



ASSEMBLÉE — 39^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

Point 14 : Programme d'assistance technique

**PROPOSITION DE PLAN DE MISE EN ŒUVRE POUR LA RÉGION MID (MIDIP)
VISANT À APPUYER LES INITIATIVES RÉGIONALES EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ
ET DE NAVIGATION AÉRIENNE**

(Note présentée par le Conseil de l'OACI)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note expose les recommandations découlant du Sommet ministériel mondial sur l'aviation, tenu à Riyad (Arabie saoudite), du 29 au 31 août 2016, et concernant les projets régionaux dans les domaines de la navigation aérienne et de la sécurité.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à demander au Conseil de prendre les mesures nécessaires pour définir un Plan de mise en œuvre pour la région MID (MIDIP) afin de renforcer la coopération de toutes les parties prenantes pour l'élaboration et la mise en œuvre d'initiatives et de projets visant à améliorer la sécurité, la capacité et l'efficacité du système de transport aérien dans la région, dans le cadre de l'initiative de l'OACI « Aucun pays laissé de côté » (NCLB). Le plan fournirait aussi un cadre pour la mobilisation de ressources afin d'appuyer la mise en œuvre effective de ces initiatives et projets.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte aux Objectifs stratégiques <i>Sécurité</i> et <i>Capacité et efficacité de la navigation aérienne</i> .
<i>Incidences financières :</i>	Les activités visées dans la présente note seront entreprises sous réserve des ressources prévues au budget-programme ordinaire de 2017-2019 ou provenant de contributions extrabudgétaires.
<i>Références :</i>	A39-WP/27-EX/15 A39-WP/351-EX/136

1. INTRODUCTION

1.1 Sur l'initiative de l'Arabie saoudite, le Sommet ministériel mondial sur l'aviation (GMA) a été organisé à Riyad du 29 au 31 août 2016. Il a été l'occasion d'échanger des informations, des expériences, des points de référence et des leçons en ce qui concerne des projets régionaux mis en œuvre dans différentes régions. Il a également fourni une plateforme pour la présentation des projets régionaux prioritaires actuels et futurs visant à améliorer la sécurité et l'efficacité de la navigation aérienne dans la région.

1.2 Les principaux objectifs du Sommet étaient les suivants :

- a) échanger les meilleures pratiques mondiales pour renforcer la sécurité et la sûreté dans un cadre de coopération ;
- b) veiller à l'harmonisation de la vision sur les questions de sécurité et de sûreté entre les États de la région ;
- c) promouvoir l'utilisation efficace des ressources régionales ;
- d) encourager et appuyer les initiatives régionales en coordination avec d'autres États et des organisations régionales et internationales ;
- e) mettre en place des moyens efficaces de coopération régionale ;
- f) promouvoir le partage d'informations relatives à la sûreté afin d'atténuer les risques en la matière ;
- g) surmonter les difficultés constatées en ce qui concerne la sécurité et la sûreté.

1.3 Le programme du Sommet, les présentations, le résumé des débats/résultats et la déclaration de Riyad sont disponibles à l'adresse : <http://www.gmasummit-riyadh.net/fr/accueil>.

2. ANALYSE

2.1 Les initiatives et projets régionaux ci-après, qui ont été présentés au Sommet, ont été coordonnés avec des États et des organisations régionales et internationales en tenant compte des priorités mises en évidence par les Groupes MIDANPIRG et RASG-MID, ainsi que les initiatives en cours menées par la Commission arabe de l'aviation civile (CAAC) :

- a) ARNOP (Projet d'optimisation du réseau de routes ATS) ;
- b) MID FPP (Programme de procédures de vol pour la région MID) ;
- c) MENA RSOO (Organisation régionale de supervision de la sécurité au Moyen-Orient et en Afrique du Nord) ;
- d) Activités NCLB dans la région MID de l'OACI pour 2017 ;

- e) Agence pour le contrôle des vols et la perception des redevances de navigation aérienne ;
- f) Initiative CAAC de coopération pour la formation au niveau régional.

2.2 Une brève description des projets et initiatives susmentionnés ainsi que les recommandations connexes du Sommet GMA figure dans l'Appendice A.

Plan de mise en œuvre pour la région MID (MIDIP)

2.3 Le Sommet GMA a appuyé la proposition du Président du Conseil de l'OACI concernant l'élaboration d'un programme structuré dans la région MID, similaire aux plans de mise en œuvre régionaux Afrique-océan Indien (AFI). La mise en place d'un plan de mise en œuvre pour la région MID (MIDIP) renforcerait la coopération de toutes les parties prenantes pour l'élaboration et la mise en œuvre d'initiatives et de projets visant à accroître la sécurité et l'efficacité du système de transport aérien dans la région, appuyant l'initiative de l'OACI « Aucun pays laissé de côté » (NCLB). Ce Plan fournirait aussi un cadre pour la mobilisation de ressources afin d'appuyer la mise en œuvre effective des initiatives et des projets mentionnés grâce à des fonds et un personnel adéquats. La sûreté et la facilitation de l'aviation sont examinées séparément et un Plan MID SEC/FAL serait élaboré (voir la note A39-WP/351-EX/136).

2.4 Pour l'amélioration durable de la sécurité et de l'efficacité dans la région MID, il est nécessaire que l'OACI exerce un rôle de chef de file plus important pour les questions relatives à l'aviation civile. Sous la direction de l'OACI, le Plan appellerait à la collaboration de toutes les parties prenantes pour la mise en œuvre d'initiatives et de projets visant à donner suite aux préoccupations et aux enjeux constatés dans la Région, dans le but de renforcer la sécurité et l'efficacité du système de transport aérien. L'élaboration et la mise en œuvre du Plan suivront les méthodes et processus figurant dans le Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) et le Plan mondial de navigation aérienne (GANP).

2.5 Le Plan devrait mettre l'accent sur un rôle moteur de l'OACI ainsi qu'une obligation redditionnelle plus importants, appuyés par une solide activité de gestion et de coordination du programme. Il devrait donc suivre une approche de gestion du programme qui insiste sur l'obligation de rendre compte, grâce à l'élaboration de paramètres et de rapports, et devrait former un ensemble cohérent avec les autres programmes dans la région. Le Plan devrait tirer parti de l'expertise disponible, non seulement au siège de l'OACI et au bureau régional MID de l'Organisation, mais aussi dans les États de la région et parmi toutes les parties prenantes, notamment les partenaires de l'OACI appuyant le Groupe régional de planification et de mise en œuvre, le Groupe régional de sécurité de l'aviation et la future Organisation régionale de supervision de la sécurité.

2.6 Le Bureau régional MID de l'OACI faciliterait davantage la coopération et la supervision requises relativement à des cibles déterminées, en étroite coordination avec la CAAC et le Conseil de coopération du Golfe (CCG), ainsi qu'avec le Groupe régional de planification et de mise en œuvre et le Groupe régional de sécurité de l'aviation de l'OACI au Moyen-Orient.

2.7 Compte tenu de ce qui précède, le Sommet GMA est convenu de la recommandation suivante :

Recommandation pour un Plan de mise en œuvre pour la région MID (MIDIP)

L'OACI est invitée à prendre les mesures nécessaires pour définir un Plan de mise en œuvre pour la région MID (MIDIP) afin de :

- a) renforcer la coopération de toutes les parties prenantes pour l'élaboration et la mise en œuvre d'initiatives et de projets visant à améliorer la sécurité et l'efficacité du système de transport aérien dans la région, appuyant l'initiative de l'OACI « Aucun pays laissé de côté » (NCLB) ;
- b) fournir un cadre pour la mobilisation de ressources pour appuyer la mise en œuvre effective des initiatives et projets au niveau régional et sous-régional grâce à des fonds et un personnel adéquats.

3. CONCLUSION

3.1 Le Sommet a recommandé que l'OACI envisage l'élaboration d'un Plan de mise en œuvre pour la région MID (MIDIP) afin de renforcer la coopération de toutes les parties prenantes pour l'élaboration et la mise en œuvre d'initiatives et de projets visant à améliorer la sécurité, la capacité et l'efficacité du système de transport aérien dans la région, au titre de l'initiative de l'OACI « Aucun pays laissé de côté » (NCLB). Le Plan fournirait aussi un cadre pour la mobilisation de ressources pour appuyer la mise en œuvre effective de ces initiatives et projets.

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 measurable 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 measurable 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.