBN.

3.2 The MID FPP would serve as a means to assist Participating States to address the identified challenges related to procedure design and PBN implementation. The MID FPP will foster the implementation of instrument flight procedures, developed with the appropriate quality systems, especially focusing on PBN and vertically guided instrument approach procedures by:

- a) building States' procedures design and PBN capabilities through the conduct of training courses and providing on-job-training (OJT);
- b) assisting States with sufficient density of procedures to establish a sustainable internal procedure design capability capable of meeting the requirements of PANS-OPS and their responsibility for the quality of their procedures;
- c) providing the appropriate level of technical expertise necessary to enable States that do not have the density of procedures necessary to sustain an internal procedure design capability; and
- d) providing a vehicle to improve quality in the States' procedure design process through access to procedure design automation solutions and associated data storage.

3.3 The Summit noted that the planned starting date of the MID FPP is 1 January 2017, which will be executed as an ICAO Technical Cooperation (TC) project and will be hosted by Lebanon DGCA in Beirut. The Summit supported the MID FPP and agreed to the following Recommendation:

MID FPP Recommendation

- a) *States are encouraged to sign the MID FPP Project Document;*
- b) *States and Stakeholders are encouraged to support:*
 - 1) *the establishment of MID FPP through the provision of cash and/or in-kind contributions; and*
 - 2) *the MID FPP activities through the assignment of experts to be part of the MID FPP pool of resources.*

4. MENA RSOO

4.1 The MENA RSOO is a joint project between ACAC and ICAO. Based on a study carried out in 2015, the primary objective of MENA RSOO would be to assist its member States to develop and implement State Safety Programme (SSP). The MENA RSOO would also, on the demand of individual States, provide assistance to improve States' safety oversight capabilities. The RSOO should perform its duties and functions within the framework of the GASP and should be fully aligned with the RASGs' priorities and objectives.

4.2 Nine (9) States have signed the letter of Intent related to the establishment of the MENA RSOO during the DGCA-MID/3 meeting held in Doha, Qatar, in April 2015 (Bahrain, Egypt, Jordan, Kuwait, Oman, Morocco, Qatar and Saudi Arabia).

4.3 A Board composed of the Directors General of Civil Aviation of the member States would govern the MENA RSOO.

4.4 With respect to the legal framework, the MENA-RSOO would be established on the basis of a Memorandum of Understanding (MOU). The RSOO Board may decide in the future to transition the MOU to a more formalized intergovernmental agreement or treaty, should there be a need.

4.5 Saudi Arabia offered to host the MENA RSOO and provide financial and technical support for the first two years of operations (two safety Experts and one administrative employee in addition to the premises).

4.6 The Summit agreed to the following Recommendation:

MENA RSOO Recommendation

States and Stakeholders are encouraged to:

- a) *support the expeditious establishment of the MENA RSOO; and*
- b) *provide voluntary cash and/or in-kind contribution (seconded personnel, etc.)*

5. ICAO MID NCLB Specific Activities for 2017

5.1 The ICAO No Country Left Behind Initiative (NCLB) , reflects ICAO's efforts to assist States in implementing ICAO policies, plans and SARPs in support of the five Strategic Objectives. The Focus of NCLB is on enhancing ICAO support for States with prioritized needs.

5.2 The ICAO MID Regional Office initiated the development of the MID Region NCLB Strategy/Plan which was presented to the RASG-MID/5 meeting and the High Level briefing to the DGCA's (Doha, Qatar, 22-26 May 2016). The MID NCLB Strategy/Plan brings a new vision and scope of the regional activities to improve effective implementation status of Member States, and to set measureable and accountable deliverables and specific outcomes. It aims at a new leadership approach to transform the way of doing business through agreement with concerned States on specific and measureable outcomes, and clear definition of accountability for the achievement of the set goals.

5.3 Six (6) States in the MID region have an EI below 60%. Critical Element 4 (CE 4), related to qualified technical personnel, represents the lowest EI in the MID Region. Some States in the MID Region are facing challenges due to limited human and financial resources; and/or travel restrictions imposed because of security issues. These States are unable to provide the required training to their technical staff/inspectors.

5.4 Fifty-three per cent of the international aerodromes in the MID Region are certified, whereas the regional safety target is to achieve 75% by 2017.

5.5 The MID NCLB activities planned for 2017 include the following:

- a) ICAO Missions to five (5) States to provide guidance and assistance related to USOAP-CMA including development and implementation of the Corrective Action Plans (CAPs) to address the USAOP findings.
- b) Four (4) ICAO Government Safety Inspector (GSI) Courses (OPS, AIR, ANS and AGA) aiming at increasing the number of qualified inspectors in these areas, to enhance States' safety oversight capabilities.
- c) ICAO missions to three (3) States/Aerodromes to increase the number of certified aerodromes in the Region.

5.6 The objective of the above activities is to support States to improve their safety oversight capabilities as outlined in the Doha Declaration, including the enhancement of the USOAP EI and status of aerodrome certification at both national and MID regional levels.

5.7 The initiative was supported by the GMA-Summit, which agreed to the following Recommendation:

ICAO MID NCLB Activities for 2017 Recommendation

States and Stakeholders are encouraged to provide voluntary contributions to support the NCLB activities in the MID Region.

5.8 Saudi Arabia announced a financial contribution to cover the activities of NCLB in the region. This contribution will cover the cost of specific training activities in 2017 and assistance missions to states as listed in Para 2.17.

6. AGENCY FOR FLIGHT CHECKS AND COLLECTION OF AIR NAVIGATION CHARGES

6.1 The Saudi Initiative related to the establishment of an Agency for the provision of flight checks and collection of air navigation charges was supported in principal by the Summit. The Agency would provide additional services for air navigation service providers (ANSPs) in the region, including but not limited to:

- a) commissioning of new facilities which require flight inspection;
- b) periodic inspection for such facilities;
- c) the validation of new flight procedures;
- d) provision of flight inspection services as per requests;
- e) optimize ANS charges collection, processes and procedures, and ensure effective and efficient collection;
- f) the required Civil Aviation Authorities approvals and certifications;
- g) collection of Air Navigation charges on behalf of ANSPs; and
- h) coordination of flight inspection and air navigation charges collection provision with others in the region, via partnership agreements.

6.2 It was emphasized that the establishment of such an Agency requires further consultation with States and the final decision would be taken based on the results of a feasibility study and cost-benefit analysis. Accordingly, the Summit agreed to the following Recommendation:

***Agency for Flight Checks and Collection of Air Navigation Charges
Recommendation***

States are encouraged to work together towards the establishment of a regional/sub-regional Agency, based on a feasibility study/cost-benefit analysis, to provide:

- a) flight check services; and*
- b) collection of air navigation charges.*

**7. ACAC REGIONAL TRAINING
COOPERATION INITIATIVE**

7.1 The main objective of the ACAC Regional Training Cooperation Initiative is to enhance cooperation between the training Centres in the ACAC Area mainly to address the following:

- a) Users' needs and requirements;
- b) standardization of training development & delivery;
- c) standardization of curricula;
- d) capacity building;
- e) resources sharing; and
- f) mutual recognition of training and certification.

7.2 The ACAC Regional Training Cooperation Initiative was supported in principal by the Summit, which agreed to the following Recommendation:

ACAC Regional Training Cooperation Initiative

States and Stakeholders are encouraged to support the ACAC Regional Training Cooperation Initiative, which, inter-alia, would foster the mutual recognition of training and certification.