



**NOTA DE ESTUDIO**

**ASAMBLEA — 39º PERÍODO DE SESIONES**

**COMITÉ EJECUTIVO**

**Cuestión 14: Programa de asistencia técnica**

**PROPUESTA DE PLAN DE EJECUCIÓN MID (MIDIP)  
COMO APOYO DE LAS INICIATIVAS REGIONALES DE SEGURIDAD OPERACIONAL  
Y NAVEGACIÓN AÉREA**

(Nota presentada por el Consejo de la OACI)

**RESUMEN**

En esta nota se presentan las recomendaciones de la Cumbre Ministerial Mundial sobre Aviación, celebrada en Riyadh, Arabia Saudita, del 29 al 31 de agosto de 2016, relacionadas con los proyectos regionales de seguridad operacional y navegación aérea.

**Decisión de la Asamblea:** Se invita a la Asamblea a encomendar al Consejo que tome las medidas necesarias para crear el Plan de ejecución MID (MIDIP) con el objetivo de fomentar la cooperación de todos los sectores en el desarrollo y la ejecución de iniciativas y proyectos destinados a optimizar la seguridad operacional, capacidad y eficiencia del sistema de transporte aéreo en la región, como parte de la iniciativa *Ningún país se queda atrás* (NCLB) de la OACI. El Plan serviría además como marco para la movilización de recursos para contribuir a la ejecución eficaz de dichas iniciativas y proyectos.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con los Objetivos estratégicos de Seguridad operacional y Capacidad y eficiencia de la navegación aérea.
<i>Repercusiones financieras:</i>	Las actividades mencionadas en esta nota se llevarán a cabo con sujeción a la disponibilidad de recursos en el Presupuesto del Programa regular para 2017-2019 y/o de contribuciones extrapresupuestarias.
<i>Referencias:</i>	A39-WP/27-EX/15 A39-WP/351-EX/136

## 1. INTRODUCCIÓN

1.1 Por su propia iniciativa, Arabia Saudita fue el país anfitrión de la Cumbre Ministerial Mundial sobre Aviación (GMA), que se celebró en Riyadh del 29 al 31 de agosto de 2016. La cumbre brindó la oportunidad de intercambiar información, experiencias y aprendizajes y comparar proyectos regionales. También sirvió de plataforma para presentar los proyectos regionales actuales y futuros de máxima prioridad para optimizar la seguridad operacional y la eficiencia de la navegación aérea en la región.

1.2 Los principales objetivos de la Cumbre fueron:

- a) intercambiar las mejores prácticas a nivel mundial para mejorar la seguridad operacional y reforzar la seguridad de la aviación en forma cooperativa;
- b) velar por que los Estados de la región compartan una misma visión con respecto a la seguridad operacional y la seguridad de la aviación;
- c) promover el uso eficaz de los recursos regionales;
- d) alentar y respaldar las iniciativas regionales en coordinación con otros Estados y organizaciones regionales e internacionales;
- e) establecer medios eficaces de cooperación regional;
- f) promover el intercambio de información sobre seguridad de la aviación para mitigar riesgos; y
- g) superar los obstáculos identificados en el ámbito de la seguridad operacional y de la seguridad de la aviación.

1.3 El programa de la Cumbre, así como las presentaciones, el resumen de las deliberaciones y resultados y la Declaración de Riyadh están disponibles en: [www.gmasummit-riyadh.net](http://www.gmasummit-riyadh.net).

## 2. ANÁLISIS

2.1 Se estableció una coordinación entre los Estados y las organizaciones regionales e internacionales respecto de los siguientes proyectos e iniciativas regionales que se presentaron a la Cumbre, teniendo en cuenta las prioridades determinadas en el marco de las iniciativas en curso del MIDANPIRD, el RASG-MID y la Comisión Árabe de Aviación Civil (CAAC):

- a) ARNOP (Proyecto de optimización de la red de rutas ATS)
- b) MID FPP (Programa de procedimientos de vuelo de la Región MID)
- c) RSOO MENA (Organización regional de vigilancia de la seguridad operacional de Oriente Medio y África Septentrional)
- d) Actividades de la iniciativa NCLB de la OACI en la Región MID para 2017;
- e) Agencia para la verificación en vuelo y la recaudación de derechos de navegación aérea; y
- f) Iniciativa regional de cooperación en el ámbito de la instrucción de la CAAC.

2.2 El Apéndice A contiene una breve descripción de los proyectos e iniciativas mencionados, con las respectivas recomendaciones de la Cumbre GMA.

***Plan de ejecución MID (MIDIP)***

2.3 La Cumbre GMA respaldó la propuesta del Presidente del Consejo de la OACI de crear en la Región MID un programa estructurado, similar al Programa de ejecución integral África/Océano Índico (AFI) de la OACI. La creación de un Plan de ejecución MID (MIDIP) fomentaría la cooperación de todos los sectores para el desarrollo y la ejecución de iniciativas y proyectos destinados a optimizar la seguridad operacional y eficiencia del sistema de transporte aéreo en la región, como parte de la iniciativa *Ningún país se queda atrás* (NCLB) de la OACI. El Plan serviría además como marco para la movilización de recursos para contribuir a la ejecución eficaz de dichas iniciativas y proyectos, de modo que cuenten con personal y fondos suficientes. La seguridad de la aviación y la facilitación se tratarían por separado, por medio de un Plan SEC/FAL MID (véase la nota A39-WP/351-EX/136).

2.4 Para el mejoramiento sostenido de la seguridad operacional y la eficiencia en la Región MID, es necesario que la OACI asuma más plenamente el liderazgo en las cuestiones de aviación civil. Bajo el liderazgo de la OACI, el Plan requeriría de la colaboración de todos los sectores en la ejecución de iniciativas y proyectos destinados a resolver las preocupaciones y superar los obstáculos identificados en la región para optimizar la seguridad operacional y la eficiencia del sistema de transporte aéreo. Para el desarrollo y la ejecución del plan, se seguirán las metodologías y procesos del Plan global para la seguridad operacional de la aviación (GASP) y del Plan mundial de navegación aérea (GANP).

2.5 El Plan debería reflejar la intensificación del liderazgo de la OACI y la profundización de la rendición de cuentas mediante sólidas funciones de coordinación y gestión de programas. Para ello, debería adoptar un enfoque de gestión de programas que pusiera el énfasis en la rendición de cuentas, por medio del desarrollo y la notificación de parámetros de medición, y debería estar integrando con otros programas de la región. En el Plan no sólo deberían participar expertos de la Sede de la OACI y de la Oficina MID, sino de los Estados de la región y otros sectores, incluidos los que ya participan junto a la OACI en el Grupo regional de planificación y ejecución, el Grupo regional de seguridad operacional de la aviación y la futura organización regional de vigilancia de la seguridad operacional.

2.6 La Oficina Regional MID de la OACI facilitaría la cooperación y el seguimiento necesarios, en estrecha coordinación con la CAAC y el Consejo de Cooperación de los Estados Árabes del Golfo (GCC), así como con el Grupo regional de planificación y ejecución y el Grupo regional de seguridad operacional de la aviación de la Región Oriente Medio.

2.7 Basándose en las consideraciones descritas en los párrafos precedentes, la Cumbre GMA convino en formular las siguientes recomendaciones:

***Recomendación relativa al Plan de ejecución MID (MIDIP):***

*Se invita a la OACI a tomar las medidas necesarias para crear el Plan de ejecución MID (MIDIP) a fin de:*

- a) fomentar la cooperación de todos los sectores para el desarrollo y la ejecución de iniciativas y proyectos destinados a optimizar la seguridad operacional y eficiencia del sistema de transporte aéreo en la región, como parte de la iniciativa *Ningún país se queda atrás* (NCLB); y

- b) servir de marco para la movilización de recursos para contribuir a la ejecución eficaz de dichas iniciativas y proyectos, de modo que cuenten con personal y fondos suficientes.

### 3. CONCLUSIÓN

3.1 La Cumbre recomendó que la OACI considerara la posibilidad de crear un Plan de ejecución MID (MIDIP) para fomentar la cooperación de todos los sectores para el desarrollo y la ejecución de iniciativas y proyectos destinados a optimizar la seguridad operacional y eficiencia del sistema de transporte aéreo en la región, como parte de la iniciativa *Ningún país se queda atrás* (NCLB). El Plan serviría además como marco para la movilización de recursos para contribuir a la ejecución eficaz de dichas iniciativas y proyectos.

-----

## **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:

- g) ARNOP (ATS Route Network Optimization Project);
- h) MID FPP (MID Region Flight Procedure Programme);
- i) MENA RSOO (Middle East and North Africa Regional Safety Oversight Organization);
- j) ICAO MID NCLB Activities for 2017 ;
- k) Agency for Flight Checks and Collection of Air Navigation Charges; and
- l) 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.*