



ICAO MID



الاجتماع الثامن للمدراء العاميين للطيران المدني في منطقة الشرق الأوسط (DGCA-MID/8)

(الدوحة، قطر، 26-28 أكتوبر 2026)

البند 5 من جدول الأعمال: دعم التنفيذ / المشاريع والبرامج الإقليمية

استدامة مشروع برنامج إجراءات الطيران لإقليم الشرق الأوسط (MID FPP)

(مقدمة من الأمانة العامة)

الملخص

تعرض هذه الورقة إطار العمل الإقليمي للطيران في إقليم الشرق الأوسط (MID-RAAF) المقترح، لتوفير دعم للتنفيذ على أساس طوعي بقيادة الدول. ويربط هذا الإطار بين الخطط العالمية والإقليمية والوطنية والأولويات التي تحددها الدول، وآليات التعاون القائمة، وقدرات الشركاء المتاحة..

يرد الإجراء المطلوب من الاجتماع في الفقرة 3.

1. المقدمة

1.1. يتوفر في إقليم الشرق الأوسط عدد من الخطط وآليات التعاون في مجالات السلامة، والملاحة الجوية، وأمن الطيران والتسهيلات، والبيئة، والنقل الجوي. كما تضطلع دول الإقليم ومنظمة الطيران المدني الدولي (الإيكاو) والشركاء بمبادرات قيمة لتقديم المساعدة. وغالبًا ما تُنفَّذ هذه الأنشطة من خلال ترتيبات منفصلة، في حين تحتاج الدول التي تواجه احتياجات معقدة إلى دعم منسق وتجميع الموارد عبر عدة مجالات، تشمل الرقابة، والكوادر المؤهلة، والعمليات، والبنية التحتية. ولا يوجد حاليًا إطار إقليمي موحد للتنفيذ يجمع بين تلك الاحتياجات ومصادر

2026/10/14

المساعدة المتاحة. وقد يصعب ذلك تكوين صورة شاملة للأولويات، ومواءمة مساهمات الجهات الداعمة، وتحويل التقييمات إلى إجراءات مستدامة.

1.2. يعالج إطار العمل الإقليمي للطيران في إقليم الشرق الأوسط (MID-RAAF) المقترح هذه الفجوة من خلال الربط بين الخطط العالمية والإقليمية والوطنية والأولويات التي تحددها كل دولة وتتولى مسؤوليتها، وترجمتها إلى خطط عمل تنفيذية للدول ومشروعات عملية. وتتمثل النتيجة المنشودة في تحديد الأولويات بصورة أوضح، وتحسين تنسيق الدعم، وتحقيق تحسينات مستدامة في قدرات الدول في مجال الطيران.

2. المناقشة

2.1. يربط إطار العمل الإقليمي للطيران في إقليم الشرق الأوسط (MID-RAAF) المقترح بين الخطة الاستراتيجية للإيكاو للفترة 2026-2050 والخطط العالمية ذات الصلة، بما في ذلك الخطة العالمية لسلامة الطيران (GASP)، والخطة العالمية للملاحة الجوية (GANP)، والخطة العالمية لأمن الطيران (GASep)، وبين الصكوك الإقليمية الخاصة بإقليم الشرق الأوسط والخطط الوطنية. وتشمل هذه الصكوك والخطط الخطة الإقليمية لسلامة الطيران في الشرق الأوسط (MID-RASP)، وخطة الملاحة الجوية لإقليم الشرق الأوسط (MID ANP)، وخطة أمن الطيران والتسهيلات في إقليم الشرق الأوسط وخارطة طريقها (MID SECFAL)، والأولويات ذات الصلة بالبيئة والنقل الجوي. وتشكل خطط العمل التنفيذية للدول والمشروعات ذات الأولوية الأساس الذي يستند إليه دعم التنفيذ. ويتميز الإطار بشموليته وديناميكيته، إذ يستوعب الخطط والأولويات والآليات القائمة، فضلاً عن تلك التي تُستحدث أو تُحدث مستقبلاً.

2.2. يستند الإطار إلى استراتيجية «عدم ترك أي دولة خلف الركب» (NCLB) في إقليم الشرق الأوسط، والتعاون بين الدول، والمساعدة التي تقدمها الإيكاو، وآليات التعاون الإقليمية القائمة، بما في ذلك المنظمة الإقليمية لمراقبة السلامة في الشرق الأوسط وشمال أفريقيا (MENA RSOO)، ومشروع برنامج إجراءات الطيران لإقليم الشرق الأوسط (MID-FPP)، وآلية التعاون الإقليمية للتحقيق في حوادث الطيران في الشرق الأوسط وشمال أفريقيا (MENA ARCM)، وبرنامج أمن الطيران في إقليم الشرق الأوسط (CASP-MID). وتحفظ هذه الآليات بولاياتها

وترتيبات التنفيذ الخاصة بكل منها. ويسهل إطار العمل الإقليمي للطيران في إقليم الشرق الأوسط (MID-RAAF) التنسيق بين مجالات الطيران المدني، ويساعد على تحديد أوجه النقص في الدعم، ومواءمة المساهمات مع أولويات الدول، والحد من ازدواجية الجهود.

2.3. يسترشد إطار العمل الإقليمي للطيران في إقليم الشرق الأوسط (MID-RAAF) بأربعة مبادئ متكاملة، يُشار إليها باسم "المبادئ الأربعة التي تبدأ بحرف الـ"ا" (Four I's)، وهي:

- 1) الشمولية (All-Inclusive): تغطية مجالات الطيران المدني والجهات المعنية والاحتياجات والأولويات الحالية والناشئة؛
 - 2) المشاركة (Involved): تشجيع الدول والشركاء على المشاركة طوعاً، وفقاً للاحتياجات المحددة واهتماماتهم وقدراتهم المتاحة؛
 - 3) التكامل (Integrated): الربط بين الخطط العالمية والإقليمية والوطنية وأولويات الدول وآليات التعاون ودعم التنفيذ القائمة؛ و
 - 4) التركيز على التنفيذ (Implementation-focused): ترجمة الاحتياجات المحددة إلى خطط عمل تنفيذية تتولى الدول مسؤوليتها، ومشروعات عملية، ونتائج مستدامة قابلة للقياس.
- 2.4. تراعي عملية تحديد الأولويات قدرات الرقابة والقدرات المؤسسية، والقدرات التشغيلية، والبنية التحتية والنظم، واحتياجات التعافي وتعزيز القدرة على الصمود وإعادة البناء. وتتوقف الأهمية النسبية لهذه الأبعاد على ظروف كل دولة. وبموافقة الدول المعنية، يجوز للمكتب الإقليمي للإيكاف في الشرق الأوسط الاحتفاظ بسجل إقليمي للاحتياجات والأولويات يتضمن الاحتياجات والدعم الجاري وأوجه النقص والتقدم المحرز، مع مراعاة ترتيبات تبادل المعلومات المعمول بها.

2.5. يُنفذ إطار العمل الإقليمي للطيران في إقليم الشرق الأوسط (MID-RAAF) من خلال نموذج مرّن لدعم الدول يتألف من أربع مراحل:

المرحلة الأولى : التقييم وتحليل الفجوات: تحدد الدولة خط الأساس الخاص بها وتحافظ عليه، وتتحقق من صحة الاحتياجات المحددة وتضع الأولويات، بدعم فني من الإيكاف والشركاء وفقاً لما يُتفق عليه؛

المرحلة الثانية : إعداد خطة العمل التنفيذية للدولة: تحدد الدولة الإجراءات ذات الأولوية، والجهات المسؤولة، والنتائج المتوقعة، والموارد، والجهات التي يمكن أن تسهم في التنفيذ، والجدول الزمني الاسترشادية؛

المرحلة الثالثة : التنفيذ وتعبئة الموارد: تُحوّل الإجراءات ذات الأولوية إلى مشروعات قابلة للتنفيذ، وتُوفّق مع المساهمات المالية و/أو العينية وفقاً لترتيبات يُتفق عليها بصورة مستقلة؛ و

المرحلة الرابعة : الرصد والمتابعة والاستدامة: ترصد الدولة النتائج، وتعُدّل الأولويات، وتحافظ على القدرات الوطنية، مع توفير دعم متفق عليه من الشركاء لأغراض التقييم والتوجيه ونقل المعرفة.

2.6. يُعد إطار العمل الإقليمي للطيران في إقليم الشرق الأوسط (MID-RAAF) إطاراً طوعياً لدعم التنفيذ بقيادة الدول. وتظل كل دولة مسؤولة عن تقييم احتياجاتها، وتحديد أولوياتها، وإعداد خطة العمل التنفيذية الخاصة بها، وتحقيق النتائج. وتقدم منظمة الطيران المدني الدولي (الإيكاو) والشركاء المهتمون الدعم لأنشطة محددة وفقاً لولاياتهم وقدراتهم المتاحة والأدوار المتفق عليها؛ ولا تعني المشاركة الالتزام بتنفيذ جميع الإجراءات أو توفير الموارد اللازمة لها. ولا ينشئ الإطار أي مؤسسة جديدة أو أي التزام مالي. ويجوز أن تتداخل المراحل عندما تبرر الأولويات التي جرى التحقق من صحتها اتخاذ إجراءات مبكرة.

2.7. تشمل الجهات التي يمكن أن تسهم في التنفيذ الدول الأعضاء في إقليم الشرق الأوسط، والدول وسلطات الطيران خارج الإقليم، وبرامج الإيكاو، والمنظمات الدولية والإقليمية، وآليات التعاون الإقليمية القائمة، وقطاع الصناعة، ومؤسسات التدريب، وشركاء التنمية. وقد تشمل المساهمات الخبرات الفنية، وإعارة الخبراء أو انتدابهم، والتوجيه، والتدريب، وتبادل اللوائح والإجراءات والخبرات المكتسبة في التنفيذ، والمعدات، والنظم، والتكنولوجيا، والبيانات، والمرافق، والخدمات، والتمويل، وغير ذلك من أشكال الدعم العيني، وفقاً لولاية كل جهة مساهمة وقدراتها المتاحة. ويمكن لحوار مع شركاء التنمية أو لترتيبات أخرى مناسبة أن يربط المشروعات ذات الأولوية التي تحددها الدول بوضوح بالجهات الراغبة في الإسهام. وتظل المشاركة طوعية، وتخضع المساهمات والالتزامات المحددة لاتفاقات مستقلة.

2026/10/14

2.8. يتولى اجتماع المديرين العاميين للطيران المدني في إقليم الشرق الأوسط (DGCA-MID) تقديم التوجيه الاستراتيجي واستعراض التقدم المحرز بوجه عام. ويتولى المكتب الإقليمي للإيكافو في الشرق الأوسط تيسير التنسيق مع الدول والشركاء المشاركين، والمساعدة في مواءمة الاحتياجات المحددة مع الخبرات والموارد، والإبلاغ عن التقدم المحرز من خلال الترتيبات القائمة. كما ينسق المكتب الإقليمي تنفيذ الإطار وتعبئة الموارد بالتعاون مع مكتب تنمية القدرات والتنفيذ (CDI) التابع للإيكافو. وتركز عملية الرصد على الإجراءات المتفق عليها، والمخرجات القابلة للقياس، والاحتياجات المتبقية، والاستدامة. وتشمل الفوائد المتوقعة تحسين مواءمة الدعم، وتعزيز القدرات الوطنية،

والحد التدريجي من فجوات التنفيذ

3. الإجراء المطلوب من الاجتماع

3.1. يُدعى الاجتماع إلى ما يلي:

(أ) استعراض مشروع إطار العمل الإقليمي للطيران في إقليم الشرق الأوسط (MID-RAAF) الوارد في التذييل أ؛ و

(ب) الموافقة على مشروع الاستنتاج التالي:

مشروع الاستنتاج X/8: إطار العمل الإقليمي للطيران في إقليم الشرق الأوسط (MID-RAAF)

بناءً على ذلك:

(أ) يُقر العمل الإقليمي للطيران في إقليم الشرق الأوسط (MID-RAAF) الوارد في التذييل أ؛ و

(ب) تُحث الدول والجهات المعنية، بما فيها المنظمات الدولية والإقليمية وقطاع الصناعة ومؤسسات التدريب وشركاء

التنمية، على التنسيق مع المكتب الإقليمي للإيكافو في الشرق الأوسط ودعم تنفيذ إطار العمل من خلال مساهمات

مالية و/أو عينية طوعية لدعم خطط العمل التنفيذية التي تتولى الدول مسؤوليتها والمشروعات ذات الأولوية.

انتهى