



منظمة الطيران المدني الدولي

تقرير الاجتماع الثاني
للمدراء العاميين للطيران المدني
في إقليم الشرق الأوسط

(DGCA-MID/2)

(جدة، المملكة العربية السعودية، 20-22 أيار / مايو 2013)

من إعداد المكتب الإقليمي للشرق الأوسط

التسميات المستخدمة وطريقة عرض المادة في هذا المنشور لا تعبر عن رأي مهما كان من جانب منظمة الطيران المدني الدولي الإيكاو فيما يتعلق بالوضع القانوني لأي بلد أو إقليم أو مدينة أو منطقة أو لسلطاتها، أو فيما يتصل بتعيين تخومها أو حدودها.

فهرس المحتويات

صفحة

الجزء الأول - تاريخ الاجتماع

1. مقدمة i
2. حفل الافتتاح i
3. الأمانة العامة i
4. اللغات والإدارة i
5. النتائج v – ii

الجزء الثاني - تقرير عن بنود جدول الأعمال

- 1-1 تقرير البند رقم 1 من جدول الأعمال
- 1-2 تقرير البند رقم 2 من جدول الأعمال
- 1-3 تقرير البند رقم 3 من جدول الأعمال
- 2 – 4/1-4 تقرير البند رقم 4 من جدول الأعمال
الملحق 4 أ
- 7 — 5 /1-5 تقرير البند رقم 5 من جدول الأعمال
الملحق 5 أ & 5 ب
- 4 – 6/1-6 تقرير البند رقم 6 من جدول الأعمال
الملحق 6 أ — 6 ج
- 2 – 7/1-7 تقرير البند رقم 7 من جدول الأعمال
- 1-8 تقرير البند رقم 8 من جدول الأعمال
- 1- 9 تقرير البند رقم 9 من جدول الأعمال
- 1— 10 تقرير البند رقم 10 من جدول الأعمال
- 1 —11 تقرير البند رقم 11 من جدول الأعمال
- 1 —12 تقرير البند رقم 12 من جدول الأعمال

المرفقات

- المُرْفَق (أ) قائمة ورقات العمل والمعلومات
- المُرْفَق (ب) قائمة المشاركين

الجزء الأول - تاريخ الاجتماع

1. مقدمة

1.1 تم استضافة المؤتمر الثاني للمدراء العاميين للطيران المدني — إقليم الشرق الأوسط (DGCA-MID/2) من المملكة العربية السعودية، الهيئة العامة للطيران المدني (GACA) في فندق الانتركونتيننتال، جدة، المملكة العربية السعودية من 20 إلى 22 أيار / مايو 2013.

2.1 وحضر الاجتماع ما مجموعه أربعة وستون مشاركاً (64)، بمن فيهم خبراء من خمس عشرة دولة (15) هي (البحرين، مصر، العراق، الأردن، الكويت، لبنان، عُمان، فلسطين، قطر، المملكة العربية السعودية، السودان، تونس، دولة الإمارات العربية المتحدة، الولايات المتحدة الأمريكية، واليمن) وخمس (5) من المنظمات الدولية / الإقليمية (AACO) الإتحاد العربي للنقل الجوي، والهيئة العربية للطيران المدني (ACAC)، ومنظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية (CANSO)، الإتحاد الدولي للنقل الجوي (IATA)، والإتحاد الدولي لجمعيات الطيارين (IFALPA). وترد قائمة بأسماء المشاركين في (المرفق ب) من التقرير.

2. حفل الافتتاح

1.2 بالنيابة عن صاحب السمو الملكي الأمير فهد بن عبد الله آل سعود، رئيس الهيئة العامة للطيران المدني (GACA) في المملكة العربية السعودية، قام سعادة الدكتور فيصل بن حمد الصقير، نائب رئيس الهيئة بافتتاح الاجتماع. وقد رحب سعادة الدكتور الصقير بجميع الوفود والمندوبين في المملكة العربية السعودية وعن تشرفه باستضافة هذا الاجتماع الهام في مدينة جدة. وقد أشار سعادته إلى أهمية التركيز على تحسين خدمات الملاحة الجوية، السلامة الجوية، الأمور البيئية، أمن الطيران والنقل الجوي لتحقيق المصالح المشتركة للدول في ضوء الضغوط المتزايدة والتطورات المتلاحقة في صناعة النقل الجوي لمواكبة النمو المتزايد للحركة الجوية في المنطقة. وتمنى للاجتماع المداولات المثمرة.

2.2 وبدوره رحب محمد خونجي المدير الاقليمي في ايكاو لمنطقة الشرق الأوسط بالوفود والمندوبين في جدة. وقد عبر عن شكر وامتنان وتقدير منظمة الإيكاو للمملكة العربية السعودية وبشكل خاص لصاحب السمو الملكي الأمير فهد بن عبد الله رئيس الهيئة العامة للطيران المدني، وسعادة الدكتور الصقير على استضافتهم للاجتماع وكرم الضيافة التي لقيها جميع المشاركين. وسلط السيد خونجي الضوء على صناعة النقل الجوي والتي تلعب دوراً رئيسياً في النشاط الاقتصادي العالمي. ونوه إلى أن اجتماعات المدراء العاميين للطيران المدني في منطقة الشرق الأوسط تمثل اجتماعات عالية المستوى يتم تنظيمها من أجل المناقشة على المستوى الاستراتيجي لمواضيع كافة مناحي الطيران المدني في المنطقة، بشكل منفتح وصريح وتسهيل التعاون الثنائي والاقليمي في المجالات ذات الاهتمام المشترك.

3. الأمانة

1.3 تولى منصب أمين الاجتماع السيد محمد رضا محمود خونجي، المدير الإقليمي لمنظمة الطيران المدني الدولي في الشرق الأوسط وساعده السيد جهاد الفقير – نائب المدير الإقليمي والسيد محمد السماوي المسؤول الإقليمي لخدمات الملاحة الجوية / إدارة معلومات الطيران، السيد رضا غلام، المسؤول الإقليمي للاتصالات / الملاحة / المراقبة (CNS)، السيد مشهور البلوي، المسؤول الإقليمي، سلامة الرحلات (FLS)، والسيد ديفيد ستيرلاند، المسؤول الإقليمي لأمن وتسهيلات الطيران (AVSEC/FAL) من مكتب الايكاو الإقليمي في الشرق الأوسط.

2.3 ساعد في الاجتماع أيضا السيد إيفان جالان - مدير مكتب التعاون الفني (D/TCB) لمنظمة الطيران المدني الدولي في مونتريال.

4. اللغة والإدارة

1.4 أديرت الجلسات باللغتين العربية والإنجليزية وصدرت وثائق الاجتماع بكلا هاتين اللغتين. كما تم توفير خدمات الترجمة التحريرية والفورية.

5. النتائج

1.5 قام الاجتماع ، بعد المداولات والمناقشات لأوراق العمل المدرجة في المرفق أ / 2 IP / DGCAMID في التقرير ، بوضع والوصول إلى ما مجموعه إثني عشر (12) من النتائج الواردة تالياً:

النتيجة 1/2 (DGCA-MID/2) — دعم الدول لاستخدام اللغة العربية في إقليم الشرق الأوسط.

أن تقوم الدول، ولدعم استخدام اللغة العربية في إقليم الشرق الأوسط:

(أ) بالتنسيق مع المكتب الإقليمي للإيكاو من أجل توفير الموارد المطلوبة إما عن طريق الإسهامات الطوعية أو إعاره خبير لغة ملائم: و

(ب) أن تقوم الإيكاو باتخاذ الإجراءات اللازمة لتأسيس صندوق مناسب لاستلام الإسهامات العينية الطوعية للدول الداعمة لاستخدام اللغة العربية في إقليم الشرق الأوسط للإيكاو.

النتيجة 2/2 (DGCA-MID/2) — دعم نشاطات المكتب الإقليمي للإيكاو في الشرق الأوسط

حيث، ومع الأخذ بعين الاعتبار لقيود الميزانية في الإيكاو ومن أجل التوسع في نشاطات المكتب الإقليمي للإيكاو في منطقة الشرق الأوسط:

(أ) أن يتم تشجيع الدول وأصحاب المصالح لاستخدام صندوق السلامة ضمن خيار المساهمات المخصصة لتأمين بعض المبالغ التي يمكن استخدامها لتطبيق برامج عمل المجموعة الإقليمية لسلامة الطيران — إقليم الشرق الأوسط RASG – MID؛ و

(ب) أن تقوم الإيكاو باتخاذ الإجراءات اللازمة لتأسيس صندوق مناسب لاستلام الإسهامات العينية الطوعية للدول الداعمة لنشاطات المجموعة الإقليمية لتخطيط وتنفيذ المجالات الجوية MIDANPIRG والمجموعة الإقليمية لسلامة الطيران — إقليم الشرق الأوسط RASG – MID.

النتيجة 3/2 (DGCA-MID/2) — برنامج تعزيز إدارة الملاحة الجوية في الشرق الأوسط — الاجتماع التنسيقي الخاص

أن يقوم، المكتب الإقليمي للإيكاو في الشرق الأوسط بالعمل على تنظيم عقد اجتماع خاص للتنسيق في أيلول / سبتمبر من أجل الاتفاق على تأسيس برنامج تعزيز إدارة الملاحة الجوية في الشرق الأوسط، مع الأخذ بالاعتبار لجميع المبادرات.

النتيجة 4/2 (DGCA-MID/2) — مجلس إدارة برنامج تعزيز إدارة الملاحة الجوية في الشرق الأوسط (MAEP)

أن يتم، تشكيل مجلس إدارة برنامج تعزيز إدارة الملاحة الجوية في الشرق الأوسط (MAEP) من ممثلين رفيعي المستوى من الدول والمنظمات المعنية، والغرض من تشكيله هو للإشراف العام على، توجيه، وإدارة البرنامج.

النتيجة 5/2 (DGCA-MID/2) — تأسيس برنامج إجراءات رحلات الطيران (FPP) لإقليم الشرق الأوسط

أن، يتم القيام بدراسة تتعلق بتأسيس برنامج إجراءات رحلات الطيران (FPP) ضمن إطار العمل الخاص بفريق عمل الملاحة القائمة على الأداء والنظام العالمي للملاحة الجوية بالأقمار الاصطناعية PBN/GNSS.

النتيجة 6/2 (DGCA-MID/2) — ترتيبات الطوارئ المشتركة

أنه، مع الاعتراف بأهمية ترتيبات الطوارئ للحد من آثار الأحداث الكبرى غير المتوقعة من تعطل أو التعطيل المحتمل لخدمات الحركة الجوية ATS والخدمات الداعمة، يجب على الدول المعنية في منطقة الشرق الأوسط:

أ) التعاون لتبني واعتماد ترتيبات مشتركة للطوارئ والتي يمكن تضمينها في خطاب الموافقات بين مراكز المراقبة في المنطقة المجاورة (ACCS)؛

ب) مشاركة الخبرات الخاصة بإجراءات الطوارئ؛ و

ج) تنظيم، ما أمكن ذلك، تمارين وتدريبات للتأكد من صلاحية إجراءات الطوارئ والجاهزية لوحدة خدمات الحركة الجوية ذات الصلة المشاركة.

النتيجة 7/2 (DGCA-MID/2) — المرحلة الثانية من مشروع مداد — قاعدة بيانات خدمات الطيران لمنطقة الشرق الأوسط MIDAD

أن تقوم،

أ) البحرين، قطر، المملكة العربية السعودية، ودولة الإمارات العربية المتحدة بزماد المبادرة وتولي القيام بدراسة تفصيلية للمشروع MIDAD (المرحلة الثانية)، بالتنسيق الوثيق مع مجموعة دراسة المشروع MIDAD؛ و

ب) أن تقوم الدول المعنية بتقديم كامل الدعم لتحقيق وإنجاز المرحلة الثانية من الدراسة.

النتيجة 8/2 (DGCA-MID/2) – تراخيص المطارات؛ خطة العمل والتقارير المرحلية

أن، يتم حث دول منطقة الشرق الأوسط، التي تقع بذلك حتى الآن، على:

- (أ) تخصيص الموارد اللازمة ووضع خطط العمل لتطبيق وتنفيذ تراخيص المطارات؛ و
 (ب) إرسال التقارير المرحلية حول وضع التطبيق إلى المكتب الإقليمي للإيكاو لمنطقة الشرق الأوسط كل ستة أشهر اعتباراً من الأول من يوليو / تموز 2013.

النتيجة 9/2 (DGCA-MID/2) – الاستراتيجية الإقليمية للسلام

أن،

- (أ) تتم الموافقة على واعتماد الاستراتيجية الإقليمية للسلامة لمنطقة الشرق الأوسط كما هي واردة في الملحق 6 أ بالتقرير على البند رقم 6 من جدول الأعمال؛ و

- (ب) المجموعة الإقليمية لسلامة الطيران – إقليم الشرق الأوسط – RASG – MID:
 i. مراقبة وقياس مؤشرات السلامة المتفق عليها، على المستوى الإقليمي؛ و
 ii. وضع وتنفيذ خطط عمل للوصول إلى أهداف السلامة المتفق عليها.

النتيجة 10/2 (DGCA-MID/2) – استراتيجية لإنشاء المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة RSOOs

أن،

- (أ) تتم الموافقة على استراتيجية لإنشاء المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة (RSOO(S) كما هي واردة في الملحق 6 ب من التقرير الخاص بالبند رقم 6 من جدول الأعمال؛

- (ب) أن تقوم الإيكاو بدعم الهيئة العربية للطيران المدني (ACAC) في عقد دراسة حول تأسيس RSOO(S) لدول الهيئة العربية للطيران المدني ودول الإيكاو في منطقة الشرق الأوسط؛ و

- (ج) تقوم الدول وأصحاب المصالح بالمساهمة في تكاليف الدراسة.

النتيجة 11/2 (DGCA-MID/2) – استراتيجية لإنشاء المنظمات الإقليمية للتحقيق في الحوادث والوقائع RAIOS

- أن، تتم الموافقة على استراتيجية لتأسيس منظمات إقليمية للتحقيق في الحوادث والوقائع RAIOS كما هي واردة في الملحق 6 ج من التقرير الخاص بالبند رقم 6 من جدول الأعمال.

النتيجة 12/2 (DGCA-MID/2) – استراتيجية لوضع برنامج أمن الطيران التعاوني الإقليمي CAPS في منطقة الشرق الأوسط

- أنه، نظراً لأهمية تقوية التعاون في مسائل أمن الطيران للتأكيد على التنظيم والتنفيذ الفعال، يجب تشجيع الدول على المشاركة في برنامج أمن الطيران التعاوني للشرق الأوسط (CASP-MID).

الجزء الثاني - تقرير عن بنود جدول الأعمال

تقرير عن البند رقم 1 من جدول الأعمال: إقرار جدول الأعمال المؤقت

(DGCA-MID/2-WP/1)

1.1. قام الاجتماع باستعراض وتبني جدول الأعمال التالي:

البند 1 من جدول الأعمال: إقرار جدول الأعمال المؤقت

البند 2 من جدول الأعمال: انتخاب الرئيس ونائب الرئيس

البند 3 من جدول الأعمال: استعراض ومتابعة بنود الأعمال الناشئة عن الاجتماع السابق

البند 4 من جدول الأعمال: المسائل الإدارية

البند 5 من جدول الأعمال: الملاحة الجوية

البند 6 من جدول الأعمال: سلامة الطيران

البند 7 من جدول الأعمال: أمن الطيران والتسهيلات

البند 8 من جدول الأعمال: حماية البيئة

البند 9 من جدول الأعمال: التعاون الفني

البند 10 من جدول الأعمال: النقل الجوي

البند 11 من جدول الأعمال: تواريخ ومكان انعقاد الاجتماعات المقبلة

البند 12 من جدول الأعمال: ما يستجد من أعمال

تقرير عن البند رقم 2 من جدول الأعمال: انتخاب الرئيس ونائب الرئيس

(DGCA- MID/2-WP/2)

1.2 أعاد الاجتماع التأكيد على أنّ المدير العام لهيئة الطيران المدني للدولة المضيفة (أو من ينوب عنه)، يجب أن يكون بمثابة الرئيس لاجتماع DGCA – MID وبالتالي وافق على، أن يتم شطب بند انتخاب الرئيس ونائب الرئيس من جداول أعمال الاجتماعات المستقبلية.

2.2 وبناءً عليه، فقد ترأس الدكتور فيصل بن حمد الصقير، نائب الرئيس للهيئة العامة للطيران المدني في المملكة العربية السعودية الاجتماع.

تقرير عن البند رقم 3 من جدول الأعمال: استعراض ومتابعة بنود الأعمال الناشئة من الاجتماع السابق

(DGCA-MID/2-WP/3)

1.3 تم التطرق إلى هذا الموضوع في ورقة العمل رقم 3 المقدمة من الأمانة العامة WP/3. ونظر الاجتماع في إجراءات المتابعة ووضع التنفيذ للنتائج الثلاثة عشر 13 من الاجتماع الأول لمدرء الطيران المدني العامين الأول لمنطقة الشرق الأوسط DGCA – MID/1 الذي انعقد في أبو ظبي، الامارات العربية المتحدة، من 22 إلى 24 من آذار / مارس 2011.

تقرير عن البند رقم 4 من جدول الأعمال: الأمور الإدارية

(DGCA-MID/2-WP/4)

1.4 تم التطرق إلى هذا الموضوع في ورقة العمل الرابعة WP/4 المقدمة من الأمانة العامة. قام الاجتماع باستعراض المبادئ التوجيهية لعقد اجتماعات المدراء العاميين للطيران المدني في منطقة الشرق الأوسط على النحو الذي أقره الاجتماع الأول حسبما هو وارد في الملحق أ من ورقة العمل الرابعة WP/4. وتم التأكيد على أن القسم المتعلق بجدول أعمال الاجتماع سينمأشى مع الاتفاق الذي تم التوصل إليه في الفقرة 1.2 الواردة في البند رقم 2 من جدول الأعمال. كذلك وافق الاجتماع على ضرورة أن تتضمن المبادئ التوجيهية قسماً خاصاً بالتوثيق والوثائق التي سيتم تقديمها إلى اجتماعات المدراء العاميين للطيران المدني DGCA، مشتملاً على وصف لآلية الاستعراض والاختيار لأوراق العمل التي سيتم تقديمها إلى الاجتماعات المستقبلية لمدراء الطيران المدني مع التركيز بشكل رئيسي على الاستراتيجيات، المشاريع، الثغرات (أوجه القصور) المشتركة الإقليمية وعلى التعاون الثنائي والإقليمي في المجالات ذات المصلحة والاهتمام المشترك. وبهذا الخصوص، تم تسليط الضوء على أن يكون آخر موعد لتقديم أوراق العمل إلى اجتماعات المدراء العاميين للطيران المدني لا يتجاوز الشهر الواحد (1) قبل انعقاد الاجتماع وعلى أن يكون حجم الورقة المقدمة لا يتجاوز ثلاثة صفحات (3). وفي ذات النطاق، فقد وافق على أنه بالنسبة للاجتماعات المستقبلية، يقوم المكتب الإقليمي للإيكافو في منطقة الشرق الأوسط ICAO MID RO وبالتنسيق الوثيق الكامل مع الدولة المضيفة، بالتأكد من أن تكون أوراق العمل المقدمة إلى الاجتماع ليست تكراراً لأية أعمال تم القيام بها ضمن إطار العمل الخاص بالهيئة العربية للطيران المدني ACAC.

2.4 بالنسبة لترجمة الوثائق التي سيتم تقديمها إلى اجتماعات مدراء الطيران المدني في منطقة الشرق الأوسط، فقد تم الاتفاق على أن تكون الأوراق المقدمة متوفرة فقط باللغتين الانجليزية والعربية (وتكون الدولة المضيفة مسؤولة عن أعمال الترجمة)؛ وبالنسبة لأوراق المعلومات ستكون متوفرة بلغتها الأصلية فقط.

3.4 بناءً على ما ورد أعلاه، فقد وافق الاجتماع على وجود نسخة منقحة من المبادئ التوجيهية أو المواد الإرشادية حسبما هو وارد في الملحق 4 أ من التقرير الخاص بالبند رقم 4 من جدول الأعمال.

استخدام اللغة العربية في إقليم الشرق الأوسط

(DGCA-MID/2-WP/40 and WP/5)

4.4 تم التطرق إلى الموضوع في ورقتي العمل رقم أربعون والورقة الخامسة (WP/40 and WP/5) المقدمتان من المملكة العربية السعودية والأمانة العامة، على التوالي.

5.4 واستذكر الاجتماع أنه ومن خلال النتيجة رقم 1/1، فقد دعا الاجتماع الأول لمدراء الطيران المدني العاميين DGCA - MID/1 الدول إلى التنسيق مع المكتب الإقليمي لمنظمة الطيران المدني الدولي الإيكافو في منطقة الشرق الأوسط لتوفير الموارد اللازمة إما عن طريق التبرعات الطوعية أو انتداب الخبير اللغوي المناسب.

6.4 بالنظر إلى عدم توافر المسؤول اللغوي في المكتب الإقليمي للإيكافو في منطقة الشرق الأوسط وقيود الميزانية والعوائق المالية، فقد وافق الاجتماع قيام دول منطقة الشرق الأوسط بتقديم الدعم اللازم لتوفير مسؤول لغوي في المكتب الإقليمي للإيكافو في منطقة الشرق الأوسط، وذلك من خلال إما المساهمات الطوعية أو عبر إعاره الخبير اللغوي المناسب. وبالتالي، فقد وافق الاجتماع على النتيجة التالية، والتي تستبدل وتحل محل النتيجة 1/1 من الاجتماع الأول DGCA - MID/1:

النتيجة 1/2 (DGCA-MID/2) — دعم الدول لاستخدام اللغة العربية في إقليم الشرق الأوسط.

أن تقوم الدول، ولدعم استخدام اللغة العربية في إقليم الشرق الأوسط:

(أ) بالتنسيق مع المكتب الإقليمي للإيكاو من أجل توفير الموارد المطلوبة إما عن طريق الإسهامات الطوعية أو إعاره خبير لغة ملائم: و

(ب) أن تقوم الإيكاو باتخاذ الإجراءات اللازمة لتأسيس صندوق مناسب لاستلام الإسهامات العينية الطوعية من الدول الداعمة لاستخدام اللغة العربية في إقليم الشرق الأوسط للإيكاو.

الدعم المقدم من الدول إلى المكتب الإقليمي لمنظمة الطيران المدني الدولي الإيكاو في منطقة الشرق الأوسط

(DGCA-MID/2-WP/5)

7.4 تم التطرق إلى الموضوع في ورقة العمل رقم خمسة WP/5 المقدمة من الأمانة العامة.

8.4 أقرّ الاجتماع أنه ومع التوسع في مدى نشاطات المكتب الإقليمي لمنظمة الطيران المدني الدولي الإيكاو في منطقة الشرق الأوسط والتي تشمل، الدعم اللازم للمجموعة الإقليمية لسلامة الطيران — إقليم الشرق الأوسط RASG – MID، فإن المكتب الإقليمي للإيكاو في منطقة الشرق الأوسط يواجه تحديات إضافية للحفاظ على وإدامة مختلف الأنشطة بما فيها توفير التمويل اللازم من الأمانة العامة لجميع الفئات ومجموعات العمل. وأخذاً بعين الاعتبار لقيود ميزانية الإيكاو، فقد وافق الاجتماع على الحاجة إلى وجود موارد مالية إضافية لتحسين برنامج البعثة (البعثات إلى الدول على أساس أكثر انتظاماً)، التدريب، الندوات وورشات العمل، الخ.

9.4 طبقاً للنتيجة رقم 2/8 من الاجتماع الثاني للمجموعة الإقليمية لسلامة الطيران — إقليم الشرق الأوسط RASG – MID/2، فقد أعاد الاجتماع التأكيد على ضرورة تشجيع الدول والشركاء على استخدام صندوق السلامة ضمن خيار المساهمات المخصصة لتأمين بعض المبالغ المالية التي يمكن استخدامها من أجل تنفيذ برنامج عمل المجموعة الإقليمية لسلامة الطيران — إقليم الشرق الأوسط RASG – MID. كذلك فقد وافق الاجتماع على تأسيس صندوق تابع للمكتب الإقليمي لمنظمة الطيران المدني الدولي الإيكاو لمنطقة الشرق الأوسط لاستقبال المساهمات الطوعية من الدول وشركاء الصناعة، وذلك من أجل استخدامها في تمويل بعض من أنشطة مجموعة عمل التخطيط والتنفيذ لمنطقة الشرق الأوسط MIDANPIRG ومجموعة العمل الإقليمية لسلامة الطيران — إقليم الشرق الأوسط RASG – MID، والتي تشمل تنظيم الحلقات الدراسية الإضافية وورشات العمل ودورات تدريبية بناء على طلب الدول. وفقاً لذلك، وافق الاجتماع على النتيجة التالية:

النتيجة 2/2 (DGCA-MID/2) — دعم نشاطات المكتب الإقليمي للإيكاو في الشرق الأوسط

حيث، ومع الأخذ بعين الاعتبار لقيود الميزانية في الإيكاو ومن أجل التوسع في نشاطات المكتب الإقليمي للإيكاو في منطقة الشرق الأوسط:

(أ) أن يتم تشجيع الدول وأصحاب المصالح لاستخدام صندوق السلامة ضمن خيار المساهمات المخصصة لتأمين بعض المبالغ التي يمكن استخدامها لتطبيق برامج عمل المجموعة الإقليمية لسلامة الطيران — إقليم الشرق الأوسط RASG – MID؛ و

ب) أن تقوم الإيكاو باتخاذ الإجراءات اللازمة لتأسيس صندوق مناسب لاستلام الاسهامات العينية الطوعية للدول الداعمة لنشاطات المجموعة الاقليمية لتخطيط وتنفيذ المجالات الجوية MIDANPIRG و المجموعة الإقليمية لسلامة الطيران – إقليم الشرق الأوسط RASG – MID.

10.4 وفي ذات السياق، فقد حث الاجتماع الدول على:

أ) أن تقوم بالحضور الفعلي وتقديم الدعم لاجتماعات المكتب الإقليمي للإيكاو في منطقة لشرق الأوسط، والندوات وورش العمل والفعاليات الأخرى من خلال تقديم المواد المناسبة، وذلك يعني، أوراق العمل والمعلومات، العروض، الخ؛ و

ب) الرد على جميع رسائل الدولة الصادرة عن المكتب الإقليمي للإيكاو في منطقة الشرق الأوسط في الوقت المناسب.

دليل (المواد التوجيهية / الإرشادية) لعقد اجتماعات المدراء العاميين لهيئات الطيران المدني في منطقة الشرق الأوسط (DGCA-MID MEETINGS)

1. الأهداف والمقاصد

1.1 يتميز اجتماع المدراء العاميين لهيئات الطيران المدني بطابع فريد نظراً لطبيعته غير الرسمية. ما يتيح للمدراء العاميين أو المسؤولين التنفيذيين في هيئات الطيران المدني مناقشة كل المسائل المتعلقة بأي جانب من جوانب الطيران المدني بانفتاح وصراحة، ويسهل التعاون الثنائي والإقليمي في المجالات ذات الاهتمام المشترك. كما يمثل هذا المنتدى رابطاً أساسياً يمنح جميع هيئات الطيران في المنطقة فرصة لإقامة علاقات وثيقة للغاية وشخصية لتسهيل التنسيق الخاص بأنشطة الطيران المدني في المنطقة.

2.1 بشكل عام، تتمثل أهداف ومقاصد اجتماعات المدراء العاميين لهيئات الطيران المدني في منطقة الشرق الأوسط (DGCA-MID) بما يلي:

- استعراض وتبادل المعلومات بشأن المسائل المهمة في مجال الطيران المدني؛
- تعزيز تنسيق أنشطة الطيران المدني في المنطقة؛
- استعراض عمل المجموعة الإقليمية لتخطيط وتنفيذ الملاحة الجوية في الشرق الأوسط MIDANPIRG والمجموعة الإقليمية للسلامة الجوية في الشرق الأوسط RASG-MID؛
- الاتفاق على الإجراءات العملية في المجالات ذات الاهتمام المشترك، والمهمة بالنسبة للمنطقة؛
- توفير التوجيه والتناغم الكلي والتنسيق الشامل لتنفيذ المعايير والإجراءات في المنطقة؛ و
- متابعة الأمانة العامة لمنظمة الطيران المدني الدولي "إيكاو"، من أجل تنسيق القضايا المهمة في الوقت المناسب وبشكل منظم.

2. الاستضافة

1.2 تتم استضافة الاجتماع بشكل ثاني سنوي (أي مرة كل سنتين) من الدول الواقعة ضمن منطقة الشرق الأوسط على أساس طوعي وبالتناوب.

3. المشاركة

1.3 يضم الاجتماع المدراء العاميين أو المسؤولين التنفيذيين وممثلين عن دول الشرق الأوسط الخمسة عشر التي يعتمدها المكتب الإقليمي لمنظمة الطيران المدني الدولي "إيكاو" في الشرق الأوسط (البحرين، مصر، إيران (الجمهورية الإسلامية)، العراق، الأردن، الكويت، لبنان، ليبيا، عمان، قطر، السعودية، السودان، سوريا، الإمارات العربية المتحدة واليمن). ومع ذلك، يظل للمكتب الإقليمي للإيكاو دوره المهم الرئيسي. وتتناط بمنظمة "إيكاو" مهمة سكرتارية اجتماعات المدراء العاميين، بالإضافة إلى ارتباطها الوثيق بتخطيط وإجراء الاجتماع، والمتابعة النهائية للإجراءات المتفق عليها التي يضعها كل اجتماع.

2.3 ويمكن توجيه الدعوة إلى دول من خارج منطقة الشرق الأوسط للمشاركة في الاجتماعات من حين لآخر على أساس مخصص، وعندما يكون حضورها مساهماً في إثراء سير عمل هذه الاجتماعات.

3.3 كذلك الأمر، يمكن توجيه دعوات إلى المنظمات الإقليمية / الدولية مثل الاتحاد العربي للنقل الجوي AACO، الهيئة العربية للطيران المدني ACAC، منظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية CANSO، الاتحاد الدولي للنقل الجوي IATA، والاتحاد الدولي لجمعيات الطيارين IFALPA بشكل منتظم لحضور اجتماعات المدراء امين للطيران المدني بصفة مراقبين. وأيضاً، يمكن دعوة غيرها من المنظمات من كلاهما الدولة المضيفة والمكتب الإقليمي للإيكاو في منطقة الشرق الأوسط، وحسبما تقتضيه الضرورة.

4.3 كما تتخذ الدولة المضيفة القرار الخاص بشأن مشاركة مختلف الوكالات / المنظمات القائمة في تلك الدولة، مثل ممثلين عن مقدمي خدمات الملاحة الجوية ANSP، سلطات المطارات، الخطوط الجوية الوطنية، وغيرها من المنظمات وحسب الاقتضاء.

ملاحظة: جرت العادة أن تقوم الدولة المضيفة بتوجيه الدعوة إلى رئيس مجلس منظمة الطيران المدني الدولي / الإيكاو أو أمينها العام لحضور الاجتماع كضيف شرف.

4. عقد الاجتماعات

1.4 يقوم المكتب الإقليمي للإيكاو في منطقة الشرق الأوسط وبالتنسيق مع الدولة لمضيفة بإعداد خطاب انعقاد الاجتماع. وجرت العادة أن يتم توجيه هذ الخطاب وإرساله إلى جميع المشاركين قبل موعد الاجتماع بتسعين يوماً.

2.4 ويتعين أن يكون خطاب الانعقاد متضمناً لجدول الأعمال المؤقت للاجتماع، مع الملاحظات التوضيحية لمساعدة المشاركين في استعدادهم وتحضيرهم للاجتماع.

3.4 يجب العمل على إعداد قائمة بالفنادق ونشرة تحتوي على المعلومات الإدارية والمعلومات المفيدة الأخرى حول الاجتماع تقوم بها الدولة المضيفة، وبالتنسيق مع المكتب الإقليمي للإيكاو في منطقة الشرق الأوسط من أجل إرفاقها أيضاً مع خطاب الانعقاد.

ملاحظة: الأسعار الخاصة لإقامة الوفود في الفنادق؛ إذا أمكن ذلك، يجب أن تكون الأسعار في مكان انعقاد الفعالية جذابة ومناسبة بما فيه الكفاية لمعظم الوفود كي تقيم في نفس المكان. فهذا يعمل على تجنب الصعوبات اللوجستية، وتسهيل حركة الوفود إلى الاجتماعات، الفعاليات، وزياراتهم وغيرها من النشاطات.

5. إدارة الاجتماعات

1.5 يجب إدارة اجتماعات المدراء العاميين للطيران المدني في منطقة الشرق الأوسط على النحو التالي:

أ) من خلال رئيس للاجتماع من الممثلين المنتدبين من الدول الأعضاء. ويتم انتخاب المدير العام لهيئة الطيران المدني في الدولة المضيفة أو من ينوب عنه، وجرت العادة تقليدياً أن يتم انتخاب مدير الهيئة في الدولة المضيفة هو رئيس الاجتماع، وانتخاب المدير العام لهيئة الطيران المدني للدولة المضيفة للاجتماع التالي، أو من ينوب عنه، نائباً للرئيس؛ و

ب) يتولى المدير الإقليمي لمنظمة الطيران المدني الدولي الإيكاو في القاهرة؛ مهمة سكرتير الاجتماع.

6. اللغة

1.6 يتم استخدام اللغتين العربية والانجليزية في صياغة الوثائق وتسيير أعمال الاجتماعات. ويجب على الدولة المضيفة التأكد من توفر وإتاحة كافة الوثائق باللغتين العربية والانجليزية، واتخاذ الترتيبات اللازمة، بالتنسيق مع المكتب الإقليمي للإيكافو في منطقة الشرق الأوسط، لضمان الترجمة الفورية من وإلى اللغتين الانجليزية والعربية خلال سير الاجتماعات (المناقشات والمداولات).

7. جدول الأعمال

- 1.7 يقوم السكرتير، وبالتشاور مع الرئيس (الدولة المضيفة) بوضع جدول مؤقت لأعمال الاجتماع.
- 2.7 يتم تعميم جدول الأعمال المؤقت مرفقاً بالملاحظات التوضيحية مع خطاب الانعقاد، التماساً لملاحظات المشاركين المتوقعين.
- 3.7 عند افتتاح الاجتماع، يمكن لأية دولة أو منظمة إقليمية / دولية التقدم بمقترحات لإدراج بنود إضافية على جدول الأعمال، ويجب الموافقة على الاقتراح في حال صوتت غالبية الدول الحاضرة بالموافقة عليه.
- 4.7 وسعيًا إلى توحيد الأسلوب، ورهنًا بموافقة الاجتماع، يجب ألا يختلف جدول الأعمال كثيراً عن التالي:

- 1) اعتماد جدول الأعمال
- 2) مراجعة ومتابعة بنود العمل الناتجة عن الاجتماع السابق
- 3) المسائل الإدارية
- 4) الملاحظة الجوية
- 5) سلامة الطيران
- 6) أمن وتسهيلات الطيران
- 7) الحماية البيئية
- 8) التعاون الفني
- 9) النقل الجوي
- 10) مواعيد وأماكن الاجتماعات القادمة
- 11) ما يستجد من أعمال

8. الوثائق المساندة

1.8 تقوم الأمانة والدول والمنظمات الإقليمية / الدولية المدعوة لحضور هذه الاجتماعات بصفة مراقب بإعداد الوثائق الخاصة باجتماعات المدراء العاميين للطيران المدني في الشرق الأوسط على أساس منتظم.

2.8 يجب تقديم الواثق المساندة بواحدة من الصيغ التالية:

(أ) أوراق المعلومات: والمقصود منها حصراً وحسب، تزويد المشاركين في أي اجتماع بالمعلومات الفعلية والواقعية عن تطورات الأمور الفنية أو الإدارية ذات الأهمية والاهتمام وعادة لا يتم عرضها خلال الاجتماع؛ و
(ب) أوراق العمل: وهي التي تشكل القاعدة الأساسية للمناقشات والمداومات حول مختلف البنود الواردة على جدول الأعمال.

3.8 يجب تقديم أوراق العمل بصيغة موحدة. وأن تكون كل ورقة عمل مقتصرة على بند واحد من بنود جدول الأعمال أو البنود الفرعية وأن تحتوي، ما أمكن ذلك، على مقدمة للموضوع الوارد فيها، مناقشة مختصرة، ونتائج مع اقتراحات محددة لاتخاذ الإجراء (ات) التي يمكن تنفيذها.

4.8 إلى أقصى الحدود الممكنة، على الدول، المنظمات الإقليمية والدولية الامتناع عن تقديم أوراق عمل ذات الطبيعة التقنية / الفنية. ويجب أن تكون أوراق العمل التي سيتم تقديمها إلى اجتماعات المدراء العاميين للطيران المدني في منطقة الشرق الأوسط DGCA – MID تقوم بالتركيز وبشكل أساسي على الاستراتيجيات والمشاريع وأوجه .

القصور والتحديات الإقليمية المشتركة وعلى التعاون الثنائي والإقليمي في مجالات المصالح والاهتمامات المشتركة.

5.8 إلى أقصى حد ممكن، يجب أن يكون طول ورقة العمل المقدمة إلى اجتماعات المدراء العاميين للطيران المدني في منطقة الشرق الأوسط لا يتجاوز ثلاث صفحات (3).

6.8 يجب أن يتم تقديم أوراق العمل المراد تقديمها إلى اجتماعات المدراء العاميين للطيران المدني في منطقة الشرق الأوسط إلى المكتب الإقليمي لمنظمة الطيران المدني الدولي الإيكاو في منطقة الشرق الأوسط ICAO MID RO، خلال مدة شهر واحد على الأقل (1) قبل الاجتماع لمراجعتها، وبالتنسيق الوثيق مع الدولة المضيفة، ليتم التأكد من أن جميع أوراق العمل متوافقة مع المتطلب الوارد في الفقرة رقم 3.8 أعلاه. والقرار المتعلق بقبول أية ورقة من أوراق العمل يبقى بيد المكتب الإقليمي للإيكاو في منطقة الشرق الأوسط والدولة المضيفة.

7.8 كجزء من الآلية التي يتم استخدامها لمراجعة واختيار أوراق العمل التي سيتم تقديمها إلى اجتماعات المدراء العاميين للطيران في منطقة الشرق الأوسط، فالمكتب الإقليمي لمنظمة الإيكاو في منطقة الشرق الأوسط، وبالتنسيق الوثيق مع الدولة المضيفة، يعمل على التأكد من أن أوراق العمل المقدمة إلى الاجتماع لا تعتبر تكراراً لأية أعمال تم القيام بها تحت مظلة وضمن إطار عمل الهيئة العربية للطيران المدني ACAC.

ملاحظة: يتم توفير أوراق العمل فقط باللغتين العربية والانجليزية (وتكون الدولة المضيفة مسؤولة عن الترجمة)؛ بالنسبة لأوراق المعلومات سيتم توفيرها باللغة الأصلية فقط.

9. برنامج الاجتماع

1.9 يتم إعداد البرنامج اليومي للاجتماع أو ترتيب الأعمال من قبل المكتب الإقليمي لمنظمة الطيران المدني الدولي "إيكاو" وبالتنسيق مع الدولة المضيفة. وينبغي توزيع البرنامج اليومي على المشاركين أثناء التسجيل. ويجب أن يتضمن قائمة تفصيلية بالفعاليات التي ستنم في كل جلسة (حفل الافتتاح، عرض تقديمي / مناقشة أوراق العمل، أوراق المعلومات والعروض، وغيرها). كما ينبغي للبرنامج اليومي أن يوضح المناسبات الاجتماعية، إن

وجدت، مثل الأنشطة الثقافية والزيارات ومشاهدة معالم المدينة، والمآدب من غداء وعشاء والاستراحات وما شابه.

10. التحضير للاجتماع

1.10 من أجل التنظيم الكفؤ للاجتماع وإدارته على أكمل وجه، تقوم الدولة المضيضة بتعيين نقطة إتصال (منسفاً أو مركزاً تنسيقياً) لذلك، لتصل في النهاية إلى تشكيل لجنة تنظيمية تقوم بالعمل على تنسيق مختلف النشاطات المرتبطة باستضافة هذه الفعالية الهامة أو الحدث المهم، وبالتعاون الوثيق مع المكتب الإقليمي لمنظمة الإيكاو في منطقة الشرق الأوسط، وبالتالي يتم العمل على حل أي قضية طارئة أو مشكلة غير متوقعة بأنسب الطرق وبالفترة الزمنية المثلى.

2.10 تتمثل الحدود الدنيا من متطلبات عقد الاجتماع بما يلي:

(أ) قاعة للاجتماعات مع مرافقها (بما في ذلك مكبرات الصوت والسماعات) لخدمة ما يقارب من 50 إلى 60 من المشاركين.

ملاحظة: قد يتغير عدد المشاركين وفقاً لعدد الحاضرين من الدولة المضيضة.

(ب) غرفة سكرتاريا مجاورة لقاعة الاجتماع تحتوي على آلة تصوير وثائق (1 على الأقل) عالية القدرة والسرعة.

(ج) جهاز كمبيوتر (1 حاسوب) وطابعة عدد (1)

(د) وجود واحد من المساعدين الموظفين المحليين على الأقل (1) بوظيفة سكرتيرة/ة ممن يجيدون اللغتين العربية والانجليزية بطلاقة محادثة وطباعة.

(هـ) وصلة للاتصال بالانترنت أو خط لاسلكي للإنترنت (على الأقل لخدمة الأمانة العامة لمنظمة الإيكاو)

(و) مكتب لتسجيل المشاركين (كاونتر تسجيل)

(ز) كراسات للكتابة وأقلام حبر / رصاص

(ح) جهاز عرض فيديو مع شاشة وقلم مؤشر، و

(ط) الترتيبات اللازمة لفترتي استراحة لتناول القهوة يومياً.

ملاحظة: تتولى الدولة المضيضة ترتيبات الاجتماع، بما في ذلك تذاكر الطيران والإقامة في الفنادق، إلى جانب خدمات الاستقبال والمساعدة في المطار، لموظفي المكتب الإقليمي لمنظمة الطيران المدني الدولي "الإيكاو" في القاهرة، و رئيس مجلس منظمة الطيران المدني الدولي "الإيكاو"، أو الامين العام للحضور كضيف شرف وأي موظفين آخرين قد يحضروا من المقر الرئيسي لمنظمة الطيران المدني الدولي الإيكاو.

تقرير عن البند رقم 5 من جدول الأعمال: الملاحة الجوية

نتائج ومتابعة الاجتماع الثالث عشر للمجموعة الإقليمية لتخطيط وتنفيذ الملاحة لجوية في منطقة الشرق الأوسط (MIDANPIRG/13)

(DGCA-MID/2-WP/6)

1.5 تم تناول هذا الموضوع في ورقة العمل السادسة WP/6 المقدمة من الأمانة العامة. وتم إطلاع الاجتماع على نتائج الاجتماع الثالث عشر للمجموعة الإقليمية لتخطيط وتنفيذ الملاحة لجوية في منطقة الشرق الأوسط (MIDANPIRG/13) الذي انعقد في أبو ظبي، دولة الامارات العربية المتحدة، من 22 إلى 26 نيسان / إبريل 2012. ولاحظ الاجتماع أن (MIDANPIRG/13) قام بتبني ثمانية وخمسون (58) نتيجة وثلاثة عشر (13) قراراً وبالتالي فقد حث دول منطقة الشرق الأوسط على اتخاذ إجراءات المتابعة، وحسب الاقتضاء.

النهج القائم على الأداء لتخطيط الملاحة الجوية وتنفيذها في منطقة الشرق الأوسط
(DGCA-MID/2-WP/7)

2.5 تم تناول هذا الموضوع في ورقة العمل السابعة WP/7 المقدمة من الأمانة. وأقر الاجتماع بالحاجة إلى تأسيس أولويات وأهداف وطنية للملاحة الجوية تتوافق مع الخطة العالمية للملاحة الجوية GANP.

3.5 بالتوافق مع التوصية رقم 1/6 من المؤتمر الثاني عشر للملاحة الجوية AN-Conf/12 ونتائج اجتماعات مجموعات تخطيط وتنفيذ الملاحة الإقليمية PIRGs ومجموعات السلامة الجوية الإقليمية RASGs والاجتماع العالمي للتنسيق GCM والتي تم عقدها في مونتريال، كندا في 19 آذار / مارس 2013، وأعاد الاجتماع تأكيداً على ضرورة تأسيس ووضع أولويات وأهداف وطنية للملاحة الجوية بحلول مايو / أيار 2014 تكون متوافقة مع إطار عمل الخطة العالمية للملاحة الجوية وحزم تحسينات أنظمة الطيران GANP & ASBU.

4.5 وأشار الاجتماع إلى أن منظمة الطيران المدني الدولي الإيكاو تقوم الآن بإدخال صفحات "لوحات الأداء" على كل موقع عام على الشبكة العنكبوتية من مكاتب الإيكاو الإقليمية. وهذه اللوحات ستقوم بشرح وتبيان وضع التنفيذ المتعلق بالأهداف الاستراتيجية الخاصة بالسلامة، سعة وكفاءة الملاحة الجوية، والحماية البيئية. كذلك تم تسليط الضوء على أن الإصدار الأول من التقرير العالمي للملاحة الجوية من المتوقع وحسيما هو مخطط أن يتم إطلاقه بواسطة الإيكاو في شهر آذار / مارس 2014. ويتكون هذا التقرير من معلومات نوعية وكمية ويغطي مجالات الأداء الرئيسية لأنظمة الملاحة الجوية.

5.5 تم إطلاع الاجتماع بنتيجة الاجتماع الثالث عشر لمجموعة التخطيط والتنفيذ للملاحة الجوية في منطقة الشرق الأوسط MIDANPIRG / 13 المتعلقة بالتحسينات التشغيلية لإقليم الشرق الأوسط ومقاييس مراقبة الأداء لأنظمة الملاحة الجوية.

6.5 بناءً على كل ما تقدم:

(أ) حث الدول على:

- i. وضع استراتيجية لقياس الأداء لنظام الملاحة الجوية الخاص بكل منها؛
- ii. مشاركة المبادرات الناجحة بين الدول وبعضها البعض؛ و
- iii. تقديم الدعم للمكتب الإقليمي لمنظمة الطيران المدني الدولي الإيكاو من خلال توفير المعلومات المطلوبة لتبيان وإثبات التحسينات التشغيلية؛ و

- (ب) تم تكليف مجموعة تخطيط وتنفيذ الملاحة الجوية لإقليم الشرق الأوسط MIDANPIRG ومجموعتها التوجيهية MSG بالتالي:
- i. وضع وتحديد أولويات وأهداف الملاحة الجوية بحلول شهر أيار / مايو 2014، وبالتوافق مع التوصية رقم 1/6 من المؤتمر الثاني عشر للملاحة الجوية AN Conf/12؛
 - ii. مراقبة وقياس مقاييس ومؤشرات الملاحة الجوية المتفق عليها على المستوى الإقليمي؛ و
 - iii. تحديد الإجراءات والمقاييس / خطط العمل اللازمة للوصول إلى أهداف الملاحة الجوية المتفق عليها.

استطلاعات مشاركة المستخدمين وأصحاب المصالح في المجال الجوي للشرق الأوسط MEAUSE

(DGCA-MID/2-WP/18)

7.5 تم تناول الموضوع في ورقة العمل رقم ثمانية عشر WP/18 المقدمة من الاتحاد الدولي للنقل الجوي الأياتا IATA ومنظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية (CANSO). وقد لاحظ الاجتماع أن أحد نشاطات المي يوس أو استطلاعات MEAUSE كان لمواءمة الخطط الاستثمارية وخلق المنصة اللازمة لإشراك أصحاب المصلحة للتغلب على الفجوات بين متطلبات المستخدمين والاستثمارات في البنية التحتية. وفي هذا السياق، فقد لوحظ أن الأياتا وكنسو قد أطلقا مسوحات واستطلاعات إقليمية في العام 2013 لقياس قدرات تكنولوجيا إدارة الحركة الجوية / الاتصالات والملاحة والاستطلاع ATM/CNS الحالية والمستقبلية الخاصة بمزودي خدمات الملاحة الجوية ANSPs ومتطلبات المستخدمين وتوقعاتهم. وقد دعم الاجتماع وأيد مبادرة MEAUSE وسلط الضوء على أهمية تبادل بيانات هذه المسوح والاستطلاعات.

8.5 شجع الاجتماع جميع أصحاب المصلحة المعنيين (مزودي خدمات الملاحة الجوية والخطوط الجوية) على المشاركة في نشاطات MEAUSE وفعاليتها، بما في ذلك مؤتمر MEAUSE (25-26 نوفمبر 2013).

برنامج تعزيز إدارة الحركة الجوية MAEP

(DGCA-MID/2-WP/8, WP/11, WP/12 AND WP/45)

9.5 تم تناول الموضوع في أربعة أوراق عمل هي (WP/8, WP/11, WP/12, & WP/45) والتي قدمها كل من الأياتا، الأمانة العامة، كنسو، دولة الإمارات العربية المتحدة، على التوالي. وقد أشار الاجتماع إلى أنه قد تم تناول الموضوع من زوايا مختلفة ذات منظورات مختلفة.

10.5 وقد لاحظ الاجتماع النزعة المتزايدة أو التوجه المتزايد إلى التعاون بين مختلف أصحاب المصالح في إدارة الحركة الجوية (الدول، مزودي خدمات الملاحة الجوية، الخطوط الجوية، والمطارات) خلال الفترة الماضية من أجل تعزيز سعة وقدرة إدارة الملاحة الجوية وكفاءتها في إقليم الشرق الأوسط.

11.5 بغض النظر عن الجهود الفردية والجماعية من الدول والمنظمات، فقد أقر الاجتماع بأن المجال الجوي في إقليم الشرق الأوسط لا يزال متسماً بما يلي:

- (أ) البنى (التحتية) المجزأة للمجال الجوي؛
 (ب) مستويات عالية من التدخل التكتيكي من مراقبة الحركة الجوية ATC؛
 (ج) نقاط الاختناق؛ تجمعات حركة المرور؛ والانتظار؛ و
 (د) الاعتماد على التكنولوجيات والتقنيات التقليدية.

12.5 وأعاد الاجتماع التذكير بأن اجتماع مجموعة / فريق العمل المعنية بخدمات شبكة مسارات الحركة الجوية ARN TF / 6 السادس (القاهرة، 22 – 24 نيسان / إبريل 2013) قد أكد على النتيجة 3/13 للاجتماع الثالث عشر لمجموعة تخطيط وتنفيذ الملاحة الجوية في منطقة الشرق الأوسط MIDANPIRG / 13 التي حثت دول منطقة الشرق الأوسط على تعريف وتحديد مسارات خدمات الحركة الجوية ATS ضمن المجال الجوي لكل منها والتي هي ليست مهياة اقتصادياً وللتنسيق مع السلطات المعنية المختصة لمواءمة وتقشير مسارات خدمات الحركة الجوية ATS من أجل تعزيز السلامة، الكفاءة وزيادة الاستدامة البيئية، اعتماداً على تعريف المدن الثنائية، ومفاهيم الملاحة القائمة على الأداء PNB، الاستخدام المرن للمجال الجوي FUA، وتدفعات الحركة الجوية الرئيسية. ومع ذلك، فقد لوجظ أن القليل من الإنجاز قد تم إحرازه في تنفيذ النتيجة 3/13 للاجتماع الثالث عشر لمجموعة تخطيط وتنفيذ الملاحة الجوية في منطقة الشرق الأوسط MIDANPIRG / 13، وذلك يعود بشكل رئيسي إلى المعوقات والقيود العسكرية والسياسية.

13.5 وقد أقر الاجتماع، رغم أن الدول قد قامت بإدخال إجراءات / مقاييس لتحسين كفاءة، سعة وقدرة المجال الجوي الخاص بها فمن غير المحتمل أن يفي ذلك الطلب المتزايد من مستخدمي المجال الجوي بدون التعاون الأفضل وتطوير مقاربة / منهجية إقليمية.

14.5 وتم إحاطة الاجتماع علماً بالنشاطات والتقدم المحرز في استعراض مبادرة المجال الجوي الإقليمي للشرق الأوسط مدرار MIDRAR. وبهذا الصدد، فقد تم تسليط الضوء على أنه بالرغم من قيام كانسو بالتقدم بالمبادرة، فإن مبادرة مدرار MIDRAR كانت مبادرة إقليمية يشترك فيها أصحاب المصالح من الدول، مزودي خدمات الملاحة الجوية ANSPs، المطارات، مستخدمي المجال الجوي، المنظمة الدولية للطيران المدني ICAO، الاتحاد الدولي للنقل الجوي IATA، والمجلس الدولي للمطارات ACI.

15.5 لاحظ الاجتماع أن مبادرة مدرار قد تم التخطيط لها على مراحل ثلاث (3) هي:

- المرحلة الأولى 1 — استعراض ومراجعة الوضع القائم، تعريف وتحديد التحديات عالية المستوى ووضع الخطوط العريضة لإطار عمل للتغلب على هذه التحديات ومواجهتها؛
- المرحلة الثانية 2 — تنفيذ أنشطة المرحلة الأولى 1؛ و
- المرحلة الثالثة 3 — خطة استراتيجية لتحضير الإقليم وإعداده للتحديات المستقبلية.

نوه الاجتماع إلى أن المرحلة الأولى 1 قد اكتملت.

16.5 وتم إحاطة الاجتماع علماً بأن دولة الامارات العربية المتحدة تقدمت بعرض مقترح للإشراف على وتنسيق وضع خطة تطويرية سلسة لإدارة الحركة الجوية ATM في منطقة الشرق الأوسط تكون متوافقة مع خطة الإيكاو العالمية للملاحة الجوية ICAO GANP ومدعومة بإطار عمل حزم تحسينات أنظمة الطيران ASBU. وبهذا الصدد، تم تسليط الضوء على أن تخطيط وتنفيذ التحسينات المستقبلية على إدارة الحركة الجوية، كما هو موصى به في حزم تحسينات أنظمة الطيران والخطة العالمية للملاحة الجوية GANP & ASBU يتطلب أن يتم تنفيذ حلاً إقليمياً في عدد من الدول يتم إدارته بالتعاون فيما بين الدول المشاركة.

17.5 بناءً على كل ما تقدم ، فقد وافق الاجتماع من حيث المبدأ على ضرورة القيام بتأسيس ووضع برنامج لتعزيز إدارة الحركة الجوية ضمن إطار عمل مجموعة تخطيط وتنفيذ الملاحة الجوية في منطقة الشرق الأوسط MIDANPIRG (تحت مظلة المنظمة الدولية للطيران المدني الإيكاو ICAO). وفي هذا السياق، فقد تمت الموافقة على قيام المكتب الإقليمي للإيكاو في منطقة الشرق الأوسط بتنظيم اجتماع خاص للتنسيق، يحضره جميع الأطراف المعنية من أجل الاتفاق على تحقيق الأهداف المتوقعة، مع الأخذ بعين الاعتبار جميع المقترحات والمبادرات (على سبيل المثال، المرحلة الأولى 1 من مدارر MIDRAR). كذلك تم التنبيه إلى تسليط الضوء على أن الاجتماع الثالث للمجموعة التوجيهية الخاصة بمجموعة تخطيط وتنفيذ الملاحة الجوية في منطقة الشرق الأوسط (MSG) MIDANPIRG، والذي سيعقد في القاهرة، 17 — 19 يونيو / حزيران 2013، حيث سيتم المبادرة إلى مناقشة خاصة حول الموضوع.

18.5 من أجل العمل على تسريع العملية وتجنب الأمور القانونية والتمويلية التي قد تقوم بتأخير تنفيذ البرنامج، فقد وافق الاجتماع على أن يتم تشكيل مجلس إدارة لبرنامج تعزيز إدارة الحركة الجوية MAEP من ممثلين من ذوي المستوى الرفيع من الدول والمنظمات المعنية، بحيث يكون مسؤولاً عن الإشراف العام، التوجيه، وإدارة البرنامج.

19.5 بناءً على ما ورد أعلاه فقد وافق الاجتماع على النتائج التالية:

النتيجة 3/2 (DGCA-MID/2) — برنامج تعزيز إدارة الملاحة الجوية في الشرق الأوسط — الاجتماع التنسيقي الخاص

أن يقوم، المكتب الإقليمي للإيكاو في الشرق الأوسط بالعمل على تنظيم عقد اجتماع خاص للتنسيق في أيلول / سبتمبر من أجل الاتفاق على تأسيس برنامج تعزيز إدارة الملاحة الجوية في الشرق الأوسط، مع الأخذ بالاعتبار لجميع المبادرات.

النتيجة 4/2 (DGCA-MID/2) — مجلس إدارة برنامج تعزيز إدارة الملاحة الجوية في الشرق الأوسط (MAEP)

أن يتم، تشكيل مجلس إدارة برنامج تعزيز إدارة الملاحة الجوية في الشرق الأوسط (MAEP) من ممثلين رفيعي المستوى من الدول والمنظمات المعنية ، والغرض من تشكيله للإشراف العام على، توجيه، وإدارة البرنامج.

برنامج إجراءات رحلات الطيران (FPP) في إقليم الشرق الأوسط (DGCA – MID/2-WP/34)

20.5 تم تناول هذا الموضوع في ورقة العمل الرابعة والثلاثين (WP/34) المقدمة من المملكة العربية السعودية. لاحظ الاجتماع أن هناك عجز في الخبرات المطلوبة في مجال تصميم إجراءات رحلات الطيران، والذي يعتبر من العناصر الحساسة في الملاحة القائمة على الأداء PBN.

21.5 مع الأهمية المعطاة لتصميم إجراءات رحلات الطيران، فقد أقر الاجتماع بالحاج إلى التعاون وتبادل الخبرات بين دول منطقة الشرق الأوسط في هذا المجال. وبناءً على مقترح تقدمت به المملكة العربية السعودية فقد وافق الاجتماع على عقد دراسة تختص بتأسيس ووضع إجراءات رحلات الطيران FPP يتم القيام بها ضمن إطار العمل الخاص بفريق العمل بالملاحة القائمة على الأداء والنظام العالمي للملاحة الجوية بالأقمار الاصطناعية (PBN/GNSS TF) مع الأخذ بعين الاعتبار للبرامج الشبيهة في إقليم الإيكاو الأخرى.

22.5 بناءً على ما ورد أعلاه فقد وافق الاجتماع على النتيجة التالية:

النتيجة 5/2 (DGCA-MID/2) – تأسيس برنامج إجراءات رحلات الطيران (FPP) لإقليم الشرق الأوسط

أن، يتم القيام بدراسة تتعلق بتأسيس برنامج إجراءات رحلات الطيران (FPP) ضمن إطار العمل الخاص بفريق عمل الملاحة القائمة على الأداء والنظام العالمي للملاحة الجوية بالأقمار الاصطناعية PBN/GNSS.

التخطيط للطوارئ في منطقة الشرق الأوسط (DGCA-MID/2-WP/13 & WP/35)

24.5 تم تناول الموضوع في ورقتي العمل الثالثة عشر والخامسة والثلاثين (WP/13 & WP/35) المقدمة من الأمانة والمملكة العربية السعودية على التوالي. وقد لاحظ الاجتماع وبعين القلق والاهتمام أن وضع ونشر خطط الطوارئ في منطقة الشرق الأوسط ما زال منخفضاً بشكل ملحوظ. وتمت إعادة التأكيد على أن واحداً من التحديات التي تسهم في انخفاض وتيرة التنفيذ لخطط الطوارئ هو المتمثل بعملية التشاور والاتفاقات مع الدول وأقاليم معلومات الطيران المجاورة FIRS. ورغم ذلك، فقد تم تحقيق بعضاً من التقدم. وبهذا الخصوص، فقد لوحظ أن تسعة (9) من الدول قد قامت بالتوقيع على اتفاقات لخطط الطوارئ، وهناك بضعة دول أخرى في مرحلة إتمام التنسيق المطلوب، وذلك يعني، أنه قد تم وضع مسودات الخطط وتم توزيعها على الدول وأقاليم معلومات الطيران المجاورة FIRS وأنها لا تزال بانتظار التوقيع والنشر.

25.5 لاحظ الاجتماع أن اجتماع مجموعة / فريق العمل المعنية بخدمات شبكة مسارات الحركة الجوية ARN TF / 6 السادس قد قام باستعراض وتحديث وثيقة مسار خطة الطوارئ لآسيا/الشرق الأوسط/أوروبا – 2003 (CRAME03)، ووافق على القيام بالمزيد من التنسيق مع الدول، المكاتب الإقليمية للمنظمة الدولية للطيران المدني الإيكاو في أوروبا/المحيط الأطلسي/ آسيا والهادي من أجل العمل على إقرار المزيد من المسارات الإضافية بتوجهات (سيناريوهات) جديدة لتوفير مسارات بديلة في حالة أي إغلاق للمسارات في منطقة الشرق الأوسط، وعلى أن يقوم المكتب الإقليمي للإيكاو في منطقة الشرق الأوسط بتقديم نسخة من صيغة موحدة من CRAME03 إلى اجتماع المجموعات الفرعية لإدارة الحركة الجوية/إدارة المعلومات الجوية/ البحث والإنقاذ ATM/AIM/SAR SG والذي سيتم انعقاده في القاهرة، مصر في 2013.

26.5 وبناءً على ما دُكرَ أعلاه، فقد حث الاجتماع الدول التي لم تقم بذلك حتى الآن على:

- تحديث، إكمال، ونشر خططها الخاصة بالطوارئ دون تأخير؛
- إرسال تعليقاتها على CRAME 03 إلى المكتب الإقليمي للإيكاو في منطقة الشرق الأوسط قبل 15 يونيو / حزيران 2013.

27.5 تم إطلاع الاجتماع على الترتيبات الخاصة بخطط الطوارئ الوطنية / الداخلية والإقليمية التي وضعتها الهيئة العامة للطيران المدني GACA في المملكة العربية السعودية.

28.5 وعلى ضوء ما ورد أعلاه، فقد وافق الاجتماع على النتيجة التالية:

النتيجة 6/2 (DGCA-MID/2) — ترتيبات الطوارئ المشتركة

أن، مع الاعتراف بأهمية ترتيبات الطوارئ للحد من آثار الأحداث الكبرى غير المتوقعة من تعطل أو التعطيل المحتمل لخدمات الحركة الجوية ATS والخدمات الداعمة، يجب على الدول المعنية في منطقة الشرق الأوسط:

- أ) التعاون لتبني ترتيبات مشتركة للطوارئ والتي يمكن تضمينها في خطاب الموافقات بين مراكز المراقبة في المنطقة المجاورة (ACCs)؛
- ب) مشاركة الخبرات الخاصة بإجراءات الطوارئ؛ و
- ج) تنظيم، ما أمكن ذلك، تمارين وتدريبات للتأكد من صلاحية إجراءات الطوارئ والجاهزية لوحدة خدمات الحركة الجوية ذات الصلة المشاركة.

مشروع قاعدة بيانات خدمة معلومات الطيران لمنطقة الشرق الأوسط مداد (MIDAD) (DGCA-MID-WP/14)

29.5 تم تناول الموضوع في ورقة العمل الرابعة عشر (14) WP/14 المقدمة من الأمانة. وتم إحاطة الاجتماع علماً بالإجراءات المتخذة كمتابعة للنتيجة 5/1 من الاجتماع الأول لمدراء الطيران DGCA-MID/1 والمتعلقة بتأسيس قاعدة بيانات إقليمية لخدمة معلومات الطيران (MIDAD).

30.5 تم إحاطة الاجتماع علماً بنتيجة الاجتماع الثالث عشر لمجموعة تخطيط وتنفيذ الملاحة الجوية لمنطقة الشرق الأوسط MIDANPIRG/13 المتعلقة بمشروع مداد MIDAD. وتمت الإشارة بهذا الخصوص إلى أن غالبية الدول تتوقع العديد من الفوائد من المشروع MIDAD وترغب في لعب دور فعال في المشروع.

31.5 لاحظ الاجتماع بكل تقدير أن المرحلة الأولى من دراسة مشروع مداد MIDAD قد اكتملت بنجاح وحققت الأهداف المتوقعة ووافق على المضي قدماً بالمشروع.

32.5 كواحد من إجراءات المتابعة للنتيجة رقم 20/13 من الاجتماع الثالث عشر لمجموعة تخطيط وتنفيذ الملاحة الجوية في منطقة الشرق الأوسط MIDANPIRG/13، فقد لاحظ الاجتماع بعين الرضا أن البحرين، العراق، الأردن، الكويت، لبنان، قطر، المملكة العربية السعودية، السودان، دولة الإمارات العربية المتحدة واليمن قد قامت بالتوقيع على مذكرة الاتفاق (MOA) التي تعكس التزامها بمشروع قاعدة بيانات خدمة معلومات الطيران لمنطقة الشرق الأوسط مداد (MIDAD) كما هو مبين في الملحق 5 أ بالتقرير الخاص بالبند الخامس من جدول الأعمال.

33.5 قام الاجتماع بتشجيع الدول الأخرى من ضمن ومن خارج إقليم الشرق الأوسط، الراغبة بالمشاركة في مشروع مداد، للتوقيع على مذكرة الاتفاق MOA.

34.5 طبقاً للنتيجة رقم 21/13 من الاجتماع الثالث عشر لمجموعة تخطيط وتنفيذ الملاحة الجوية في منطقة الشرق الأوسط MIDANPIRG/13 المتعلقة بإطار العمل القانوني لمشروع مداد، ولاحظ الاجتماع مع التقدير أن البحرين، قطر، المملكة العربية السعودية، ودولة الإمارات العربية المتحدة قد تطوعت لأخذ زمام المبادرة في إجراء الدراسة التفصيلية لمشروع مداد (المرحلة الثانية 2). وتمت الإشارة إلى أن المرحلة الثانية 2 من المشروع ستتكون من خطوتين اثنتين 2. خلال الخطوة الأولى، سيتم تعيين أحد المستشارين ليقوم بوضع دعوة المناقصة (العطاء) الخاصة بإجراء الدراسة التفصيلية.

35.5 اعتماداً على ما ورد أعلاه، فقد وافق الاجتماع على النتيجة التالية:

النتيجة 7/2 (DGCA-MID/2) — المرحلة الثانية من مشروع مداد — قاعدة بيانات خدمات الطيران لمنطقة الشرق الأوسط MIDAD

أن تقوم،

(أ) البحرين، قطر، المملكة العربية السعودية، ودولة الإمارات العربية المتحدة بزماد المبادرة وتولي القيام بدراسة تفصيلية للمشروع MIDAD (المرحلة الثانية)، بالتنسيق الوثيق مع مجموعة دراسة المشروع MIDAD؛ و

(ب) أن تقوم الدول المعنية بتقديم كامل الدعم لتحقيق وإنجاز المرحلة الثانية من الدراسة.

إصدار تراخيص المطارات في إقليم الشرق الأوسط (DGCA-MID/2-WP/10)

36.5 أعاد الاجتماع الثاني لمدراء الطيران المدني العاميين في منطقة الشرق الأوسط DGCA-MID/2 التذكير بمتطلبات ترخيص المطارات، وشدد على أهمية استكمال المصادقة على /ترخيص جميع المطارات الدولية في منطقة الشرق الأوسط وعلى وجه السرعة.

37.5 بناءً على آخر تغذية راجعة تم تقديمها من الدول فقد تمت الإشارة إلى أن 25 من المطارات الدولية الستين في منطقة الشرق الأوسط قد تم ترخيصها. وهذا الرقم يمثل ما نسبته 42% من المطارات الدولية المدرجة على خطة الملاحة الجوية ANP، والذي يأتي تحت مستوى التوقعات.

38.5 أقرّ الاجتماع بأن ترخيص المطارات الدولية بحاجة إلى التزام عالي المستوى من الدول تجاه تخصيص الموارد المطلوبة وتبني خطة عمل مقبولة. وبناءً على ذلك، فقد وافق الاجتماع على النتيجة التالية:

النتيجة 8/2 (DGCA-MID/2) — تراخيص المطارات؛ خطة العمل والتقارير المرحلية

أن، يتم حث دول منطقة الشرق الأوسط، التي تقم بذلك حتى الآن، على:

(أ) تخصيص الموارد اللازمة ووضع خطط العمل لتطبيق وتنفيذ تراخيص المطارات؛ و

(ب) إرسال التقارير المرحلية حول وضع التطبيق إلى المكتب الإقليمي للإيكاو لمنطقة الشرق الأوسط كل ستة أشهر اعتباراً من الأول من يوليو / تموز 2013.

دعم موقف الإيكاو في المؤتمر العالمي للاتصالات الراديوية / اللاسلكية WRC (DGCA-MID/2-WP/16)

39.5 تم تناول هذا الموضوع في ورقة العمل السادسة عشرة WP/16 المقدمة من الأمانة. واستذكر الاجتماع بأن الاجتماع الثالث عشر لمجموعة تخطيط وتنفيذ الملاحة الجوية لمنطقة الشرق الأوسط MIDANPIRG/13 كان على إطلاع بالمشاركة الفقيرة والدعم الخجول المقدم إلى موقف الإيكاو في المؤتمر العالمي للاتصالات الراديوية / اللاسلكية الثاني عشر WRC-12 من خبراء الطيران المدني في دول منطقة الشرق الأوسط. وبناءً على ذلك، فقد وافق الاجتماع الثالث عشر لمجموعة تخطيط وتنفيذ الملاحة الجوية لمنطقة الشرق الأوسط MIDANPIRG/13 على أن يتم تقديم هذا الموضوع إلى الاجتماع الثاني للمدراء العاميين للطيران المدني في

منطقة الشرق الأوسط DGCA-MID/2 من أجل الحصول على أعلى المستويات الممكنة من الدعم من دول منطقة الشرق الأوسط.

40.5 بناءً على ما ورد أعلاه، فقد حثَّ الاجتماع الدول على تأكيد التنسيق المستمر مع السلطات التنظيمية للطيف الترددي والمجموعة العربية لإدارة الطيف ASMG لدعم موقف الإيكاو في المؤتمر العالمي للاتصالات الراديوية / اللاسلكية WRC واجتماعاته التحضيرية.

تأسيس مركز إدارة التراسل لخدمات الحركة الجوية في منطقة الشرق الأوسط (MID-AMC) (DGCA-MID/2-WP/15)

41.5 تم تناول الموضوع في ورقة العمل الخامسة عشرة (WP/15) المقدمة من الأردن. وقد لاحظ المؤتمر أنه قد تم تأسيس مركز حديث جداً لإدارة تراسل خدمات الحركة الجوية AHMS وباشر تشغيله في معظم دول منطقة الشرق الأوسط.

42.5 لاحظ الاجتماع أن الاجتماع الثالث عشر لمجموعة تخطيط وتنفيذ الملاحة الجوية لمنطقة الشرق الأوسط MIDANPIRG/13 ومن خلال نتيجته رقم 13/27، قد طلب من الأردن أن تقوم باستكمال تطوير مركز إدارة التراسل MID-AMC، وقام بتكليف مجموعة العمل الخاصة بشبكة اتصالات الطيران / حزمة بروتوكول الانترنت (WG) ATN / IPS والمجموعة الفرعية / مجموعة دراسة الاتصالات ونظام الملاحة CNS SG بتطوير إطار العمل القانوني اللازم لاستخدام وتشغيل MID-AMC. وبناءً على ذلك، فقد استكملت الأردن بنجاح تنفيذ مركز التراسل لمنطقة الشرق الأوسط MID – AMC.

43.5 كواحد من إجراءات المراجعة للنتيجة 13 / 27 من الاجتماع الثالث عشر لمجموعة تخطيط وتنفيذ الملاحة الجوية لمنطقة الشرق الأوسط MIDANPIRG/13، قام الاجتماع الخامس لمجموعة العمل الخاصة بشبكة اتصالات الطيران / حزمة بروتوكول الانترنت (WG5) ATN / IPS بوضع مذكرة اتفاق MOA ووافق على تأسيس مجلس يتكون من جميع دول منطقة الشرق الأوسط لإدارة مركز التراسل MID – AMC.

44.5 في الوقت الراهن هناك ستة وثلاثون مستخدماً (36) من دول الشرق الأوسط (البحرين، مصر، إيران، الأردن، الكويت، لبنان، عُمان، قطر، المملكة العربية السعودية، السودان، ودولة الإمارات العربية المتحدة) تم تسجيلهم على MID-AMC ويشاركون في العمليات التجريبية الخاصة بالمركز MID-AMC.

45.5 لاحظ الاجتماع مع التقدير أن البحرين، العراق، إيران، الأردن، الكويت، لبنان، عُمان، قطر، المملكة العربية السعودية، السودان، دولة الإمارات العربية المتحدة، واليمن قد قامت بالتوقيع على مذكرة الاتفاق MOA كما هو مبين في الملحق 5 ب من التقرير الخاص بالند الخامس من جدول الأعمال، وشجّع باقي دول منطقة الشرق الأوسط للقيام بذلك.



مذكرة اتفاق — MOA

مشروع قاعدة بيانات لخدمات معلومات الطيران AIS

لإقليم الشرق الأوسط (MIDAD)

التاريخ: 20 مايو / أيار 2013

مذكرة اتفاق

لتطوير قاعدة بيانات خدمة معلومات الطيران AIS

مشروع MIDAD لمنطقة الشرق الأوسط

1. الهدف:

- مع الأخذ بالاعتبار أنّ تنفيذ قاعدة البيانات الإقليمية / شبه الإقليمية لخدمة المعلومات الجوية في إقليم الشرق الأوسط ستعمل على تحسين النوعية، التوافر، والتوقيت المناسب للمعلومات الجوية المقدمة للمستخدمين وإفساح المجال أمام الانتقال من خدمة المعلومات الجوية AIS إلى إدارة المعلومات الجوية AIM، وبما يتوافق مع خريطة الطريق التي وضعتها منظمة الإيكاو للانتقال من AIS إلى AIM؛
- الأخذ بالاعتبار للقيود والعوائق المرتبطة بالبنية التشغيلية الحالية وتقديم خدمات AIS/AIM في منطقة الشرق الأوسط؛
- الأخذ بالاعتبار لتجارب الأقاليم المجاورة في تنفيذ قواعد البيانات الإقليمية لخدمة المعلومات الجوية AIS والمكتسبات المصاحبة لذلك؛
- الأخذ بالاعتبار الموافقة التي أصدرها الاجتماع الأول لمدراء الطيران DGCA-MID/1 الذي انعقد في أبو ظبي، الامارات العربية المتحدة، من 22 إلى 24 آذار / مارس 2011، ومن خلال النتيجة رقم 5/1 من ذلك الاجتماع، للقيام بدراسة حالة / عمل ترتبط بتأسيس قاعدة بيانات إقليمية لخدمة معلومات الطيران AIS لإقليم منطقة الشرق الأوسط (MIDAD)؛
- باعتبار أنه قد تم تأسيس مجموعة دراسة لمشروع مداد (MIDAD STG) بواسطة مجموعة العمل الإقليمية للتخطيط والتنفيذ لمنطقة الشرق الأوسط (MIDANPIRG) لمراقبة مشروع MIDAD والتعامل مع جميع الأمور ذات الصلة من تقنية، تشغيلية، مالية، قانونية ومؤسسية؛
- الأخذ بنتائج دراسة MIDAD الأولية (المرحلة الأولى) والدعم الذي عبّرت عنه غالبية دول منطقة الشرق الأوسط؛
- الأخذ بالاعتبار لنتائج اجتماع مجموعة العمل الإقليمية MIDANPIRG/13 ذات الصلة بمشروع MIDAD، والتي اعتبرت أنّ المرحلة الأولى من دراسة المشروع قد اكتملت وحققت الأهداف المتوقعة؛ ودعت الدول وجميع المهتمين من أصحاب المصلحة إلى تقديم الدعم الضروري لإنجاز المرحلة الثانية من مشروع MIDAD؛
- الأخذ بالاعتبار أنه ومن خلال النتيجة رقم 20/13 من الاجتماع الثالث عشر لمجموعة التخطيط والتنفيذ لمنطقة الشرق الأوسط MIDANPIRG/13 فقد أكدت كل من البحرين، إيران، الأردن،

Handwritten signatures and initials in blue ink, including "SNS", "AS", and "F".

الكويت، لبنان، عُمان، قطر، المملكة العربية السعودية، سوريا واليمن على التزامها بمشروع مداد MIDAD؛

- مع الأخذ بالاعتبار لموافقة مجموعة الدراسة لمشروع مداد MIDAD STG، والتي صادق عليها اجتماع MIDANPIRG/13 أن:

-من الضروري الوصول أولاً إلى اتفاق حول إطار العمل القانوني لمشروع MIDAD ومن ثم تمويل المرحلة الثانية من مشروع MIDAD، والتي ستشمل، من بين أمور أخرى، وضع نموذج /خطة مالية لكافة مراحل مشروع MIDAD (التأسيس، العمليات، الصيانة، الخ)؛ و
-إبتداءً من المرحلة الثانية من المشروع (الدراسة التفصيلية) مع الأخذ بعين الاعتبار للمقدار الضخم من العمل المطلوب إنجازه والوثائق المطلوب صياغتها، فليس من المعقول أن يتم إنجاز هذه المهمة على أساس تطوعي وبالتالي، فالبحث عن مصادر خارجية يعتبر ضرورياً، وهذا تترتب عليه آثاراً قانونية، مؤسسية ومالية؛

- أخذاً بالاعتبار للنتيجة رقم 21/13 لاجتماع مجموعة العمل الإقليمية للتخطيط والتنفيذ في منطقة الشرق الأوسط الثالث عشر MIDANPIRG/13 المتعلق بالإطار القانوني لمشروع مداد MIDAD:

2. الاتفاق

2.1 اتفقت الأطراف في هذا الاتفاق، والتي سيتم الرجوع إليها في أدناه باسم الدول المشاركة، على ما يلي:

- أ. أن تعكس التزامها بمشروع MIDAD، من خلال التوقيع على هذه المذكرة؛
- ب. أن تقوم بتقديم الدعم الضروري لإنجاز المرحلة الثانية من مشروع MIDAD، اعتماداً على الإطار القانوني المتفق عليه؛
- ج. تتم دعوة الدول الأخرى من داخل وخارج إقليم منطقة الشرق الأوسط، والراغبة في الاشتراك بمشروع MIDAD، للتوقيع على مذكرة الاتفاق هذه.
- د. تقوم مجموعة الدراسة الخاصة بالمشروع MIDAD STG بمراقبة التطورات في كافة مراحل المشروع والإبلاغ عن ذلك التطور إلى مجموعة العمل الإقليمية للتخطيط والتنفيذ لمنطقة الشرق الأوسط MIDANPIRG والهيئات التابعة لها ذات الصلة؛ و
- هـ. يجب أن يتم تشكيل هيئة إدارية إشرافية (مجلس إدارة للإشراف) من مشروع MIDAD تتألف من ممثلين من كل واحدة من الدول المشاركة والمخولين باتخاذ القرارات، وأن تكون هذه الهيئة ذات صلاحية تمكنها من اتخاذ قرارات استراتيجية تتعلق بمشروع MIDAD، بالنيابة عن مدراء الطيران العاميين DGCA's للدول المشاركة.

كـ
لبنان
قطر
السعودية
سوريا
اليمن
عُمان
الكويت

3. لغة المراسلات

أ. يجب أن تكون جميع المراسلات والمعلومات الأخرى باللغة الانجليزية؛
ب. جميع المراسلات الخاصة بهذا الاتفاق يجب أن يتم توجيهها إلى:

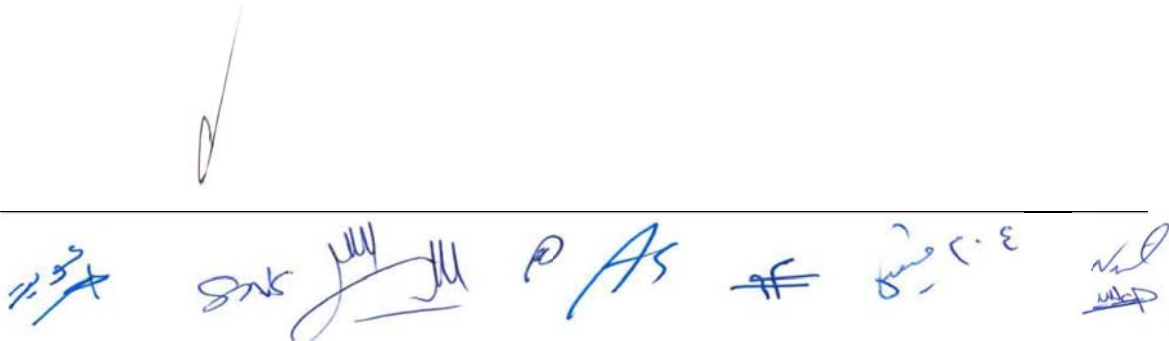
المدير الإقليمي لمنظمة الإيكاو
المكتب الإقليمي للإيكاو في الشرق الأوسط
مجمع هيئة الطيران المدني المصرية، طريق المطار
ص.ب. 85، مكتب بريد المطار، المبنى الأول
11776، القاهرة، جمهورية مصر العربية

4. تعديل الاتفاق

أ. هذا الاتفاق قابل للتعديل بطلب مكتوب ممهوراً بتوقيع كل طرف من الأطراف.

5. بدء السريان

أ. يبدأ سريان هذا الاتفاق ويصبح نافذاً من تاريخ توقيع الدول المشاركة.



MIDAD MOA مذكرة اتفاق مشروع مداد

بتاريخ 20 أيار / مايو 2013

6. التوقيعات

التاريخ	الاسم / المنصب	التوقيع	الدولة
20/05/2013	AL UNDEX SECRETARY		البحرين
			مصر
			إيران
20/05/2013	Ali-Mutfsin		العراق
20/05/2013	محمد بن العزبان		الأردن
21/5/2013	مواز عبد العزيز النجدي رئيسة اللجنة الفنية		الكويت
20/5/2013	دانيال اوسبي		لبنان
			ليبيا
21/5/13	Sa'im, Al Aulfi CEO / PCAA		عمان
20/5/2013	Abdulaziz M. AL Noaimi		قطر
20/5/2013	مفيع بن جعفر		السعودية
20-05-2013	Ahmed Satti Bajouri		السودان
			سوريا
20-05-13	SAIF ALSUWAID		الإمارات العربية المتحدة
20/5/2013	Hamed Ahmad Farag		اليمن

— انتهى —

AS

ع.ع

مذكرة اتفاق مشروع مداد MIDAD MOA بتاريخ 20 أيار / مايو 2013



SAS



مذكرة اتفاق – MOA

مركز إدارة التراسل لخدمات الحركة الجوية ATS

لإقليم الشرق الأوسط (MID AMC)



مذكرة اتفاق MOA
حول تأسيس، تشغيل، وإدارة مركز إدارة التراسل لخدمات الحركة الجوية ATS
لإقليم الشرق الأوسط (MID AMC)

1. الأطراف

1.1 أطراف مذكرة الاتفاق هذه هي: البحرين، مصر، إيران، العراق، الأردن، الكويت، لبنان، عُمان، المملكة العربية السعودية، سوريا، دولة الإمارات العربية المتحدة، واليمن، وأية دولة أخرى من دول منطقة الشرق الأوسط أعضاء الإيكاو.

2. الاتفاق

- نظراً للحاجة الملحة لتأسيس برنامج، على أساس إقليمي، لشبكة خدمة الطيران الثابتة عالية الجودة والتبادل الكفؤ للبيانات.
- نظراً للقرار المسبق للأطراف بأنّ مركز إدارة التراسل لخدمات الحركة الجوية ATS في منطقة الشرق الأوسط (MID AMC) سيتم تمويله من الأردن.

فقد اتفقت الأطراف على ما يلي:

1. تكون الديباجة، النتيجة رقم 27/13 من الاجتماع الثالث عشر لمجموعة التخطيط والتنفيذ للملاحة الجوية لمنطقة الشرق الأوسط MIDANPIRG/13 ورسالة هيئة تنظيم الطيران المدني الأردنية رقم 22/1000/11/2926 المؤرخة في 3/أغسطس – آب 2011 الواردة في هذه الوثيقة تشكل جزءاً لا يتجزأ من مذكرة الاتفاق هذه.
2. توافق أطراف مذكرة الاتفاق هذه، والتي يتم الرجوع إليها فيما يلي بالدول المشاركة على تأسيس مركز إدارة التراسل لخدمات الحركة الجوية في منطقة الشرق الأوسط (MID AMC) وتتعهد بأن تصبح أعضاءاً فيه؛
3. يجب أن تتم إدارة مركز إدارة التراسل لخدمات الحركة الجوية ATS في منطقة الشرق الأوسط (MID AMC) كبرنامج إقليمي؛ وأن تكون له الشخصية الاعتبارية / القانونية ويجب أن يقوم بالعمل من خلال مجلس إدارة مركز إدارة التراسل لخدمات الحركة الجوية ATS في منطقة الشرق الأوسط (MID AMC)؛
4. الهدف الكلي لمركز إدارة التراسل لخدمات الحركة الجوية ATS في منطقة الشرق الأوسط (MID AMC) هو تعزيز الكفاءة وسلامة الملاحة الجوية ANS في منطقة الشرق الأوسط من خلال التشغيل والإدارة، على أساس سليم وفعال وكفؤ، لمركز إقليمي لإدارة تراسل خدمات الحركة الجوية في منطقة الشرق الأوسط
5. يجب على مجلس إدارة مركز التراسل MID AMC، حيث كل دولة مشاركة فيه لها الحق بتعيين عضو واحد (فني)، أن يحافظ على الإشراف الكلي والمسؤولية عن الإشراف على وتشغيل المركز MID AMC بالتوافق مع الالتزامات ذات الصلة للدول المشاركة. يجب على المجلس أن ينتخب رئيساً له. ويجب عليه من بين أمور أخرى، أن يقوم بالإشراف على وإدارة MID AMC، متابعة نشاطاته وتقاريره وتحديد أولوياته؛
6. مجال أو نطاق MID AMC، واجباته، ومسؤولياته ستكون هي تلك التي يتم الاتفاق عليها في أول اجتماع لمجلس الإدارة ويمكن للمجلس مراجعتها. سيتم تكليف MID ACM بمهام واضحة ضمن منهجية الخطوة خطوة

- وتبدأ بتأسيس مركز إدارة التراسل لخدمات الحركة الجوية ATS في منطقة الشرق الأوسط (MID AMC). وتشتمل واجبات ومسؤوليات المركز MID AMC، لكنها لن تكون محصورة أو تقتصر فقط، على ما يلي:
- جمع وتحليل بيانات التراسل لخدمات الحركة الجوية ATS الواردة من دول منطقة الشرق الأوسط وكذلك تلك الواردة من مركز التراسل الأوروبي؛
 - تأسيس وخلق التوافق أو التناسق بين البيانات الواردة من المركز الأوروبي إلى مركز الشرق الأوسط MID ACM والعكس بالعكس؛
 - التأكيد على التجانس الدائم للبيانات عبر دائرة تنظيم ومراقبة معلومات الطيران التي تتقدم باقتراح المسرب الأمثل بناءً على التغييرات الإقليمية
 - خلق حسابات الوصول والتفويض طبقاً للإجراءات الإقليمية المتبعة-
 - استخراج أو وضع التقارير والوثائق اللازمة
 - تقديم تقرير لكل اجتماع لمجلس الإدارة خاص بنشاطات مركز التراسل MID AMC
7. وافقت الدول المشاركة على العرض المقدم من الأردن لاستضافة MID AMC في الأردن لتمكين الإنشاء والتشغيل المبكر لمركز إدارة التراسل لخدمات الحركة الجوية في منطقة الشرق الأوسط (MID AMC)؛ وهذا ما لم ولن يتم تقاضي أي رسوم عنه من الدول المشاركة.
8. ستقوم الأردن بتوفير المكاتب، البرمجيات، المعدات، والموظفين المحليين حسب الضرورة لعمليات MID AMC وستقوم بالدفع / تقديم التمويل اللازم لتأسيس مركز إدارة التراسل لخدمات الحركة الجوية ATS في منطقة الشرق الأوسط MID AMC؛ ودون أن يترتب أية أعباء مالية على دول إقليم الشرق الأوسط.
9. في حالة بروز الحاجة إلى تعزيز MID AMC أو إلى إضافة أي خدمة سيتم تقرير ذلك بواسطة مجلس الإدارة لتحديد المتطلبات والتكلفة والتي قد يتحملها بعض الدول المشاركة على أساس الحصص المتساوية؛
10. يجب أن يتشكل موظفوا المركز MID AMC وتقوم الأردن بتوفيرهم ودفع رواتبهم كما يلي:
1. مدير المشروع MID AMC (دوام كامل)
 2. مساعد المشروع MID AMC (دوام كامل)
 3. خمسة مشغلين لمشروع MID AMC (دوام كامل)
11. يجب أن يقوم مدير المشروع MID AMC بإدارة المشروع على أساس يومي وبالتنسيق الفعال مع رئيس مجلس إدارة المشروع MID ACM. يجب عليه / عليها تقديم التقارير إلى المجلس مع نسخ إلى المكتب الإقليمي لمنظمة الطيران المدني الدولي الإيكاو في القاهرة؛
12. تدخل مذكرة الاتفاق هذه حيز التنفيذ اعتباراً من تاريخ توقيع الدول المشاركة عليها؛

13. أي تعديلات على هذه المذكرة للاتفاق، يجب أن تتم من أطراف مذكرة الاتفاق هذه؛
14. أي نزاع قد ينشأ عن مذكرة الاتفاق هذه، تتم تسويته بالتشاور المباشر مع الدول المشاركة المعنية؛ وضمن إطار عمل مجموعة تخطيط وتنفيذ الملاحة الجوية لمنطقة الشرق الأوسط MIDANPIRG.
15. يحق لأي دولة من الدول المشاركة أن تنسحب من مذكرة الاتفاق هذه من خلال توجيه إشعار كتابي مسبق قبل اجتماع مجلس الإدارة لمشروع MID AMC بستة أشهر (6). والالتزامات المفترضة على الدول المشاركة بموجب مذكرة الاتفاق هذه تبقى سارية بعد الانسحاب من مذكرة الاتفاق إلى الحد اللازم للسماح بالإنهاء المنظم للنشاطات، إنسحاب الموظفين / العاملين، توزيع الأموال والأصول / الموجودات وتسوية الالتزامات التعاقدية. المبالغ الإضافية، في حالة الضرورة، لتغطية المصاريف المذكورة أعلاه يجب توفيرها من جميع الدول المشاركة.
16. قد يتم إنهاء استضافة الأردن لمركز MID AMC بناءً على طلب تقدمه الأردن، بموجب إخطار كتابي مسبق بمدة سنتين موجه إلى مجلس إدارة المركز MID AMC للسماح بالوقت الكافي لاختيار الموقع البديل والقيام بالترتيبات اللازمة لإقامة مركز MID AMC جديد.
17. جميع المراسلات الخاصة بتنفيذ هذا الاتفاق يجب أن يتم توجيهها إلى:

MID AMC

رئيس مركز التراسل MID AMC

هيئة تنظيم الطيران المدني

ص.ب. 7547 عمان — الأردن

مع نسخة عن الخطاب إلى:

المدير الإقليمي لمنظمة الإيكاو

المكتب الإقليمي للإيكاو في الشرق الأوسط

مجمع هيئة تنظيم الطيران المدني المصرية، طريق المطار

ص.ب. 85، مكتب بريد المطار، المبنى الأول

11776، القاهرة، جمهورية مصر العربية

وافق عليه بالنيابة عن الدول المشاركة

التاريخ	الاسم / المنصب	التوقيع	الدولة
	رئيس معلومات التفويض	21/5/2013	البحرين
			مصر
			إيران
			العراق
	مدير اذاعة وخدمات معلومات	21/5/2013	الأردن
	رئيسة تنظيم الطيران المدني	20/05/2013	الكويت
	رئيس الطيران المدني	20/5/2013	لبنان
	مفوض عبد العزيز الفتح البيبي		عمان
	CEO / PACA	21/5/13	قطر
	Viktor Min Municipia	21/5/2013	
	نائب رئيس هيئة الطيران المدني	22/5/2013	السعودية
	مدير عام لخدمات معلومات	20/05/13	سوريا
	رئيس مجلس إدارة هيئة الطيران المدني	21/05/13	الإمارات العربية المتحدة
	D-GCA	22/05/2013	اليمن
			السودان

21/5/13

تقرير عن البند رقم 6 من جدول الأعمال: سلامة الطيران

نتائج الاجتماع الثاني للمجموعة الإقليمية لسلامة الطيران في الشرق الأوسط RASG-MID (DGCA-MID/2-WP/19)

1.6 تم تناول هذا الموضوع في ورقة العمل التاسعة عشر WP/19 المقدمة من الأمانة. وتم إحاطة الاجتماع علماً بنتائج الاجتماع الثاني للمجموعة الإقليمية لسلامة الطيران في الشرق الأوسط (RASG – MID/2) الذي تم عقده في أبو ظبي، الإمارات العربية المتحدة، من 12 إلى 14 نوفمبر 2012، وحث الاجتماع الدول على تأييد نشاطات المجموعة الإقليمية لسلامة الطيران في منطقة الشرق الأوسط RASG – MID الخاصة بخطط العمل، وتشجيع صناعة الطيران فيها على القيام بذلك.

المساعدة على سد ثغرات (أوجه القصور) السلامة من خلال تحديد الأولويات ووضع أهداف قابلة للقياس (DGCA-MID/2-WP/32)

2.6 تم تناول هذا الموضوع في ورقة العمل الثانية والثلاثين WP/32 المقدمة من الأمانة. تم إحاطة الاجتماع علماً حول نشاطات المساعدة الحالية والمقترحة لدعم الدول في حل أوجه القصور (سد الثغرات) في أمور السلامة، بما في ذلك قراراً سريعاً موجهاً لمخاوف السلامة الأساسية SSCs. وتم إبراز تنسيق النشاطات الموجهة لدعم المنظمات الإقليمية وشبه الإقليمية في تعزيز السلامة من خلال تحديد الأولويات ووضع الأهداف القابلة للقياس.

دعم إطار عمل عالمي للسلامة (DGCA-MID/2-WP39)

3.6 تم تناول هذا الموضوع في ورقة العمل التاسعة والثلاثين WP/39 المقدمة من إدارة الطيران الفدرالية للولايات المتحدة الأمريكية FAA، والتي تدعم تبني الخطة العالمية لسلامة الطيران GASP كإطار عمل عالمي للدول لتطوير مبادراتها الذاتية الوطنية والإقليمية لإدارة السلامة.

آلية تبادل معلومات السلامة الإقليمية (DGCA-MID/2-WP41)

4.6 تم تناول هذا الموضوع في ورقة العمل الحادية والأربعين WP/41 المقدمة من المملكة العربية السعودية. وفي هذه الورقة شجعت المملكة العربية السعودية على وضع آلية لتبادل معلومات السلامة الإقليمية المتعلقة بالطائرات / شركات النقل الجوي غير الآمنة، كطريقة فعالة لتشجيع وتعزيز سلامة الطيران الإقليمي.

5.6 شجّع الاجتماع الدول على توفير نقاط اتصال وطنية (محلية) لتنفيذ آلية تبادل معلومات السلامة الإقليمية المقترحة وقام بتكليف المجموعة الإقليمية لسلامة الطيران في الشرق الأوسط RASG – MID للقيام بأعمال المتابعة لهذا الموضوع.

استراتيجية السلامة الإقليمية
(DGCA-MID/2-WP20 & WP/21)

6.6 تم تناول هذا الموضوع في ورقتي العمل العشريون والحادية والعشرين WP/20 & WP/21 المقدمتان من الأمانة والأياتا، وعلى التوالي. أعاد الاجتماع التأكيد على الحاجة إلى تحديد أولويات وأهداف وطنية وإقليمية للسلامة تكون متماشية مع الخطة العالمية لسلامة الطيران GASP/ والتي تقوم بتوفير إطار العمل لتطوير التنفيذ الإقليمي، شبه الإقليمي، والوطني.

7.6 أشار الاجتماع مع التقدير إلى نتيجة القمة الأولى للسلامة في منطقة الشرق الأوسط الذي قامت الأياتا بتنظيمه بالاشتراك مع الإيكاو واستضافته مملكة البحرين، من 28 إلى 29 نيسان / إبريل 2013.

8.6 قام الاجتماع باستعراض وتبني استراتيجية السلامة الإقليمية لمنطقة الشرق الأوسط التي وضعتها القمة كما هو وارد في الملحق بالرقم 6 أ للتقرير الخاص بالبند السادس من جدول الأعمال. واشتملت استراتيجية السلامة الإقليمية لمنطقة الشرق الأوسط بمقاييس السلامة التالية لمراقبة أداء السلامة:

- (1) الحوادث والوقائع الخطيرة؛
- (2) المدرج والسلامة الأرضية (RGS) ؛
- (3) الأضرار خلال الطيران (IFD)
- (4) فقدان التحكم أثناء الرحلة / في الطيران (LOC-I) ؛
- (5) مراقبة الرحلات / الطيران في التضاريس / الأراضي السكنية (CFIT) ؛
- (6) قدرات مراقبة السلامة / البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة – نهج الرصد المستمر -USOAP- CMA، تدقيق الأياتا للسلامة التشغيلية IOSA وتدقيق الأياتا للسلامة للعمليات الأرضية ISAGO؛
- (7) ترخيص المطارات، و
- (8) تنفيذ برنامج الدولة للسلامة / نظام إدارة السلامة SSP / SMS.

9.6 وبناءً على ذلك، فقد وافق الاجتماع على النتيجة التالية:

النتيجة 9/2 (DGCA-MID/2) – الاستراتيجية الإقليمية للسلامة

أن،

(أ) تتم الموافقة على واعتماد الاستراتيجية الإقليمية للسلامة لمنطقة الشرق الأوسط كما هي واردة في الملحق 6 أ بالتقرير على البند رقم 6 من جدول الأعمال؛ و

(ب) المجموعة الإقليمية لسلامة الطيران – إقليم الشرق الأوسط RASG – MID:

- i. مراقبة وقياس مؤشرات السلامة المتفق عليها، على المستوى الإقليمي؛ و
- ii. وضع وتنفيذ خطط عمل للوصول إلى أهداف السلامة المتفق عليها.

10.6 وبناءً على كل ما تقدم، فالاجتماع:

(أ) يحث الدول على:

- i. وضع الخطط التنفيذية للسلامة الوطنية، التأكيد على التوافق مع ودعم أولويات السلامة الإقليمية المتفق عليها (المقاييس، المؤشرات، والأهداف)؛

ii. تقديم البيانات اللازمة والتحديثات المنتظمة إلى المكتب الإقليمي لمنظمة الطيران المدني الدولي الإيكاو و / أو المجموعات المناسبة من مجموعات سلامة الطيران الإقليمية لمنطقة الشرق الأوسط RASG-MID حول مستوى التقدم المُحرَز من خلال قياس مؤشرات السلامة المتفق عليها، على المستوى الوطني.

برامج مراقبة السلامة الإقليمية RSOPs (DGCA-MID/2-WP/22 & WP/42)

11.6 تم تناول هذا الموضوع في ورقتي العمل الثانية والعشرين WP/22 والثانية والأربعين WP/42 المقدمتان من الأمانة والمملكة العربية السعودية على التوالي. وتمت إحاطة الاجتماع علماً بنتائج ندوة / ورشة العمل التي عقدتها الهيئة العربية للطيران المدني والمنظمة الدولية للطيران المدني ACAC/ICAO حول برامج مراقبة السلامة الإقليمية في الرباط، المغرب، من 10 إلى 12 ديسمبر / كانون الأول 2012، كإجراء لمتابعة النتيجة 10/1 من الاجتماع الأول للمدراء العاملين للطيران المدني في منطقة الشرق الأوسط DGCA-MID/1.

12.6 أعاد الاجتماع التأكيد على أن المنظمة الإقليمية لمراقبة السلامة RSOO يمكن لها أن تكون وسيلة فعالة لتصحيح أوجه القصور (سد الثغرات) المتعلقة بالسلامة وتعزيز/تقوية قدرات مراقبة السلامة عن طريق الموارد، الأهداف، الاستراتيجيات، والنشاطات المشتركة.

13.6 وأشار الاجتماع إلى أنه يأخذ بعين الاعتبار وبشكل واسع أن تنفيذ منظمة إقليمية للتحقيق في الحوادث والوقائع RAIO سيعمل على تأكيد فعالية التحقيقات، تنفيذ الامتثال لأحكام الملحق الثالث عشر 13، ويسهم في تعزيز سلامة الطيران / السلامة الجوية.

14.6 أشار الاجتماع مع التقدير إلى أن الندوة / ورشة العمل قد قامت بوضع مسودات استراتيجيات لتأسيس المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة RSOOs ومنظمات إقليمية للتحقيق في الحوادث والوقائع RAIOs حسبما هو وارد في الملحق 6 ب + 6 ج بالتقرير الخاص بالبند السادس من جدول الأعمال، على التوالي.

15.6 وفقاً للاستراتيجية الخاصة بتأسيس المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة RSOOs، فقد وافق الاجتماع على أن الإيكاو تدعم الهيئة العربية للطيران المدني في موضوع إنشاء دول الهيئة العربية للطيران المدني والمنظمة الدولية للطيران المدني ACAC/ICAO في منطقة الشرق الأوسط المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة RSOOs لتشتمل على استعراض الأمور القانونية، التنظيمية، والمالية.

16.6 بناءً على أعلاه، فقد وافق الاجتماع على النتائج التالية:

النتيجة 10/2 (DGCA-MID/2) — استراتيجية لإنشاء المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة RSOOs

أن،

(أ) تتم الموافقة على استراتيجية لإنشاء المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة RSOO(S) كما هي واردة في الملحق 6 ب من التقرير الخاص بالبند رقم 6 من جدول الأعمال؛

(ب) أن تقوم الإيكاو بدعم الهيئة العربية للطيران المدني (ACAC) في عقد دراسة حول تأسيس RSOO(S) لدول الهيئة العربية للطيران المدني ودول الإيكاو في منطقة الشرق الأوسط؛ و

ج) تقوم الدول وأصحاب المصالح بالمساهمة في تكاليف الدراسة.

النتيجة 11/2 (DGCA-MID/2) — استراتيجية لإنشاء المنظمات الإقليمية للتحقيق في الحوادث والوقائع RAIOS

أن، تتم الموافقة على استراتيجية لتأسيس منظمات إقليمية للتحقيق في الحوادث والوقائع RAIOS كما هي واردة في الملحق 6 ج من التقرير الخاص بالبند رقم 6 من جدول الأعمال.

17.6 أكد الاجتماع أنه، وفقاً للاستراتيجية الواردة في الملحق 6 ج، يتوجب اتباع النهج المتدرج / المرحلي لتنفيذ التعاون الإقليمي / شبه الإقليمي في نشاطات التحقيق في الحوادث والوقاية منها AIG ووافق على ضرورة تقديم التقارير الخاصة بالتقدم في هذا الموضوع إلى الاجتماع الثالث للمدراء العاميين للطيران المدني DGCA-MID3 لتقرير / اتخاذ القرار فيما إذا كان من الضروري الاستمرار والمضي قُدماً في دراسة الجدوى الخاصة بموضوع تأسيس منظمات إقليمية للتحقيق في الحوادث والوقائع RAIOS.

الجيل التالي من المختصين بالطيران NGAP

18.6 تم تناول الموضوع في ورقة العمل التاسعة WP/9 المقدمة من الأمانة. تم إطلاع الاجتماع على نتيجة الاجتماع الثالث عشر لمجموعة التخطيط والتنفيذ في منطقة الشرق الأوسط MIDANPIRG13 ذات الصلة بمبادرة الجيل التالي من المختصين بالطيران NGAP للتأكيد على الكفاية من وجود المختصين بالطيران ذوي الكفاءة وتوفرهم لتشغيل، إدارة، الحفاظ على وصيانة نظام النقل الجوي الدولي المستقبلي.

19.6 أيد الاجتماع النتيجة رقم 62/13 من الاجتماع الثالث عشر لمجموعة التخطيط والتنفيذ لمنطقة الشرق الأوسط MIDANPIRG13 وأعاد التأكيد على ضرورة قيام الدول بتبني وتأييد اتباع النهج الاستباقي ووضع الخطط الوطنية للموارد البشرية المتعلقة بالمختصين في مجال الطيران من أجل مواكبة النمو المستقبلي المتوقع على الحركة الجوية والطلب المرتفع المصاحب لذلك على مراقبي الحركة الجوية، الطيارين، والفنيين المختصين بالطيران في قطاعات الطيران الأخرى.

20.6 بناءً على ما ورد أعلاه، فقد حث الاجتماع الدول على:

أ) وضع خطة وطنية للجيل التالي من المختصين بالطيران NGAP، بألية واضحة لتعريف أو تحديد حاجات التوظيف على المدى القصير والمدى المتوسط: و

ب) اتخاذ الإجراءات المناسبة، بما في ذلك توفر الموارد المطلوبة، التخطيط للتدريب، الخ؛ للتأكيد على أن العدد الكافي من اختصاصيي الطيران المؤهلين ذوي الكفاءة للقيام بتشغيل، إدارة، الحفاظ على وصيانة نظام النقل الجوي الدولي .

21.6 وافق الاجتماع على ضرورة تضمين متابعة وضع الخطط الوطنية للجيل التالي من المختصين بالطيران NGAP وتنفيذها في برنامج العمل الخاص بالمجموعة الإقليمية لسلامة الطيران — إقليم الشرق الأوسط RASG — MID.

الإبلاغ عن حوادث البضائع الخطيرة
(DGCA-MID/2-WP/43)

22.6 تم تناول هذا الموضوع في ورقة العمل الثالثة والأربعون WP/43 المقدمة من دولة الإمارات العربية المتحدة إلى الاجتماع الثاني للمدراء العاميين للطيران المدني في منطقة الشرق الأوسط DGCA-MID/2. وتم إطلاع الاجتماع على تجربة دولة الإمارات العربية المتحدة في تنفيذ نظام الإبلاغ الإلكتروني عن وقائع أو حوادث المواد الخطرة (RODGO). وأشار الاجتماع مع التقدير إلى رغبة دولة الامارات العربية المتحدة بمشاركة تجربتها بهذا الخصوص.

مجموعة سلامة الطيران الإقليمية لمنطقة الشرق الأوسط (RASG-MID)

الاستراتيجية الإقليمية للسلامة لمنطقة الشرق الأوسط



استراتيجية السلامة الإقليمية لمنطقة الشرق الأوسط هدف السلامة الاستراتيجي:

التحسين المستمر لسلامة الطيران من خلال التخفيض التدريجي لعدد الحوادث والوفيات المتصلة بها في منطقة الشرق الأوسط وبما يتوافق مع المتوسط العالمي، بناءً على الممارسات الاستباقية وردة الفعل وإدارة السلامة التنبؤية.

أهداف السلامة:

يجب على الدول والأقاليم أن تقوم بالتركيز على أولويات السلامة التي تخصها طالما كانت مستمرة في تعزيز توسعة قطاعاتها للنقل الجوي.

تقوم خطة الإيكاو العالمية لسلامة الطيران GASP بوضع أهداف محددة للسلامة / الأهداف المستهدفة والمبادرات وفي ذات الوقت ضمان التنسيق الكفؤ والفعال لأنشطة السلامة التكاملية بين جميع أصحاب المصلحة. وتتضمن الخطة العالمية لسلامة الطيران GASP إطار عمل لأهداف قابلة للقياس، مدعومة بمجالات أداء السلامة SPA ومبادرات السلامة المرافقة.

تتوافق أهداف السلامة لمنطقة الشرق الأوسط مع الأهداف العالمية للسلامة وتقوم بتناول ومعالجة مخاطر محددة للسلامة يتم تعريفها ضمن إطار عمل المجموعة الإقليمية لسلامة الطيران لمنطقة الشرق الأوسط -RASG-MID، اعتماداً على المتوفر من بيانات السلامة.

إنّ تعزيز تبادل المعلومات والبيانات بين أصحاب المصلحة في صناعة الطيران وتعاونهم الناشط ضمن إطار عمل المجموعة الإقليمية لسلامة الطيران لمنطقة الشرق الأوسط RASG-MID يساعد على تحقيق أهداف السلامة الإقليمية في منطقة الشرق الأوسط على وجه السرعة.

الهدف قريب المدى (2017):

على المدى القريب، فإن الدول ستعمل على تأكيد أنّ لديها الموارد، فضلاً عن الهياكل القانونية والتنظيمية واللوائح التنظيمية اللازمة للوفاء بالتزاماتها الأساسية لمراقبة السلامة وبالتعاون مع جميع أصحاب المصلحة لتحقيق الأهداف التالية على المدى القريب:

-يجب على جميع دول منطقة الشرق الأوسط تأسيس نظام فعال لمراقبة السلامة وزيادة التدريجية لنقاط التنفيذ الفعال EI للبرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة – نهج الرصد المستمر USOAP-CMA بوجود قاعدة أساس 60% لجميع الدول بحلول العام 2017، من خلال، وبشكل رئيسي تعزيز الكيانات / الهيئات المسؤولة عن القيام بالمهام التنظيمية ومهام مراقبة السلامة بواسطة الموظفين المؤهلين والمدربين تقنياً على ذلك، و / أو تفويض بعض المهام المحددة من مهام مراقبة السلامة إلى منظمة مراقبة السلامة الإقليمية RSOO؛

-خفض حوادث مدرج الرحلات السياحية القصيرة وحوادث أثناء الهبوط في إقليم منطقة الشرق الأوسط بنسبة 50% بحلول العام 2017، وذلك من خلال تأسيس وتفعيل فرق سلامة المدرجات RSTs، ترخيص المطارات، وتنفيذ نظام إدارة سلامة المطارات SMS؛

- خفض حوادث الأضرار خلال الرحلة في إقليم منطقة الشرق الأوسط بنسبة 50% بحلول العام 2017، وذلك من خلال وضع الدليل الإقليمي، وبعقد التدريبات التوعوية؛
- خفض فقدان السيطرة أثناء الرحلة/الطيران LOC-I في إقليم منطقة الشرق الأوسط بنسبة 50% بحلول العام 2017، وذلك من خلال الإجراءات التشغيلية القياسية المناسبة SOPs ذات الصلة بالتوعية الموضوعية وإدارة الدولة للطاقة، والتدريب على المناورات المتقدمة؛

- المحافظة على معدل الحوادث في الطائرات الموجهة داخل الأراضي / الأماكن السكنية CFIT في إقليم منطقة الشرق الأوسط تحت المعدل العالمي، من خلال تدريب الطيارين، استخدام إطار عمل أنظمة إدارة المخاطر والإرهاق FRMS، وتنفيذ الملاحه القائمة على الأداء PBN؛ و

- الدول التي لديها درجة / علامة مراقبة السلامة الفعالة (EI) فوق 60% تتقدم إلى التنفيذ الكامل لبرامج الدولة (البرامج الوطنية) للسلامة SSP تتبع نهجاً تدريجياً مدعوماً بإدارة عالية المستوى مع توفر الموارد الضرورية وتعزيز السلامة عبر توفير التدريبات المناسبة، الاتصالات ونشر معلومات السلامة وتحسين ثقافة السلامة.

الهدف متوسط المدى (2022):

يتمثل الهدف متوسط المدى بتحقيق التنفيذ الكامل لبرامج الدولة للسلامة SSP من الدول وأنظمة إدارة السلامة SMS بواسطة مقدمي الخدمات المعنيين (وهم مزودوا خدمات الملاحة الجوية ANSPs، شركات الخطوط الجوية، المطارات وباقي أصحاب المصلحة في صناعة الطيران) من أجل تسهيل الإدارة الاستباقية لمخاطر السلامة. ولذلك، فالهدف متوسط المدى يمثل التطور من نهج المراقبة القائم على الامتثال الكامل إلى ذلك النهج الذي يقوم بالإدارة الاستباقية للمخاطر عبر تعريف ومراقبة أمور السلامة القائمة أو المستجدة. وبالإضافة إلى ذلك، سيكافح مزودوا الخدمة لاكتساب منافع السلامة من خلال التنفيذ المشترك لوحدات مختلفة من حزم تحسينات أنظمة الطيران ASBUS. التاريخ المرسوم والمستهدف للهدف متوسط المدى هو العام 2022.

الهدف بعيد المدى (2027):

ينصب تركيز الهدف بعيد المدى على تنفيذ النظم الاستباقية والتنبؤية التي تعمل على ضمان السلامة في الوقت الفعلي / التوقيت الواقعي، ايجاد البيئة التشاركية التعاونية لصناعة القرار. يتطلب النمو المستدام لنظام الطيران الدولي إدخال إمكانات متقدمة للسلامة (على سبيل المثال، العمليات القائمة على المسار بشكل كامل) والتي تزيد السعة أثناء الصيانة أو تعزيز هوامش السلامة التشغيلية وإدارة المخاطر الحالية والمتوقعة أو الناشئة / المستجدة. والمقصود من الهدف بعيد المدى للسلامة هو تقديم الدعم لبيئة تعاونية تشاركية لصناعة القرار والتي تتميز بالأتمتة المتزايدة ودمج التقانات / التكنولوجيات المتقدمة على الأرض وفي الجو، حسبما هو وارد في استراتيجية الإيكاو حزم تحسينات أنظمة الطيران ASBUS. التاريخ المتوقع لتنفيذ الهدف بعيد المدى هو العام 2027.

قياس ومراقبة أداء السلامة:

يتم إنجاز مراقبة أداء السلامة وتعزيزها من خلال التعرف على وتحديد مقاييس ومؤشرات السلامة ذات الصلة وكذلك اعتماد وإحراز أهداف سلامة الطيران. وما يلي هي مقاييس السلامة في إقليم منطقة الشرق الأوسط التي تم تبنيها واعتمادها لمراقبة أداء السلامة:

- 1) الحوادث والوقائع الخطيرة؛
- 2) المدرج والسلامة الأرضية (RGS)؛
- 3) الأضرار خلال الطيران (IFD)

-
- (4) فقدان التحكم أثناء الرحلة / في الطيران (LOC-I) ؛
(5) مراقبة الرحلات / الطيران في التضاريس / الأراضي السكنية (CFIT) ؛
- (6) قدرات مراقبة السلامة / البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة – نهج الرصد المستمر -USOAP
CMA، تدقيق الأياتا للسلامة التشغيلية IOSA وتدقيق الأياتا للسلامة للعمليات الأرضية ISAGO؛
(7) ترخيص المطارات، و
(8) تنفيذ برنامج الدولة للسلامة / نظام إدارة السلامة SSP / SMS.
- مؤشرات السلامة الإقليمية وأهداف السلامة لإقليم منطقة الشرق الأوسط واردة بالتفصيل في الجدول الوارد أدناه:

المقياس	مؤشر السلامة	هدف السلامة	خطة العمل
1	الحوادث والوقائع الخطيرة	عدد الحوادث لكل مليون حالة مغادرة	التخفيض التدريجي لمعدل الحوادث ليصبح متناسباً مع المعدل العالمي بنهاية العام 2017
	عدد الحوادث المميتة لكل مليون حالة مغادرة	التخفيض التدريجي لمعدل الحوادث المميتة ليصبح متناسباً مع المعدل العالمي بنهاية العام 2017	- تأسيس إطار عمل إقليمي للتشاك ببيانات السلامة من أجل تحليل فعال للتوجهات والنزعات، تحديد المخاطر والأخطار، ووضع استراتيجيات التخفيف من أثارها. - التنفيذ التدريجي لخطط التنفيذ المفصلة IDIPS استناداً إلى مبادرات تعزيز السلامة المتقدمة SEIs في إطار الفريق الإقليمي لسلامة الطيران لمنطقة الشرق الأوسط MID-RAST و فرق الدعم الاستراتيجي لمنطقة الشرق الأوسط MID-SST.
2	السلامة الأرضية والمدرجات RGS	حوادث مدرج الرحلات السياحية القصيرة بالنسبة المئوية من إجمالي الحوادث	- إنشاء ودعم فرق محلية لسلامة المدرجات. - تأسيس وتفعيل فرق سلامة المدرجات للسلامة الأرضية RSTGO الإقليمية. - نظام فعال للإبلاغ لتبادل وتحليل معلومات السلامة . - ندوة / ورشة عمل لسلامة المدرجات. - تبني لوائح تنظيمية خاصة تتعلق بسلامة المدرجات. - تحديد المخاطر وتدابير التخفيف من آثار الرحلات السياحية القصيرة على المدرجات / حالات الهبوط والنهج غير المستقر، وتطوير مواد إرشادية وتدريبية محددة.
	حوادث المدرجات أثناء الهبوط بالنسبة المئوية من إجمالي الحوادث	خفض الحوادث المصاحبة لحالات الهبوط بنسبة 50% بنهاية العام 2017	

المقياس	مؤشر السلامة	هدف السلامة	خطة العمل
3	الضرر على متن الطائرة IFD	عدد حوادث الأضرار على متن الطائرة بالنسبة المئوية من إجمالي الحوادث	تخفيض معدل حوادث الأضرار على متن الطائرة بنسبة 50% بنهاية العام 2017
4	فقدان السيطرة أثناء الرحلة LOC-I	عدد حوادث فقدان السيطرة أثناء الرحلة LOC-I بالنسبة المئوية من إجمالي الحوادث	تخفيض عدد حوادث فقدان السيطرة أثناء الرحلة LOC-I بنسبة 50% بنهاية العام 2017.

خطة العمل	هدف السلامة	مؤشر السلامة	المقياس	
<p>- وضع مادة تدريبية متخصصة ودليلاً مختصاً لمراقبة الرحلة في التضاريس / الأماكن السكنية وتوفيرها لجميع مُشغلي النقل الجوي والمراكز التدريبية.</p> <p>- العمل تضمين / تجسيد أنظمة إدارة مخاطر الإرهاق ضمن نظم إدارة السلامة (SMS) للمنظمات بشكل فردي</p> <p>-تنفيذ الملاحة القائمة على الأداء PBN وعمليات (المقاربات مع التوجيه الرأس) في منطقة الشرق الأوسط باتباع نهج تدريجي:</p> <p>➤ 30% في ديسمبر 2015</p> <p>➤ 70% في ديسمبر 2018</p> <p>➤ 100% في ديسمبر 2020</p> <p>- تفويض منهجيات الأداء الملاحي المطلوب الذي يتطلب التحويل / التصريح من أجل المنهجيات ذات المخاطرة العالية غير المقبولة من مراقبة الرحلات أثناء التحليق العالي CFIT.</p>	<p>الحفاظ على الحوادث ذات الصلة بمراقبة الرحلة في التضاريس / الأماكن السكنية CFIT</p>	<p>عدد حوادث CFIT بالنسبة المئوية من إجمالي الحوادث</p>	<p>مراقبة الرحلة في التضاريس / الأماكن السكنية CFIT</p>	5

المقياس	مؤشر السلامة	هدف السلامة	خطة العمل
6	<p>قدرات مراقبة السلامة / البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة – نهج الرصد المستمر -USOAP-CMA</p> <p>أ. عدد الدول ذات معدل التنفيذ الفعال أقل من 60% لأكثر من مجالين</p> <p>ب. عدد الدول التي لديها معدل التنفيذ الفعال الكلي أعلى من 60% (LEG, ORG, PEL, OPS, AIR, AIG, ANS & AGA)</p> <p>عدد مخاوف السلامة الجوهرية</p>	<p>الزيادة التدريجية لنتائج التنفيذ الفعال EI لبرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة – نهج الرصد المستمر -USOAP-CMA:</p> <p>أ. على الأكثر ثلاث (3) دول لديها معدل تنفيذ فعال EI أقل من 60% في أكثر من مجالين (أي على الأقل اثنا عشر (12) دولة لديها معدل تنفيذ فعال 60% على الأقل لسنة من ثمانية مجالات) ومعدل تنفيذ عالي كلي أعلى من 60% بنهاية العام 2015؛ و</p> <p>ب. جميع الدول الخمسة عشر (15) في منطقة الشرق الأوسط يجب أن تصل إلى معدل 60% على الأقل من التنفيذ الفعال بنهاية العام 2016</p> <p>أ. على الدول أن تعمل على حل مخاوف السلامة المحددة SSCs على وجه الاستعجال وعلى كل الأحوال في غضون اثني عشر 12 شهراً من تاريخ تحديدها وتعريفها لهذه المخاوف</p> <p>ب. يجب أن لا يكون هناك أية مخاوف جوهرية بنهاية العام 2016</p>	<p>-توفر العدد الكافي من الموظفين الفنيين المختصين المؤهلين المدربين، للقيام بالمراقبة التنظيمية وبمهام مراقبة السلامة بأسلوب فعال؛</p> <p>-تأسيس منظمة (ات) إقليمية لمراقبة السلامة RSOOs لتعزيز قدرات مراقبة السلامة لدى الدول الأعضاء؛</p> <p>- تقدم الإيكاو المساعدة للدول من خلال تنظيم ورش عمل لنهج المراقبة المستمرة CMA، البعثات إلى الدول، الخ.</p>

المقياس	مؤشر السلامة	هدف السلامة	خطة العمل
6	استخدام تدقيق الأياتا للسلامة التشغيلية IOSA، لاستكمال أنشطة مراقبة السلامة الجوية	أ. الحفاظ على نسبة 60% على الأقل من الخطوط الجوية في منطقة الشرق الأوسط بأن تكون مرخصة بتدقيق الأياتا للسلامة التشغيلية IATAIOSA بنهاية العام 2015 في جميع الأوقات. ب. أن تقبل جميع دول منطقة الشرق الأوسط بتدقيق الأياتا للسلامة التشغيلية IATAIOSA كوسيلة مقبولة للإمتثال AMC بحلول العام 2015 لاستكمال أنشطتها الخاصة بمراقبة السلامة الجوية.	-أن تقوم جميع الدول في منطقة الشرق الأوسط جميع شركات الطيران مع مشغل جوي مرخص الصادر عن الدولة المعتمدة في منطقة الشرق الأوسط (عدا عن التاكسي الجوي أو الطيران العام) بالحصول على شهادة من بتدقيق الأياتا للسلامة التشغيلية IATAIOSA -أن تقوم الأياتا بعقد ورشات عمل توعية وتدريب للدول وشركات الطيران حول استخدام وفوائد تدقيق الأياتا للسلامة التشغيلية IOSA، -أن تقوم الدول باستخدام تدقيق الأياتا للسلامة التشغيلية IOSA لاستكمال أنشطتها الخاصة بالمراقبة مثل تأجير الطائرات، إصدار أوامر العمل بكامل قدرتها التشغيلية FOC لرحلات الحج، الخ.
	عدد مقدمي خدمة المناولة الأرضية في إقليم منطقة الشرق الأوسط الحائزين على شهادة تدقيق الأياتا للسلامة لعمليات المناولة الأرضية (IATAISAGO)، كنسبة مئوية من جميع مقدمي خدمة المناولة الأرضية	أ. يجب أن يتم ترخيص 50% مقدمي خدمة المناولة الأرضية بنهاية العام 2015 ب. أن يتم ترخيص كافة مقدمة خدمة المناولة الأرضية حاصلين على شهادات تدقيق الأياتا لسلامة العمليات الأرضية IATAISAGO ج. أن يتم اعتماد دليل الأياتا للمناولة الأرضية IGOM كمرجع لمعايير سلامة المناولة الأرضية من جميع دول منطقة الشرق الأوسط بنهاية العام 2015.	-أن تقوم جميع دول منطقة الشرق الأوسط بتفويض جميع مزودي خدمة المناولة الأرضية في جميع المطارات للحصول على شهادة تدقيق الأياتا للسلامة الخاص بسلامة العمليات الأرضية ISAGO -أن تقوم الأياتا بعقد تدريب توعوي وورشات عمل للدول، مزودوا خدمات المناولة الأرضية، وشركات الطيران حول استخدام وفوائد تدقيق الأياتا لسلامة العمليات الأرضية. -أن يتم استخدام تدقيق الأياتا للسلامة الخاص بسلامة العمليات الأرضية ISAGO من الدول لاستكمال أنشطتها الخاصة بالمراقبة مثل تدقيق المحطات الخارجية تأهيل مقدمي خدمة المناولة الأرضية الجدد

المقياس	مؤشر السلامة	هدف السلامة	خطة العمل
7	عدد المطارات الدولية المرخصة كنسبة مئوية من جميع المطارات الدولية في إقليم منطقة الشرق الأوسط	أ. أن تكون نسبة 50% من المطارات الدولية حاصلة على الترخيص بنهاية العام 2015 ب. أن تكون نسبة 80% من المطارات الدولية حاصلة على الترخيص بنهاية العام 2015	-وضع عملية أو طريقة وتحديد نموذج للشهادة / الترخيص -تنفيذ نظام إدارة السلامة SMS - خطط طوارئ المطارات - مراجعة التدريب الأولي وتجديد المعلومات لضمان تلبية متطلبات شهادة ترخيص المطارات. -وضع دليل إقليمي ونهج تدريجي/مرحلي لتنفيذ ترخيص المطارات. -القيام بزيارات المطارات والبعثات التقنية لتحسين صيانة المدرجات والإضاءة المرتبطة بممر التاكسي الجوي والعلامات الأرضية طبقاً للمرفق 14
8	عدد الدول التي استكملت تنفيذ المرحلة الأولى 1 من برنامج الدولة للسلامة SSP	أ. 5 دول بنهاية العام 2014؛ ب. 10 دول بنهاية العام 2015؛ ج. جميع دول منطقة الشرق الأوسط الخمسة عشر بنهاية العام 2016.	-تحسين ثقافة السلامة؛ -تأسيس نُظُم الإبلاغ الفعالة والتي تشمل النظم الإلزامية والطوعية؛ -التدريب والتوعية بالسلامة، SMS, SSP، الخ، بما في ذلك ايجازات عالية المستوى لإدارة السلامة؛ -الاتصال الداخلي والخارجي ونشر معلومات السلامة؛ -التشارك في بيانات السلامة على المستويين الوطني والإقليمي؛ -تشارك أفضل الممارسات؛ -تدريبات الإيكاو على خطة الدولة للسلامة، نظام إدارة السلامة SSP, SMS, ECCAIR بما فيها مكتب التعاون الفني CBT ؛ -ندوات وورش عمل إقليمية حول البرامج الوطنية للسلامة ونُظُم إدارة السلامة SSP, SMS والملحق 19 الخ؛
	عدد الدول التي استكملت تنفيذ المرحلة الثانية 2 من برنامج الدولة للسلامة SSP	أ. 5 دول بنهاية العام 2015؛ ب. 10 دول بنهاية العام 2016؛ ج. جميع دول منطقة الشرق الأوسط الخمسة عشر بنهاية العام 2017.	
	عدد الدول التي استكملت تنفيذ المرحلة الثالثة 3 من برنامج الدولة للسلامة SSP	أ. 5 دول بنهاية العام 2016؛ ب. 10 دول بنهاية العام 2017؛ ج. جميع دول منطقة الشرق الأوسط الخمسة عشر بنهاية العام 2018.	

المقياس	مؤشر السلامة	هدف السلامة	خطة العمل
8			<p>-تأسيس منظمة (ات) إقليمية لمراقبة السلامة الجوية RSOOs لمساعدة الدول في تنفيذ برامج الدولة للسلامة SSP بطريقة سريعة.</p>
	عدد مزودي الخدمة الذين استكملوا تنفيذ المرحلة الأولى 1 من نظام إدارة السلامة SMS، كنسبة مئوية من المزودين المطلوب منهم إكمال نظام إدارة السلامة SMS	<p>أ. 40% من مقدمي الخدمات سيكملون تنفيذ المرحلة الأولى 1 نظام إدارة السلامة بنهاية العام 2014</p> <p>ب. 75% من مقدمي الخدمات سيكملون تنفيذ المرحلة الأولى 1 نظام إدارة السلامة بنهاية العام 2015؛ و</p> <p>ج. سيكون جميع مزودي الخدمات قد استكملوا تنفيذ المرحلة الأولى 1 من نظام إدارة السلامة SMS بنهاية العام 2016؛</p>	<p>-تحسين ثقافة السلامة الجوية: -تأسيس نُظُم فعالة للإبلاغ والتي تشمل نُظُمًا إلزامية وطوعية؛ -التدريب والتوعية أمور السلامة (أنظمة السلامة الوطنية SSP، نظم إدارة السلامة SMS، الخ)، بما في ذلك إجازات حول الإدارة عالية المستوى؛ - الاتصالات الداخلية والخارجية ونشر معلومات السلامة الجوية؛ - التشارك في بيانات السلامة على المستويين الوطني والإقليمي؛</p>
	عدد مزودي الخدمة الذين استكملوا تنفيذ المرحلة الثانية 2 من نظام إدارة السلامة SMS، كنسبة مئوية من المزودين المطلوب منهم إكمال نظام إدارة السلامة SMS	<p>أ. 40% من مقدمي الخدمات سيكملون تنفيذ المرحلة الثانية 2 نظام إدارة السلامة بنهاية العام 2015؛</p> <p>ب. 75% من مقدمي الخدمات سيكملون تنفيذ المرحلة الثانية 2 من نظام إدارة السلامة بنهاية العام 2016؛ و</p> <p>ج. سيكون جميع مزودي الخدمات قد استكملوا تنفيذ المرحلة الأولى 1 من نظام إدارة السلامة SMS بنهاية العام 2016؛</p>	<p>-تدريبات الإيكاو على خطة الدولة للسلامة، نظام إدارة السلامة، نظام مركز التنسيق الأوروبي لجمع بيانات السلامة (SSP, SMS, ECCAIR) بما فيها مكتب التعاون الفني CBT؛ - ندوات وورش عمل إقليمية حول البرامج الوطنية للسلامة ونُظُم إدارة السلامة SSP, SMS والملحق 19 الخ؛</p>

خطوة العمل	هدف السلامة	مؤشر السلامة	المقياس	
	<p>أ. 40% من مقدمي الخدمات سيكملون تنفيذ المرحلة الثالثة 3 من نظام إدارة السلامة بنهاية العام 2016؛</p> <p>ب. 75% من مقدمي الخدمات سيكملون تنفيذ المرحلة الثالثة 3 من نظام إدارة السلامة بنهاية العام 2017؛ و</p> <p>ج. سيكون جميع مزودي الخدمات قد استكملوا تنفيذ المرحلة الثالثة 3 من نظام إدارة السلامة SMS بنهاية العام 2018.</p>	عدد مزودي الخدمة الذين استكملوا تنفيذ المرحلة الثالثة 3 من نظام إدارة السلامة SMS، كنسبة مئوية من المزودين المطلوب منهم إكمال نظام إدارة السلامة SMS		8

* ملاحظة: المراحل المختلفة لتنفيذ برامج الدولة للسلامة (الوطنية) SSP، ونُظِم إدارة السلامة الجوية SMS هي حسب التعريف الوارد في دليل إدارة السلامة الجوية SMM (الوثيقة رقم 9859 Doc)

خطط العمل:

ستقوم منظمة مراقبة السلامة الإقليمية لمنطقة الشرق الأوسط RASG-MID ومن خلال الأنشطة المنضوية تحت مظلة فرق ومجموعات السلامة المختلفة بالاستمرار في وضع، تحديث، ومراقبة تنفيذ خطط العمل لتحقيق أهداف السلامة الجوية.

سيتم تقديم تقرير خاص بتنفيذ خطط العمل والأهداف المتحققة إلى قمة الشرق الأوسط للسلامة الجوية الإقليمية.

الحوكمة:

سيتم تبني واعتماد استراتيجية السلامة الإقليمية لمنطقة الشرق الأوسط من المدراء العاميين للطيران المدني في دول منطقة الشرق الأوسط DGCA MID. ستقوم استراتيجية السلامة الإقليمية لمنطقة الشرق الأوسط بإرشاد وتوجيه عمل المنظمة الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية في منطقة الشرق الأوسط RASG – MID وجميع الدول الأعضاء فيها والشركاء.

ستكون المنظمة الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية في منطقة الشرق الأوسط RASG – MID هي الجسم الحاكم أو الهيئة الحاكمة المسؤولة عن مراجعة وتحديث الاستراتيجية، حسبما تستدعي الضرورة.

سيتم إرسال التقارير الخاصة بالتقدم التدريجي في تنفيذ استراتيجية السلامة الإقليمية لمنطقة الشرق الأوسط وتحقيق أهداف السلامة الجوية المتفق عليها وتقديمها إلى لجنة الملاحة الجوية في منظمة الطيران المدني الدولي – ICAO ANC، من خلال مراجعة تقارير المنظمة الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية في منطقة الشرق الأوسط RASG – MID؛ وكذلك إرسال هذه التقارير إلى أصحاب المصالح في المنطقة / الإقليم خلال قمة الشرق الأوسط للسلامة الجوية الإقليمية.

استراتيجية تأسيس السلامة الجوية الإقليمية / شبه الإقليمية و / أو منظمات مراقبة السلامة الجوية
في دول منطقة الشرق الأوسط المنضوية تحت إطار الهيئة العربية للطيران المدني ACAC
ومنظمة الطيران المدني الدولي الإيكاو ICAO

حيث أن السلامة الجوية لا تزال هي الهدف الاستراتيجي الأول بالنسبة لمنظمة الطيران المدني الدولي الإيكاو؛ حيث أن، التأكيد على أو ضمان سلامة الطيران المدني الدولي هو أيضاً من مسؤوليات الدول المتعاقدة على كلا المستويين الفردي والجمعي؛

حيث أن، ووفقاً للمادة السابعة والثلاثين 37 من اتفاقية الطيران المدني الدولي تتعهد كل دولة متعاقدة وتكفل التعاون من أجل الوصول إلى أعلى الدرجات الممكنة من التوحيد في التنظيم / النظم الحاكمة، المعايير، الإجراءات، وتنظيم كل ما يتعلق بالطائرات، الأفراد، المطارات، (شركات) الخطوط الجوية، والخدمات المساندة في كافة الأمور التي سيقوم فيها هذا التوحيد بتسهيل الملاحة الجوية وتحسينها؛

حيث أن تحسين السلامة الجوية للطيران المدني الدولي على أساس عالمي يتطلب التعاون النشط من جميع أصحاب المصلحة؛

حيث أن الاتفاقية وملاحقها توفر الإطار القانوني والتشغيلي للدول المتعاقدة لبناء نظام لسلامة الطيران المدني على أساس من الثقة والاعتراف المتبادلين، والتي تتطلب قيام جميع الدول المتعاقدة بتنفيذ معايير منظمة الطيران المدني الدولي والممارسات الموصى بها ICAO SARPs بقدر الإمكان وتؤدي على نحو كافٍ متطلبات مراقبة السلامة؛

حيث أن نتائج البرنامج العالمي لتدقيق السلامة الجوية USOAP تشير إلى أن العديد من الدول المتعاقدة لم تتمكن بعد من وضع نظام وطني مُرضٍ لمراقبة السلامة الجوية؛

حيث أن قرار الجمعية العامة رقم 8-37A، من بين أمور أخرى، يقوم بالعمل على تعزيز التعاون الإقليمي بهدف تعزيز السلامة الجوية ومراقبتها، تشمل إنشاء المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية؛

حيث أن الإيكاو تقوم بدعم الانتقال من الأشكال القانونية والهيكل المؤسسية الأقل رسمية، على سبيل المثال، لبرنامج التنمية التعاونية للسلامة التشغيلية واستمرار صلاحية الطيران COSCAP، إلى منظمات مؤسسية إقليمية لمراقبة السلامة الجوية RSOOs المؤسسة على أساس من الاتفاقات القانونية الرسمية؛

ومع التسليم بأنه ليس كل الدول المتعاقدة لديها الموارد البشرية والتقنية (الفنية) والمالية اللازمة لتنفيذ مراقبة السلامة الجوية بشكلٍ كافٍ؛

وإدراكاً بأن من المتوقع ارتفاع حجم عمليات النقل الجوي بشكل ملحوظ خلال السنوات القادمة؛

واعترافاً بأن تأسيس الهيئات شبه الإقليمية والإقليمية للسلامة الجوية ومراقبتها، بما في ذلك منظمات مراقبة السلامة الجوية الإقليمية، فيه الكثير من الإمكانيات الكبيرة لمساعدة الدول على الامتثال لالتزاماتها بموجب اتفاقية شيكاغو من خلال اقتصاديات الوفورات في الحجم والتنسيق للتعاون على نطاق أوسع؛

اعترافاً بأن المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية RSOOs تلعب دوراً مهماً في البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة – نهج الرصد المستمر USOAP-CMA؛

6-ب-2

اعترافاً بأنَّ المساعدات المتاحة للدول المتعاقدة التي تواجه صعوبات في تصحيح أوجه القصور (سد الثغرات) وتحديدّها من خلال عمليات تدقيق مراقبة السلامة الجوية سوف تتعزز بشكل كبير من خلال التنسيق بين جميع الدول المتعاقدة، منظمة الطيران المدني الدولي الإيكاو، والأطراف الأخرى في عمليات الطيران المدني؛

ومع التسليم بأنَّ النُظُم الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية تقوم بتوفير اقتصاد التوفير في الحجم من خلال السماح بتقاسم الموارد المطلوبة والتوفير / الوفورات على مستوى التكاليف الإدارية والتي من شأنها أن تكون خلاف ذلك باهظة جداً إذا أخذنا بعين الاعتبار موارد الدولة بمفردها؛

وبالنظر إلى الجزء ب من دليل المواد الإرشادية الواردة في وثيق الإيكاو رقم Doc 9734 "إنشاء / تأسيس نظام إقليمي لمراقبة السلامة الجوية الإقليمية"؛

وبالنظر إلى قرار الجمعية العامة للهيئة العربية للطيران المدني ACAC رقم 16/4 المتعلق بالدراسة الخاصة بتأسيس / إنشاء المنظمة العربية لمراقبة السلامة الجوية الإقليمية ARSOO؛ و

فاستراتيجية التعاون الإقليمي بغرض تعزيز قدرات السلامة الجوية ومراقبتها لدى الدول الأعضاء في الهيئة العربية للطيران المدني ACAC ومنظمة الطيران المدني الدولي الإيكاو في منطقة الشرق الأوسط هي كما يلي:

استناداً إلى الاتفاق من حيث المبدأ على التعاون من أجل تأسيس / إنشاء المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية RSOOs:

(1) ينبغي حث الدول على تطوير وتعزيز التعاون الإقليمي وشبه الإقليمي من أجل تعزيز أعلى الدرجات من السلامة الجوية؛

(2) تشجيع الدول على تعزيز إقامة الشراكات الإقليمية وشبه الإقليمية للتعاون في مجال وضع الحلول للمشاكل المشتركة لبناء قدرات الدولة لمراقبة السلامة الجوية، وللمشاركة في، أو تقديم الدعم الملموس، لتقوية وتعزيز الهيئات الإقليمية وشبه الإقليمية لسلامة الطيران ومراقبة السلامة الجوية الإقليمية، بما في ذلك المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية؛

(3) تشجيع الدول على إقامة الشراكات مع الدول الأخرى، صناعة الطيران، مزودوا خدمات الملاحة الجوية، المؤسسات المالية وغيرها من أصحاب المصالح لتعزيز قدرات مراقبة السلامة الجوية، من أجل تحسين مسؤوليات الدولة للوصول إلى أداء أفضل وتعزيز نظام للطيران المدني الدولي يكون أكثر أماناً؛

(4) ستعمل منظمة الطيران المدني الدولي الإيكاو على توفير المساعدة، عند الاقتضاء، لإنشاء / تأسيس هيئات إقليمية وشبه إقليمية لمراقبة سلامة الطيران، بما في ذلك وضع إطار العمل لإنشاء مثل تلك الهيئات بشكل سريع؛

(5) يجب اتباع نهج الخطوة خطوة لتأسيس منظمات السلامة الجوية ومراقبتها الإقليمية وشبه الإقليمية؛

(6) يجب دعم القرار الذي اتخذته الهيئة العربية للطيران المدني الدولي للقيام بدراسة حول "تأسيس المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية RSOOs". يجب أن يتضمن نطاق الدراسة، من بين أمور أخرى، ما يلي:

أ) تحديد الإمكانيات المتاحة، النتائج والأولويات المشتركة والتقدم بمقترحات للسيناريوهات المحتملة لإنشاء / تأسيس منظمات شبه إقليمية لسلامة الطيران أو منظمات مراقبة السلامة الجوية الإقليمية الفرعية ضمن تجمع منطقي من الدول؛

ب) تحديد وتعريف الأنشطة التي سيتم تغطيتها ضمن إطار منظمات سلامة الطيران شبه الإقليمية أو منظمات مراقبة السلامة الجوية وكذلك المستوى والجدول الزمني لنقل هذه المهام إلى المنظمات شبه الإقليمية؛

ج) تطوير أو وضع الأطر التفصيلية جيدة التعريف من حيث الأغراض، الأهداف، النشاطات، النتائج أو المخرجات المتوقعة، مؤشرات النتائج، الموارد، التمويل المستدام، اقتصاديات التوفير في الحجم (وفورات الحجم)، وغيرها من الأمور المتعلقة بالسلامة الإقليمية / شبه الإقليمية و / أو منظمات مراقبة السلامة الجوية؛ و

د) يجب تقديم النتائج المتأنية من الدراسة إلى اللجنة التنفيذية للهيئة العربية للطيران المدني ACAC وإلى المدراء العاميين للطيران المدني في منطقة الشرق الأوسط DGCA – MID لأجل مراجعتها والاتفاق على طريقة ما للمضي قُدماً.

**استراتيجية إنشاء المنظمات الإقليمية للتحقيق في الحوادث والوقائع RAIOS
لدول منطقة الشرق الأوسط الأعضاء في الهيئة العربية للطيران المدني ACAC
ومنظمة الطيران المدني الدولي ICAO**

في حين أنه يتعين على الدولة التي يقع فيها أي حادث القيام بإجراء تحقيق في ملابسات الحادث وبما يتوافق مع المادة 26 من الاتفاقية؛

ولما كان قرار الجمعية العامة A36-10، من بين أمور أخرى:

تحت الدول المتعاقدة على بذل كل جهد ممكن لتعزيز تدابير الوقاية من الحوادث، وعلى وجه الخصوص في مجالات تدريب الموظفين، التغذية الراجعة للمعلومات وتحليلها لتنفيذ النظم الطوعية ونظم الإبلاغ غير العقابية، ومن أجل مواجهة التحديات الجديدة في إدارة سلامة الطيران / الرحلات الجوية، والتي يفرضها النمو المتوقع وتعقيدات الطيران المدني؛

تحت الدول المتعاقدة على التعاون مع منظمة الطيران المدني الدولي الإيكاو والدول الأخرى القادرة على القيام بذلك، في وضع وتنفيذ تدابير الوقاية من الحوادث المصممة لدمج المهارات والموارد اللازمة لتحقيق مستوى عالٍ من السلامة في جميع نواحي الطيران المدني؛

حيث أن، وبالنظر إلى التطور المتزايد وتعقيدات الطائرات الحديثة، فإن القيام بإجراء التحقيقات اللازمة في الحوادث يتطلب المشاركة من قبل الخبراء في العديد من المجالات الفنية والتشغيلية وإمكانية الوصول إلى المرافق ذات التجهيزات المعدة بشكل خاص للتحقيقات؛

حيث أن العديد من الدول المتعاقدة لا تمتلك مثل هذه الخبرات الفنية والتشغيلية المتخصصة والمرافق المناسبة: حيث أن تكاليف الإنفاذ والتحقيق في حوادث الطائرات الكبرى قد تفرض وتشكل عبئاً مالياً ثقيلاً على الدولة التي وقع فيها الحادث؛

حيث أن قرار الجمعية العامة بالرقم A37-15 (الملحق يو U)، توصي بأن تقوم الدول المتعاقدة بالتعاون في التحقيقات الخاصة بالحوادث أو الوقائع الكبيرة للطائرات والتي يتطلب التحقيق فيها خبراء ذوي مستوى عالي من التخصص والمرافق الخاصة عالية التجهيز؛

حيث أن، نتائج التدقيق من خلال برنامج التدقيق العالمي لمراقبة السلامة الجوية الخاص بالإيكاو ICAO USOAP تشير إلى أن الدول التي لم تكن قادرة على تنفيذ نظام فعال للتحقيق بالحوادث والوقائع لنشاطات الملاحة الجوية خاصتها؛

وإقراراً بأن نتائج برنامج التدقيق العالمي لمراقبة السلامة الجوية USOAP قد ارتبطت، بشكل عام، مع الافتقار إلى أو ضعف الموارد (كلاهما البشرية والمالية)، الافتقار إلى أو ضعف التشريعات واللوائح الناظمة، الافتقار إلى أو ضعف الهيئة التنظيمية أو المنظمة للتحقيق بالحوادث والوقائع، الافتقار إلى أو ضعف نظام تدريب المحققين، الافتقار إلى أو ضعف التجهيزات والمعدات اللازمة في التحقيق والافتقار إلى أو ضعف السياسات، الإجراءات والمواد الإرشادية أو التعليمات الخاصة بالتحقيقات في الحوادث والوقائع؛

تقرير الاجتماع الثاني

وإقراراً بأنه جنباً إلى جنب مع الزيادة المتوقعة في عمليات النقل الجوي، فإن اتجاه عدم التغير نسبياً في معدل الحوادث على مدى السنوات العديدة الماضية كان باتجاه تزايد في عدد الحوادث السنوية لكل سنة؛

2-ج6

وإقراراً بوجود العديد من التحديات القائمة بوجه الوصول إلى الوقاية الفعالة من الحوادث، وبأنّ التحديد والتصحيح الأكثر فعالية لأخطار الطيران ومحاذيرها، وأوجه القصور (الثغرات) في النظم مطلوبة من أجل استكمال الجهود التنظيمية الرامية إلى مزيد من خفض من عدد الحوادث في جميع أنحاء العالم وتحسين معدل الحوادث؛

وإقراراً بأنّ نظام التحقيق الإقليمي يمكن أن يوفر وفورات الحجم من خلال توفير الفرصة لتقاسم الموارد المطلوبة، وأنه من خلال العمل معاً كدول إقليمية أو شبه إقليمية يمكن أن يكون لها صوت أكثر إقناعاً على الساحة العالمية ويمكنها بذات الوقت المساعدة في تأمين مناخ أكثر مواتة يستهدف الوصول إلى نظام أكثر أماناً للنقل الجوي الدولي.

واعترافاً بأنه خلال اجتماع شعبة التحقيق في الحوادث والوقاية منها (AIG 2008) قامت عدة دول بتسليط الضوء على، في الأقاليم حيث الدول بالشكل الفردي ليست لديها القدرات التحقيقية، أنّ تأسيس منظمة إقليمية للتحقيق في الحوادث والوقائع RAIO يعمل على ضمان فعالية التحقيقات، ويعزز من الامتثال لأحكام الملحق الثالث عشر 13، ويسهم في تعزيز سلامة الطيران؛

وتسليماً بأهمية قيام الدول الراغبة بتأسيس منظمة إقليمية للتحقيق في الحوادث والوقائع RAIO بصياغة استراتيجية تكون جيدة التعريف ومحددة بشكل واضح من حيث الأغراض، الأهداف، مؤشرات النتائج، وأن يكون ذلك بشكل يسبق تأسيس أو إنشاء المنظمة الإقليمية RAIO، وعلى الدول أن تلتزم بتقديم كامل الدعم في جميع المناحي أو المجالات، بما في ذلك تبني السياسات، الإجراءات المشتركة، والتمويل الكافي؛

واستذكراً للاتفاق النموذجي الموجود في وثيقة الإيكاو رقم Doc 9946 الدليل الإرشادي للمنظمة الإقليمية للتحقيق بالحوادث والوقائع، حيث يوفر التوجيه اللازم للدول عند قيامها بتأسيس هكذا منظمات RAIO؛

استراتيجية التعاون الإقليمي بغرض تعزيز قدرات الدول الخاصة بالتحقيق بالحوادث والوقائع ترد تفصيلاً أدناه:

بناءً على الاتفاق من حيث المبدأ (النتيجة 9/1 من الاجتماع الأول لمدراء الطيران المدني العاملين الأول DGCA-MID/1) للتحرك تجاه التعاون الإقليمي / شبه الإقليمي في أنشطة التحقيق في الحوادث والوقاية منها AIG:

- 1) حث الدول على وضع وزيادة تعزيز التعاون الإقليمي / شبه الإقليمي للتحقيق بالحوادث والوقائع؛
- 2) تشجيع الدول على تأسيس أو تعزيز الحوار مع الهيئات / الآليات الإقليمية أو شبه الإقليمية القائمة ذات الصلة بالتحقيقات في الحوادث والوقائع؛
- 3) وينبغي اتباع نهجاً تدريجياً لتنفيذ التعاون الإقليمي / شبه الإقليمي المتعلقة بأنشطة التحقيق بالحوادث والوقائع، وذلك طبقاً لما يلي:

المرحلة أ A:

الخطوة الأولى 1: يجب على كل دولة تحديد الكفاءات خاصتها ذات العلاقة بالتحقيق وأن تتشارك بهذه المعلومات مع الدول الأخرى المشاركة، وتشمل:

المقرات — المكاتب، مساحات العمل، أماكن تخزين وفحص الحطام الخ؛

- المحققون — المؤهلات، الخبرات، المهارات الاختصاصية؛
- المعدات — تسهيلات ومرافق قراءة تسجيلات الرحلة، معدات التحقيق الميداني؛ القدرات الهندسية والعلمية، فحص وتحليل الحطام والأنظمة (مثلاً، المعادن، الالكترونيات، والمواد المُرَكَّبَة)؛
- المنظمات وغيرها من المرافق / التسهيلات الأخرى التي لديها الكفاءات لمساعدة الدولة في تحقيقاتها، مثل، مؤسسات الأبحاث، الشركات التجارية والخبراء بالموضوع المعني.

الخطوة الثانية 2: وضع قائمة بأسماء المحققين، المعدات والمنظمات الأخرى التي قد تقوم الدولة باستغلالها والاستفادة منها في تحقيقاتها؛

الخطوة الثالثة 3: تنظيم واستضافة الاجتماعات، الندوات / ورش العمل لمعالجة وتناول الموضوعات المرتبطة بأنشطة التحقيق في الحوادث والوقائع AIG، من بين أمور أخرى، لتحسين التنسيق الإقليمي؛

الخطوة الرابعة 4: الاهتمام بإنشاء برنامج تدريبي مشترك للمحققين من الدول الأعضاء، مع الأخذ بالاعتبار التعميم رقم 298 للإيكاو ICAO Circ 298 تعليمات التدريب لمحققي حوادث الطائرات؛ و

الخطوة الخامسة 5: قد تأخذ الدول المعنية باعتبارها الانتقال إلى المرحلة التالية.

المرحلة ب B:

الخطوة الأولى 1: الأخذ بالاعتبار لمذكرات التفاهم بين الدول المتعلقة بدعم التحقيقات؛

الخطوة الثانية 2: تأسيس فريق عمل لتحديد، من بين أشياء أخرى، النواحي القانونية والمؤسسية والمالية، بما في ذلك سلوك المحققين حسب الملحق الثالث عشر 13 للإيكاو، في أنظمة التحقيق الإقليمية؛

الخطوة الثالثة 3: تقوم الدول الراغبة بتحديد إذا ما كانت ستقوم بالانتقال إلى المرحلة التالية.

المرحلة ج C:

الخطوة الأولى 1: تأسيس نظام (نُظْم) إقليمية للتحقيق مع الأخذ بالاعتبار لوثيقة الإيكاو رقم ICAO Doc 9946، الدليل الخاص بالمنظمة الإقليمية للتحقيق بالحوادث والوقائع RAI0.

4) يجب الإبلاغ عن تقدم التنفيذ ضمن النهج المرحلي ضمن تقارير إلى المنظمة الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية

RASG

5) يجب على الدول أن توافق على الجدول الزمني المحدد لتنفيذ المراحل الثلاث آنفة الذكر، بما في ذلك القرارات النهائية ذات الصلة بالنواحي القانونية والمؤسسية والمالية المرتبطة بتأسيس المنظمة (المنظمات) الإقليمية للتحقيق بالحوادث والوقائع RAI0s.

تقرير عن البند رقم 7 من جدول الأعمال: أمن وتسهيلات الطيران
برنامج أمن الطيران التعاوني لمنطقة الشرق الأوسط (CASP-MID)
(DGCA-MID/2-WP/24)

1.7 تم تناول هذا الموضوع في ورقة العمل الرابعة والعشرين WP/24 المقدمة من الأمانة. تقوم الأمانة ومن خلال هذه الورقة بتقديم تحديث حول تأسيس برنامج أمن الطيران التعاوني لمنطقة الشرق الأوسط (CASP-MID) مع التركيز على ما يلي:

-الخلفية وراء تأسيس برنامج أمن الطيران التعاوني لمنطقة الشرق الأوسط (CASP-MID)؛
-أهداف برنامج أمن الطيران التعاوني لمنطقة الشرق الأوسط (CASP-MID) (تحسين التنظيم والتنفيذ الخاص بأمن الطيران في الإقليم، ووضع هيكلية دائمة في الإقليم للتعاون والتنسيق في مجال أمن الطيران)؛
-العضوية الحالية والمخطط لها؛
-مكونات البرنامج (والتي تشمل الاجتماع الافتتاحي وهيكلية الحوكمة، وضع خطة العمل والتوظيف)؛ و
-الخطوات التالية (بما فيها الاجتماع الافتتاحي للجنة التوجيه التنفيذية ESC في البحرين في بدايات شهر أيلول / سبتمبر 2013).

2.7 بناءً على ما ورد أعلاه، فقد وافق الاجتماع على النتيجة التالية:

النتيجة 12/2 (DGCA-MID/2) — استراتيجية لوضع برنامج أمن الطيران التعاوني الإقليمي CAPS في منطقة الشرق الأوسط

أنه، نظراً لأهمية تقوية التعاون في مسائل أمن الطيران للتأكيد على التنظيم والتنفيذ الفعال، يجب تشجيع الدول على المشاركة في برنامج أمن الطيران التعاوني للشرق الأوسط (CASP-MID).

التعديلات على الملحق 9 — التسهيلات والملحق 17 — الأمن
(DGCA-MID/2-WP/25)

3.7 تم تناول هذا الموضوع في ورقة العمل الخامسة والعشرين WP/25 المقدمة من الأمانة. وقدمت الأمانة في هذه الورقة تحديثاً للتعديلات المطلوبة على الملحق 9 — التسهيلات والملحق 17 — الأمن ودعت الدول إلى ملاحظة (الاطلاع على):

- رسالة الدولة الموجهة إلى الدول من الإيكاو بالرقم EC 6/3-13/14، فيما يتعلق بالتعديل المطلوب على الملحق 9، وللتعليق على المقترحات المقدمة إلى الإيكاو بحلول الثلاثين من تموز / يوليو 2013 (2013/07/30)؛ و

- رسالة الدولة الموجهة إلى الدول من الإيكاو بالرقم AS 8/2.1-12/63 سرية، فيما يتعلق بتبني التعديل الثالث عشر 13 على الملحق السابع عشر 17، وإبلاغ الإيكاو عن وضع التنفيذ لديها قبل الخامس عشر من حزيران / يونيو 2013 (2013/06/15).

مبادرات الأمن الرئيسية
(DGCA-MID/2-WP/26)

4.7 تم تناول هذا الموضوع في ورقة العمل السادسة والعشرين WP/26 المقدمة من الاتحاد الدولي للنقل الجوي الأياتا IATA. وتقدم الأياتا في هذه الورقة تحديثاً حول أنشطتها في مجال أمن الطيران، مع التركيز على أهمية المتطلبات الموحدة / القياسية لبرنامج أمن الطيران، الرغبة بوجود منبر إقليمي للأمن لشغل جميع أصحاب المصالح، المبادرات الخاصة من الأياتا في مجالات أمن المسافرين والشحن الجوي، النشاط الإقليمي في مجال المسافرين أو الركاب المشاغبين، أهمية ترتيبات الأمن القائمة على المخاطر ودور نظم إدارة الأمن SMS، وأدوات الأياتا لمساعدة الدول، المطارات وخطوط الطيران.

تنفيذ المعيار 1.10.3 على الملحق التاسع 9 — التسهيلات
(DGCA-MID/2-WP/33)

5.7 تم تناول هذا الموضوع في ورقة العمل الثالثة والثلاثين WP/33 المقدمة من الأمانة. وقدمت الأمانة في هذه الورقة تحديثاً حول تنفيذ المعيار 1.10.3 على الملحق التاسع 9 — التسهيلات فيما يتعلق بانتهاء صلاحية وثائق السفر غير المقروءة آلياً وحثت الدول على القيام بترتيبات رئيسية للامتثال لمعيار الإيكاو اعتباراً من الرابع والعشرين من تشرين ثاني / نوفمبر 2015 (2015/11/24).

6.7 لوحظ أنه اعتباراً من الأول من أيار / مايو 2013 قدمت كل من البحرين، مصر، الأردن الكويت، لبنان، عُمان، قطر، المملكة العربية السعودية، ودولة الإمارات العربية المتحدة إجاباتها على رسالة الدولة من الإيكاو بالرقم EC 6/3-12/70. وفي جميع الأحوال، فقد أشارت الدول المجيبة إلى جميع جوازات السفر غير المقروءة آلياً قد انتهت صلاحيتها، أو أنها توشك على الانتهاء، قبل حلول تاريخ الرابع والعشرين من تشرين ثاني / نوفمبر 2015 (2015/11/24).

تقرير عن البند رقم 8 من جدول الأعمال: الحماية البيئية
الطيران المدني والبيئة
(DGCA-MID/2-WP/27, WP/27, WP/37, WP/38, & WP/46)

1.8 تم تناول هذا الموضوع في أوراق العمل (DGCA-MID/2-WP/27, WP/27, WP/37, WP/38, & WP/46).

2.8 ورقة العمل السابعة والعشرين WP/27 مقدمة من أمانة الإيكاو. وقدمت هذه الورقة تحديداً ومعلومات تكميلية عن أنشطة الإيكاو المتعلقة بمبادرات تقديم المساعدة للدول في إعداد خطط العمل الطوعي للحد من انبعاثات غاز ثاني أكسيد الكربون CO₂. وكجزء من تطوير وتنفيذ خطط العمل الخاصة بالدول ولمساعدتها في تقدير توفيرات الوقود؛ تم تطوير أداة الإيكاو لتقدير وفورات الوقود IFSET، والتي قامت الإيكاو بتطويرها بدعم من الدول والمنظمات الدولية لتقدير وفورات استهلاك الوقود، بالإضافة إلى ورشات العمل السبع (7) التي قامت الإيكاو بعقدتها في العامين 2011 و 2012. وعلى مدار ورشات العمل السبع هذه، قامت الإيكاو بتدريب جهات (نقاط) الاتصال الوطنية (مراكز التنسيق) إلى ما يزيد على واحد وتسعون (91) دولة.

3.8 وقد لاحظ الاجتماع أنه واعتباراً من الحادي والثلاثين من شهر آذار / مارس 2013 (2013/03/31)، استقبلت الإيكاو خطط عمل من تسع وخمسين (59) دولة، تمثل ما يقرب من 77.34 بالمئة من الايراد الدولي بالطن لكل كيلومتر RTK. وتواصل الإيكاو تقديم الدعم إلى دول منطقة الشرق الأوسط في تطويرها لخطط العمل الخاصة بها من خلال التواصل مع جهات (نقاط) الاتصال الوطنية {أو مراكز التنسيق الوطنية} وتقديم المساعدات التقنية والفنية، وحسب طلب تلك الدول المعنية.

4.8 تقدمت ورقة العمل السادسة والأربعون المقدمة من المملكة العربية السعودية باقتراح لتأسيس مجموعة بيئية إقليمية عالية / رفيعة المستوى كإجراء متابعة للنتيجة 12/1 من الاجتماع الأول للمدراء العاميين للطيران المدني في منطقة الشرق الأوسط DGCA-MID/1.

5.8 أشارت دولة الإمارات العربية المتحدة إلى أنه ومن أجل تجنب وتقادي الازدواجية ولتنسيق جميع النشاطات المتعلقة بالبيئة، فاللجنة البيئية التي قامت الهيئة العربية للطيران المدني ACAC بتشكيلها في الآونة الأخيرة يمكن أن تكون المنبر (المنصة) المناسب لمعالجة القضايا والمخاوف / الاهتمامات البيئية للدول؛ ومن جهة أخرى، حيث أنه ليست كل دول منطقة الشرق الأوسط أعضاء في الهيئة العربية للطيران المدني ACAC، فقد عبرت الإيكاو عن تخوفها وقلقها بخصوص السماح للدول الشرق أوسطية غير الأعضاء في الهيئة العربية للطيران المدني ACAC بالانضمام إلى هذه اللجنة؛ وهي دولة الكويت وإيران. أشارت الهيئة العربية للطيران المدني ACAC إلى أنه ومن حيث المبدأ ليس لديها اعتراض على حضور هذه الدول بصفة مراقبين في اللجنة البيئية.

6.8 قام الاتحاد العربي للنقل الجوي AACO بتسليط الضوء على أن شركات الطيران قد دفعت ما يزيد على سبعة (7) مليار دولار أمريكي (USD 7 Billion) على شكل رسوم / ضرائب، وشدد الاتحاد على ضرورة التوصل إلى اتفاق عالمي يعالج المسألة البيئية في اجتماع الجمعية العمومية لمنظمة الطيران المدني الدولي الإيكاو المقبل. كذلك، فقد دعا الاتحاد الدولي إلى تجنب الإجراءات المتأبنة وأحادية الجانب. كما وجه الاتحاد الدعوة إلى الهيئة العربية للطيران المدني ACAC لتنسيق والوصول إلى موقف لأعضائها لتقديمه إلى الاجتماع المقبل للجمعية العمومية لمنظمة الطيران المدني الدولي الإيكاو المزمع عقده في شهر أيلول / سبتمبر 2013. وعلاوة على ذلك، فقد طالب الاتحاد العربي للنقل الجوي AACO إلى العمل على تغيير ورقة العمل الثامنة والثلاثين WP/38 لتصبح ورقة معلومات (IP).

:/4

7.8 وافق الاجتماع على تحويل جميع المسائل والأمور البيئية إلى اللجنة البيئية في الهيئة العربية للطيران المدني ACAC بما في ذلك أوراق العمل نوات الأرقام السادسة والثلاثين والسابعة والثلاثين WP/36 & WP/37، وطلبت من الهيئة العربية للطيران المدني ACAC أن تقوم بتقديم تقارير التقدم في الاجتماع القادم (الثالث) للمدراء العاميين للطيران المدني في منطقة الشرق الأوسط DGCA-MID/3.

تقرير عن البند رقم 9 من جدول الأعمال: التعاون الفني
(DGCA-MID/2-WP/29)

9.1 تم تناول هذا الموضوع في ورقة العمل التاسعة والعشرين WP/29 المقدمة من الأمانة. وقد أشار الاجتماع إلى تنفيذ برنامج التعاون الفني لمنظمة الطيران المدني الدولي الإيكاو في إقليم منطقة الشرق الأوسط خلال السنتين الأخيرتين بالتزامن مع بعض الأمثلة من مشاريع الطيران تحت التنفيذ في أقاليم أخرى والتي يمكنها أن تخدم كموايد إرشادية للدول في إقليم منطقة الشرق الأوسط، وذلك في حال طلب المساعدات من الإيكاو. كذلك فقد أشار الاجتماع إلى الفوائد التي تحصل عليها الدول المتلقية باستخدام خدمات مكتب التعاون الفني التابع لمنظمة الطيران المدني الدولي الإيكاو ICAO TCB وأوصى بأن، تقوم دول منطقة الشرق الأوسط بالنظر في إمكانية ربط أنفسها مع منظمة الطيران المدني الدولي الإيكاو باعتبارها واحدة من الوكالات المنفذة لمشاريع الطيران المدني الخاصة بهذه الدول.

تقرير عن البند رقم 10 من جدول الأعمال: النقل الجوي
(DGCA-MID/2-WP/28)

1.10 بناءً على الطلب المقدم من الاتحاد العربي للنقل الجوي AACO فقد تم تغيير ورقة العمل الثامنة والعشرين هذه إلى ورقة معلومات IP ودون اتخاذ أية إجراءات أخرى من جانب الاجتماع.

تقرير عن البند رقم 11 من جدول الأعمال: مواعيد وأماكن عقد الاجتماعات القادمة
(DGCA-MID/2-WP/30)

1.11 تم تناول هذا الموضوع في ورقة العمل الثلاثين المقدمة من الأمانة. وأعاد الاجتماع التذكير بأن اجتماعات المدراء العاميين للطيران المدني في منطقة الشرق الأوسط DGCA-MID ستتم مرة كل سنتين وباستضافة دول منطقة الشرق الأوسط بشكل طوعي وعلى أساس التناوب ، إلى أقصى حد ممكن، بحدود الأشهر آذار — نيسان / مارس — إبريل من السنوات الفردية (2011، 2013، 2015، 2017.....الخ).

2.11 وافق الاجتماع على أن تقوم دولة قطر باستضافة الاجتماع الثالث للمدراء العاميين للطيران المدني في منطقة الشرق الأوسط DGCA-MID/3 في العام 2015 بينما تستضيف سلطنة عمان الاجتماع الرابع في العام 2017.

تقرير عن البند رقم 12 من جدول الأعمال: ما يستجد من أعمال
المساهمات الطوعية لتحقيق التكافؤ في التوثيق باللغة العربية
(DGCA-MID/2-WP/31)

1.12 تم تناول هذا الموضوع في ورقة العمل الحادية والثلاثين المقدمة من الأمانة. وأشار الاجتماع إلى جهود المقر الرئيسي لمنظمة الطيران المدني الدولي ICAO HQ لتحسين كفاءة عملياته الإدارية واتصالاته مع الدول الأعضاء. وفي هذا السياق، فقد لوحظ أنّ المقر الرئيسي لمنظمة الطيران المدني الدولي ICAO HQ يسعى إلى تقديم الدعم للدول العربية الأعضاء لتقديم المساهمات المالية الطوعية لدعم ترجمة المواقع العامة للإيكاو على الشبكة العنكبوتية إلى اللغة العربية. في حين، يوجد العديد من الوثائق الرسمية والمطبوعات / المنشورات متوفرة الآن باللغة العربية، غير أنّ الافتقار إلى الموارد قد منع استكمال المرحلة الأولى 1 من المشروع حسبما تم تقديمها في الاجتماع الأول للمدراء العاميين للطيران المدني في منطقة الشرق الأوسط DGCA-MID/1.

2.12 كإجراء يهدف إلى تعزيز استخدام اللغة العربية في منظمة الطيران المدني الدولي الإيكاو، فقد تم تدرّج المطبوعات على مراحل، كلما ومتى توفرت الموارد اللازمة. تم التماس تقديم المساهمات الطوعية الإضافية و / أو الدعم. ولا زالت الحاجة قائمة لتقديم مبلغ إضافي وقدره ثلاثمائة وستون ألف دولار أمريكي USD 360,000.00 من أجل استكمال ترجمة ما تبقى من الوثائق.

3.12 بناءً على ما تقدم أعلاه، فقد شجع الاجتماع دول منطقة الشرق الأوسط على تقديم مساهمات طوعية إضافية و / أو الدعم اللازم لترجمة مطبوعات / منشورات الإيكاو ومواقعها على الانترنت إلى اللغة العربية.



الهيئة العامة للطيران المدني
General Authority of Civil Aviation

الاجتماع الثاني لمدراء الطيران المدني في منطقة الشرق الأوسط
الاجتماع الثاني (DGCA-MID/2)
(جدة – المملكة العربية السعودية، 20-22 مايو 2013)

قائمة ورقات العمل وأوراق المعلومات
(مقدمة من الأمانة)

1- أوراق العمل

و.ع. رقم	رقم بند جدول الأعمال وعنوانه	عنوان ورقة العمل	مقدمة من
1	1- اعتماد جدول الأعمال المؤقت	جدول الأعمال المؤقت	الأمانة
2	2-انتخاب الرئيس ونائب الرئيس	انتخاب الرئيس ونائب الرئيس	الأمانة
3	3-استعراض ومتابعة بنود الأعمال (البنود الإجرائية) الناشئة من الاجتماع السابق	استعراض ومتابعة بنود الأعمال (البنود الإجرائية) الناشئة من الاجتماع السابق	الأمانة
4	4-الأمور / المسائل الإدارية	المواد الإرشادية لعقد اجتماعات المدراء العاملين للطيران المدني في منطقة الشرق الأوسط DGCA-MID	الأمانة
5	4- الأمور / المسائل الإدارية	الدعم المقدم من الدول إلى المكتب الإقليمي لمنظمة الطيران المدني في منطقة الشرق الأوسط ICAO MID RO	الأمانة
6	5- الملاحة الجوية	نتائج ومتابعة الاجتماع الثالث عشر لمجموعة تخطيط وتنفيذ الملاحة الجوية في منطقة الشرق الأوسط MIDANPIRG/13	الأمانة
7	5- الملاحة الجوية	نهج الملاحة القائمة على الأداء في تخطيط وتنفيذ الملاحة الجوية في منطقة الشرق الأوسط	الأمانة
8	5-الملاحة الجوية	المجال الجوي وتحسين إدارة الحركة الجوية ATM	الأياتا IATA

و.ع. رقم	رقم بند جدول الأعمال وعنوانه	عنوان ورقة العمل	مقدمة من
9	5-الملاحة الجوية	الجيل التالي من اختصاصي الطيران NGAP	الأمانة
10	5-الملاحة الجوية	ترخيص المطارات	الأمانة
11	5-الملاحة الجوية	ترشيد شبكة مسارات خدمات الحركة الجوية ATS في منطقة الشرق الأوسط	الأمانة
12	5-الملاحة الجوية	استعراض المجال الجوي الإقليمي لمنطقة الشرق الأوسط مدرار MIDRAR	كانسو (CANSO ATM)
13	5-الملاحة الجوية	خطط الطوارئ في منطقة الشرق الأوسط	الأمانة
14	5-الملاحة الجوية	مشروع إنشاء قاعدة بيانات إقليمية لمعلومات خدمة الطيران MIDAD في منطقة الشرق الأوسط	الأمانة
15	5- الملاحة الجوية	مشروع مركز إدارة التراسل لخدمات الحركة الجوية في الشرق الأوسط MID AMC	الأردن
16	5-الملاحة الجوية	دعم سياسة منظمة الإيكاو الخاصة بمسائل طيف التردد الراديوي – اللاسلكي ITU WRC	الأمانة
17	5-الملاحة الجوية	الإقرار المشترك بلوائح تنظيم الهندسة والصيانة ولوائح الترخيص والمصادقة	الاتحاد العربي للنقل الجوي AACO
18	5- الملاحة الجوية	نتائج استطلاعات MEAUSE	كانسو / الأياتا
19	6-سلامة الطيران	نتائج الاجتماع الثاني للمجموعة الإقليمية لسلامة الطيران لإقليم الشرق الأوسط RASG -MID/2	الأمانة
20	6-سلامة الطيران	مؤشرات وأهداف السلامة الجوية الإقليمية	الأمانة
21	6- سلامة الطيران	قمة الشرق الأوسط للسلامة الجوية	الأياتا / AIM
22	6- سلامة الطيران	نتيجة الندوة / ورشة العمل حول برامج مراقبة السلامة الجوية الإقليمية	الأمانة
23	6- سلامة الطيران	التخطيط للتأهب الوبائي لقطاع الطيران	الأمانة

مقدمة من	عنوان ورقة العمل	رقم بند جدول الأعمال وعنوانه	و.ع. رقم
مكتب التعاون الفني TCB	البرنامج التعاوني لأمن الطيران في منطقة الشرق الأوسط CASP-MID	7-أمن الطيران والتسهيلات	24
الأمانة	تديث على التعديلات على الملحق التاسع 9 والملحق السابع عشر 17 والإجراء المطلوب من دول منطقة الشرق الأوسط	7-أمن الطيران والتسهيلات	25
الأيايا	المبادرات الرئيسية لأمن الطيران	7-أمن الطيران والتسهيلات	26
الأمانة	الطيران المدني والبيئة	8-الحماية البيئية	27
الاتحاد العربي للنقل الجوي AACO	علاقات الطيران العربية الأوروبية	10-النقل الجوي	28
الأمانة	برنامج الإيكاو للتعاون الفني في إقليم منطقة الشرق الأوسط وأمثلة لمشاريع في أقاليم أخرى	9-التعاون الفني	29
الأمانة	تواريخ وأماكن عقد الاجتماعات التالية الثالث والرابع لمدراء الطيران المدني العاميين في منطقة الشرق الأوسط DGCA-MID/3 & DGCA-MID/4	11-مواعيد وأماكن الاجتماعات التالية	30
الأمانة	المساهمات الطوعية لترجمة مواقع الإيكاو العامة على الانترنت ولتحقيق التكافؤ في التوثيق باللغة العربية	12- ما يستجد من أعمال	31
الأمانة	المساعدة في حل أوجه القصور أو ثغرات السلامة من خلال تحديد الأولويات ووضع الأهداف القابلة للقياس	6-سلامة الطيران	32
الأمانة	تطبيق المعيار 3.10.1 من الملحق 9 — التسهيلات	7- أمن الطيران والتسهيلات	33
المملكة العربية السعودية	الإنجازات والتطورات في مجال تصميم إجراءات الطيران / الرحلات الجوية في المملكة العربية السعودية	5-الملاحة الجوية	34
المملكة العربية السعودية	خط الهيئة العامة للطيران المدني GACA للطوارئ	5- الملاحة الجوية	35

مقدمة من	عنوان ورقة العمل	رقم بند جدول الأعمال و عنوانه	و.ع. رقم
المملكة العربية السعودية	موقف المملكة العربية السعودية من الاقتراح بقرار رقم A38-XX: البيان الموحد من سياسات الإيكاو المستمرة والممارسات المتعلقة بالحماية البيئية – التغير المناخي	8-الحماية البيئية	36
الأردن	خطة التدابير القائمة على آليات السوق (MBM) العالمية المرحلية	8-الحماية البيئية	37
الاتحاد العربي للنقل الجوي AACo	المبادئ الأساسية للطيران الدولي والبيئة	8-الحماية البيئية	38
الولايات المتحدة الأمريكية	دعم إطار عمل عالمي للسلامة	6-سلامة الطيران	39
المملكة العربية السعودية	استخدام اللغة العربية في المكتب الإقليمي لمنظمة الإيكاو في إقليم الشرق الأوسط	4-مسائل / أمور إدارية	40
المملكة العربية السعودية	آلية تبادل معلومات السلامة الإقليمية	6- سلامة الطيران	41
المملكة العربية السعودية	المنظمة الإقليمية لمراقبة السلامة RSOO	6-سلامة الطيران	42
دولة الإمارات العربية المتحدة	الإبلاغ عن حوادث البضائع الخطيرة RODGO	6-سلامة الطيران	43
دولة الإمارات العربية المتحدة	التميز في الأداء لمزودي خدمات الملاحة الجوية (بوربوينت/1)	5- سلامة الطيران	44
دولة الإمارات العربية المتحدة	إنشاء برنامج تطور المجال الجوي 2018 لمنطقة الشرق الأوسط (MAE 2018)	5- سلامة الطيران	45
دولة الإمارات العربية المتحدة / مجلس التعاون الخليجي	خطة لجنة الملاحة الجوية لدول مجلس التعاون الخليجي الاستراتيجية	5- سلامة الطيران	46

2- أوراق المعلومات

مقدمة من	عنوان ورقة المعلومات	رقم بند جدول الأعمال وعنوانه	و. م رقم
الأمانة	قائمة أوراق العمل والمعلومات	-	1
الأمانة	النظام اليومي للأعمال وبرنامج العمل	-	2
الأمانة	نتائج المؤتمر الثاني عشر للملاحة الجوية	5-الملاحة الجوية	3
الأمانة	آخر التطورات في أمن وتسهيلات الطيران، بما في ذلك نتائج المؤتمر عالي المستوى الخاص بأمن الطيران	7-أمن الطيران والتسهيلات	4
الأمانة	نتائج المؤتمر السادس للنقل الجوي AT Conf/6	10-النقل الجوي	5
الأمانة	الملحق 19- إدارة السلامة	6-سلامة الطيران	6
الأمانة	الاستراتيجية الشاملة للملاحة الجوية — الخطة العالمية المنقحة للملاحة الجوية GANP	5-الملاحة الجوية	7
الأمانة	تحديث على تطوير بدائل الهلونات لأنظمة إطفاء نيران / حريق الطائرات	6-سلامة الطيران	8
المقر الرئيسي	التقدم المُحرَز في معالجة قلق السلامة الجوية المتعلق بالكفاءة اللغوية / إتقان اللغة	6- سلامة الطيران	9
المقر الرئيسي	حالة سلامة الطيران العالمي التي تتناول الأولويات الرئيسية للثلاثية / الثلاث سنوات القادمة	6- سلامة الطيران	10
المقر الرئيسي	تطور الأدوات الإلكترونية والبيانات :خطة استراتيجية لخلق البيئة الرقمية الخاصة بدعم اتخاذ القرار المدفوع باعتبارات المجتمعات المحلية لمجتمع الطيران العالمي	6- سلامة الطيران	11
الولايات المتحدة الأمريكية (الإدارة الفدرالية للطيران (FAA	إدارة السلامة: أساس للتعاون المشترك	6-سلامة الطيران	12
المملكة العربية السعودية	تجربة المملكة في خطة الطوارئ للمطارات	12-ما يستجد من أعمال	13

مقدمة من	عنوان ورقة العمل	رقم بند جدول الأعمال وعنوانه	و.م. رقم
المملكة العربية السعودية	الأكاديمية السعودية للطيران المدني	5- الملاحة الجوية	14
المملكة العربية السعودية	برنامج الهيئة العامة للطيران المدني GACA لتحديث إدارة الحركة الجوية ATM	5-الملاحة الجوية	15
الولايات المتحدة الأمريكية (الإدارة الفدرالية للطيران (FAA	التظاهرة العالمية المصغرة	5- الملاحة الجوية	16
السودان	برنامج التدقيق العالمي لمراقبة السلامة الجوية الخاص بالإيكاو ICAO USOAP: تجربة السودان	6-سلامة الطيران	17
برنامج التنمية التعاونية للسلامة التشغيلية واستمرار صلاحية الطائرات للطيران في دول الخليج COSCAP- GS	برنامج التنمية التعاونية للسلامة التشغيلية واستمرار صلاحية الطائرات للطيران في دول الخليج COSCAP-GS، التخصصات والنشاطات المساعدة تحت مظلة برنامج عمل المجموعة الإقليمية للسلامة الجوية في منطقة الشرق الأوسط RASG-MID	6-سلامة الطيران	18
المملكة العربية السعودية	إنجازات المملكة العربية السعودية في نطاق أمن الطيران المدني	7-أمن الطيران والتسهيلات	19

3-العروض التقديمية

مقدمة من	عنوان العرض / التقديم	رقم بند جدول الأعمال وعنوانه	بوربوينت رقم
دولة الإمارات العربية المتحدة	الهيئة العامة للطيران المدني مركز الشيخ للملاحة الجوية نموذج التميز	5-الملاحة الجوية	1



الهيئة العامة للطيران المدني
General Authority of Civil Aviation

الاجتماع الثاني لمدراء الطيران المدني في منطقة الشرق الأوسط
الاجتماع الثاني (DGCA-MID/2)
(جدة — المملكة العربية السعودية، 20-22 مايو 2013)

قائمة المشاركين

الاسم	المنصب والعنوان
الدول	
مملكة البحرين السيد أحمد نعمت علي	مساعد / وكيل وزارة المواصلات لشؤون الطيران المدني ص ب 586 ، مطار البحرين مملكة البحرين الفاكس: (973) 1733 9066 الهاتف: (973) 1732 1122 الخلوي: (973) 39300 900
السيد صلاح محمد الحمود	رئيس معلومات الطيران وتخطيط المجال الجوي شؤون الطيران المدني مطار البحرين الدولي ص. ب. 586 مملكة البحرين الفاكس: (973) 17 321 992 الهاتف: (973) 17 321 180 الخلوي: (973) 3640 0424 البريد الالكتروني: shumood@caa.gov.bh
السيد عبد الرحمن م. هادي العباسي	رئيس تفتيش صلاحية الطائرات للطيران شؤون الطيران المدني ص ب 586 ، مملكة البحرين الفاكس: (973) 1732 9948 الهاتف: (973) 1732 1060 الموبايل: (973) 39456147 البريد الالكتروني: arhadi@caa.gov.bh

ب-2

الاسم	المنصب والعنوان
جمهورية مصر العربية السيد أشرف زكريا إبراهيم	مدير الشركات العربية سلطة الطيران المدني المصري طريق المطار — القاهرة القاهرة — جمهورية مصر العربية الفاكس: (202) 22688232 الهاتف: (202) 22677617 البريد الإلكتروني: ecaa@civilaviation.gov.eg
جمهورية العراق السيد علي محسن هاشم	مدير خدمات الحركة الجوية سلطة الطيران المدني العراقي مطار بغداد الدولي بغداد — العراق الهاتف: (964) 8133370 الخلوي: (964) 7815762525 البريد الإلكتروني: Atc_iraqcca@yahoo.com
السيد حميد مهدي حسون	رئيس النقل الجوي سلطة الطيران المدني العراقي مطار بغداد الدولي بغداد — العراق الهاتف: (964) 8312472 الخلوي: (964) 7906908855 البريد الإلكتروني: Hamed_alany@yahoo.com
المملكة الأردنية الهاشمية الكابتن محمد أمين القرعان	رئيس مجلس المفوضين / الرئيس التنفيذي هيئة تنظيم الطيران المدني ص. ب. 7547 عمّان — الأردن الفاكس: (962) 6 4892459 الهاتف: (962) 6 4799141 الخلوي: (962) 795581962 البريد الإلكتروني: c.commissioner@carc.gov.jo

ب-3

الاسم	المنصب والعنوان
السيدة منى ربحي النداف	رئيسة خدمات الطيران الثابتة هيئة تنظيم الطيران المدني ص. ب. 7547 عمّان - الأردن الفاكس: (962) 6 488191 الهاتف: (962) 6 4923556 الخلوي: (962) 799876710 البريد الإلكتروني: aftn_ais@carc.gov.jo
دولة الكويت السيد فواز أ. (عبدالعزیز) الفرّح	رئيس الإدارة العامة للطيران المدني المدير العام للطيران المدني ص.ب. 17 الصفاة 13001 الفاكس: (965) 2431 6830 الهاتف: (965) 2431 0400 الخلوي: (965) 6700 4444 البريد الإلكتروني: president@dgca.gov.kw
السيد سعد مساعد المهيني	رئيس دائرة الاتصالات / ضابط الاتصال في الإدارة ص.ب. 17 الصفاة 13001 الفاكس: (965) 2431 6830 الهاتف: (965) 2431 0400 الخلوي: (965) 99639888 البريد الإلكتروني: sm.acmohiny@dgca.gov.kw
يوسف ك. القناعي	رئيس المكتب الفني الإدارة العامة للطيران المدني مطار الكويت الدولي ص.ب. 17 الصفاة 13001 الفاكس: (965-4) 722 402 الهاتف: (965-4) 710 264/68 الخلوي: (965) 9934 3769 البريد الإلكتروني: navl@kuwait.airport.com.kw

ب-4

الاسم	المنصب والعنوان
الجمهورية اللبنانية السيد دانيال الهبي	المدير العام بالوكالة للطيران المدني بيروت مطار رفيق الحريري الدولي الإدارة العامة للطيران المدني بيروت — لبنان الفاكس: (961) 1629013 الهاتف: (961) 1628191/2 الخلوي: (961) 3366463 البريد الإلكتروني: dgca@beirutairport.gov.lb daniel.elhaiby@hotmail.com
سلطنة عُمان السيد سالم بن ناصر بن سعيد العوفي	الرئيس التنفيذي — رئيس الوفد الهيئة العامة للطيران المدني (PACA) ص. ب. 1 — الرمز البريدي 111 مسقط — سلطنة عُمان الفاكس: (968) 2451 0122 الهاتف: (968) 2451 8882 الخلوي: (968) 321 8876 البريد الإلكتروني: Salim.aufi@caa.gov.om
السيد عبدالكرم عامر الكيومي	المدير العام لخدمات السلامة الجوية والطيران المدير العام للسلامة الجوية في الهيئة العامة للطيران المدني (DGSAS-PACA) ص. ب. 1 — الرمز البريدي 111 مسقط — سلطنة عُمان الفاكس: (968) 2451 9707 الهاتف: (968) 2451 9315 الخلوي: (968) 9931 8788 البريد الإلكتروني: Hakim@caa.gov.om

ب-5

الاسم	المنصب والعنوان
السيد عبد الرزاق بن سعيد المنظاري	مدير دائرة النقل الجوي الهيئة العامة للطيران المدني ص. ب. 1 — الرمز البريدي 111 مسقط — سلطنة عُمان الفاكس: (968) 2451 0825 الهاتف: (968) 2451 9025 الخلوي: (968) 9936 9899 البريد الإلكتروني: al-manhari@caa.gov.om
السيد الحسن بن الوليد الهبناي	مدقق أمن الطيران الهيئة العامة للطيران المدني ص. ب. 1 — الرمز البريدي 111 مسقط — سلطنة عُمان الفاكس: (968) 2451 8699 الهاتف: (968) 2451 8498 الخلوي: (968) 9922 7733 البريد الإلكتروني: Alhassan@caa.gov.om
السيد ناصر سليم المزروعى	رئيس مركز مراقبة منطقة مسقط الهيئة العامة للطيران المدني ص. ب. 1 — الرمز البريدي 111 مسقط — سلطنة عُمان الفاكس: (968) 2451 8990 الهاتف: (968) 2451 9519 الخلوي: (968) 9934 0405 البريد الإلكتروني: n.almazroui@caa.gov.om
دولة قَطْر السيد عبد العزيز النعيمي	رئيس الهيئة العامة للطيران المدني القطرية الهيئة العامة للطيران المدني ص. ب. 3000 الدوحة — قطر الفاكس: (974) 4455 2233 الهاتف: (974) 4455 7320 الخلوي: (974) 4455 2211 البريد الإلكتروني: 98111ziz@gmail.com

ب-6

الاسم	المنصب والعنوان
السيد أحمد محمد الاسحاق	مدير الملاحة الجوية الهيئة العامة للطيران المدني ص. ب. 3000 الدوحة — قطر الفاكس: 6554 4455 (974) الهاتف: 2300 4455 (974) 2211 4455 (974) الخلوي: 0440 5555 (974) البريد الالكتروني: ahmed@caa.gov.qa
السيدة أمّنة العبيدلي	باحثة قانونية ص. ب. 3000 الدوحة — قطر الفاكس: 7310 4455 (974) الهاتف: 7349 4455 (974) الخلوي: 1989 6661 (974) البريد الالكتروني: amna.alobaidly@caa.gov.qa
دولة قَطْر السيد محمد فالح الهاجري	رئيس قسم الاتفاقيات والعلاقات الدولية ص. ب. 3000 الدوحة — قطر الفاكس: 7210 4455 (974) الهاتف: 7245 4455 (974) الخلوي: 1010 5578 (974) البريد الالكتروني: Mohamed.alhajri@cca.gov.2a Mohamed.alhajri@cca.gov.qa
السيد ناصر جابر	مستشار قانوني ص. ب. 3000 الدوحة — قطر الفاكس: 7310 4455 (974) الهاتف: 6836 43393 (974) الخلوي: 36836 3393 (974) البريد الالكتروني: nasser.jaber@cca.gov.qa

ب-7

الاسم	المنصب والعنوان
المملكة العربية السعودية الدكتور فيصل بن حمد الصقير	نائب الرئيس الهيئة العامة للطيران المدني ص. ب. 1165 — جدة 21165 المملكة العربية السعودية الفاكس: 4204 658 (2 - 966) الهاتف: 7007 684 (2 - 966) البريد الإلكتروني: fsugair@gaca.gov.sa
صاحب السمو الملكي الأمير تركي بن فيصل بن تركي	رئيس الوفد السعودي الهيئة العامة للطيران المدني ص. ب. 1165 — جدة 21165 المملكة العربية السعودية الفاكس: 2910 640 (2 - 966) الهاتف: 5460 640 (2 - 966)
السيد عبد الرحمن البلوي	الهيئة العامة للطيران المدني ص. ب. 15441 — جدة 21444 المملكة العربية السعودية الهاتف: 2016 537 050 (966) البريد الإلكتروني: albalwi@yahoo.com
السيد أحمد بن عطية الحارثي	رئيس الشؤون الفنية الهيئة العامة للطيران المدني ص. ب. 1165 — جدة 21165 المملكة العربية السعودية الخلوي: 8755 577 053 البريد الإلكتروني: aalharthy@gcaa.gov.sa
السيد أشرف أ. أبو عشي	الهيئة العامة للطيران المدني ص. ب. 15441 — جدة 21444 المملكة العربية السعودية الخلوي: 8002 50661 (966)

ب-8

الاسم	المنصب والعنوان
السيد عصام جميل نادرة	<p>مدير الاتفاقيات الثنائية والدولية الهيئة العامة للطيران المدني ص. ب. 887 — جدة 21165 المملكة العربية السعودية</p> <p>الفاكس: 1477 2640 (966) الهاتف: 5000 2640 (966) تحويلة 3336 الخلوي: 7554 5662 (966) البريد الالكتروني: esnadrah@gaca.gov.sa Essamj.n@gmail.com</p>
السيد هيثم ج. قواص	<p>مدير سلامة الطيران الهيئة العامة للطيران المدني ص. ب. 1165 — جدة 21165 المملكة العربية السعودية</p> <p>الفاكس: 5507 685 2 (966) الهاتف: 5494 685 2 (966) الخلوي: 6494 596 54 (966) البريد الالكتروني: hgawa@gaca.gov.sa</p>
السيد حمد م. العوفي	<p>مدير خدمات معلومات الطيران (AIS) الهيئة العامة للطيران المدني ص. ب. 929 — جدة 21421 المملكة العربية السعودية</p> <p>الفاكس: 5333 2640 (966) الهاتف: 0564 2629 (966) الخلوي: 1136 55 561 (966) البريد الالكتروني: hmalaufi@gaca.gov.sa</p>

ب-9

الاسم	المنصب والعنوان
السيد حسن م. الغريبي	<p>مدير إدارة الحركة الجوية / تخطيط الاتصالات والملاحة والاستطلاع ATM/CNS خدمات الملاحة الجوية (ANS) الهيئة العامة للطيران المدني ص. ب. 15441 — جدة 21444 المملكة العربية السعودية</p> <p>الفاكس: 7717 2671 (966) تحويلة 1549 الهاتف: 7717 2671 (966) تحويلة 11276 الخلوي: 19929 5557 (966) البريد الإلكتروني: haghorabi@gaca.gov.sa hasanalghorabi@gmail.com</p>
السيد إبراهيم الجابري	<p>المدير العام لإدارة الحركة الجوية المديرية العامة للحركة الجوية الهيئة العامة للطيران المدني ص. ب. 15441 — جدة 21444 المملكة العربية السعودية</p> <p>الفاكس: 4177 2640 (966) تحويلة 1808 الهاتف: 5000-5585 2640 (966) الخلوي: 8328 150 566 (966) البريد الإلكتروني: ibaljabri@hotmail.com ialjabri@gaca.gov.sa</p>
السيد إبراهيم بن علي السقاف	<p>مدير المراقبة / السيطرة الأمنية والتفتيش الهيئة العامة للطيران المدني ص. ب. 15441 — جدة 21444 المملكة العربية السعودية</p> <p>الفاكس: 5877 2640 (966) الهاتف: 5000 2640 (966) تحويلة 2296 الخلوي: 506607467 (966) البريد الإلكتروني: isaqaf@gaca.gov.sa</p>

الاسم	المنصب والعنوان
السيد محمد علي جمجوم	نائب الرئيس لقطاع السلامة والتراخيص الاقتصادية ص. ب. 887 — جدة 21165 المملكة العربية السعودية الفاكس: 658 5634 / 658 5284 (02) الهاتف: 685 5582 / 685 5881 (02) الخلوي: 0503 474008 / 505 619291 (966) البريد الإلكتروني: majamjoom@gaca.gov.sa
السيد محمد حبيب	خبير العلاقات الدولية الهيئة العامة للطيران المدني ص. ب. 15441 — جدة 21444 المملكة العربية السعودية الهاتف: 26405000 / 4540 (966) الخلوي: 590289399 (966) البريد الإلكتروني: mhabib@gaca.gov.sa
المهندس محمد أ. السالمي	نائب رئيس الهيئة العامة للطيران المدني GACA لخدمات الملاحة الجوية الهيئة العامة للطيران المدني ص. ب. 15441 — جدة 21444 المملكة العربية السعودية الفاكس: 2671 9041 (966) الهاتف: 2671 7717 (966) تحويلة 206/207 البريد الإلكتروني: malsalmi@gaca.gov.sa
الدكتور أسامة أ. بهنان	رئيس قسم طب الطيران / الطب الجوي الهيئة العامة للطيران المدني ص. ب. 10390 — جدة 21433 المملكة العربية السعودية الفاكس: 26855507 (966) الخلوي: 506855759 (966) البريد الإلكتروني: oabahan@gaca.gov.sa

ب-11

الاسم	المنصب والعنوان
السيد سامي هاشم	خبير تنسيق الهيئة العامة للطيران المدني ص. ب. 887 — جدة 21165 المملكة العربية السعودية الخلوي: 563804925 (966) البريد الإلكتروني: sfhashem@gaca.gov.sa
المهندس المهندس سعود أ. ر. هاشم	رئيس شؤون المنظمات الدولية الهيئة العامة للطيران المدني ص. ب. 887 — جدة 21165 المملكة العربية السعودية الفاكس: 2640 5000 (966) الهاتف: 2640 2190 (966) البريد الإلكتروني: saudarh@yahoo.com
المهندس تركي م. العوفي	رئيس قسم السلامة وتوكيد الجودة مطار الملك عبد العزيز الدولي جدة 21165 المملكة العربية السعودية الفاكس: 6853740 (966) الخلوي: 0591232261 (966) البريد الإلكتروني: talaufi@yahoo.com
جمهورية السودان الكابتن أحمد ساتي عبد الرحمن باجوري	المدير العام الهيئة العامة للطيران المدني ص. ب. 430 المقر الرئيسي جادة النيل — الخرطوم — السودان الفاكس: 183 779 715 (249) الهاتف: 183 772 360 (249) الخلوي: 912 393 240 (249) البريد الإلكتروني: bajori@scaa.gov.sd Bajouri33@yahoo.com

الاسم	المنصب والعنوان
المهندس أمين آدم حامد نورين	<p>مدير استراتيجيات وسياسات الطيران سلطة الطيران المدني مطار الخرطوم ص. ب. 430 المقر الرئيسي جادة النيل — الخرطوم — السودان الفاكس: (249) 183 779 715 الهاتف: (249) 183 772 360 الخلوي: (249) 909 631 445 البريد الالكتروني: Aminnorain@hotmail.com info@scaa.gov.sd</p>
السيد محمد عثمان العطا سليمان عمر	<p>مدير دائرة البيئة سلطة الطيران المدني ص. ب. 430 المقر الرئيسي جادة النيل — الخرطوم — السودان الفاكس: (249) 183 779 715 الهاتف: (249) 183 772 360 الخلوي: (249) 1234 99359 البريد الالكتروني: wadelatta2000@yahoo.com info@scaa.gov.sd</p>
دولة الإمارات العربية المتحدة السيد سيف محمد السويدي	<p>المدير العام الهيئة العامة للطيران المدني ص. ب. 6558 أبو ظبي — دولة الإمارات العربية المتحدة الفاكس: (971-2) 4054485 الهاتف: (971-2) 4054483 الخلوي: (971-50) 6451010 البريد الالكتروني: dgoffice@gcaa.gov.ae</p>

الاسم	المنصب والعنوان
السيد أحمد الجلاف	المدير التنفيذي لخدمات الملاحة الجوية الهيئة العامة للطيران المدني خدمات الملاحة الجوية ص. ب. 666 أبو ظبي — دولة الإمارات العربية المتحدة الفاكس: 599 6885 (971-2) الهاتف: 599 6883 (971-2) الخلوي: 6149065 (971-50) البريد الإلكتروني: aljallaf@szc.gcaa.ae
السيد حمد المهيري	المدير التنفيذي لشؤون أمن الطيران الهيئة العامة للطيران المدني ص. ب. 6558 أبو ظبي — دولة الإمارات العربية المتحدة الفاكس: 405 4447 (971-2) الهاتف: 405 4465 (971-2) الخلوي: 8130142 (971-50) البريد الإلكتروني: hamad.allmuhairi@gcaa.gov.ae
السيد حمد المهيري	المدير التنفيذي لشؤون أمن الطيران الهيئة العامة للطيران المدني ص. ب. 6558 أبو ظبي — دولة الإمارات العربية المتحدة الفاكس: 405 4447 (971-2) الهاتف: 405 4465 (971-2) الخلوي: 8130142 (971-50) البريد الإلكتروني: hamad.allmuhairi@gcaa.gov.ae

الاسم	المنصب والعنوان
السيد إسماعيل البلوشي	مدير تنفيذي لشؤون السلامة الهيئة العامة للطيران المدني ص. ب. 6558 أبو ظبي — دولة الإمارات العربية المتحدة الخلوي: 6677138 (971-50) البريد الإلكتروني: emaaa@gcaa.gov.ae
السيدة ليلي المحاييري	مدير تنفيذي للاستراتيجية والشؤون الدولية الهيئة العامة للطيران المدني ص. ب. 30500 دبي — دولة الإمارات العربية المتحدة الفاكس: 211 1620 (971-4) الهاتف: 211 1676 (971-4) الخلوي: 6166179 (971-50) البريد الإلكتروني: laila.hareb@gcaa.gov.ae
السيد سعيد السويدي	مدير مكتب المدير العام الهيئة العامة للطيران المدني ص. ب. 6558 أبو ظبي — دولة الإمارات العربية المتحدة الفاكس: 405 4485 (971-2) الهاتف: 405 4483 (971-2) الخلوي: 5520011 (971-50) البريد الإلكتروني: saeed.alsuwaidi@gcaa.gov.ae
الجمهورية اليمنية السيد حامد أحمد فرج	رئيس الهيئة العامة للطيران المدني والأرصاد ص. ب. 1042 صنعا — اليمن الفاكس: 274 718 (9671) الهاتف: 274 717 (9671) البريد الإلكتروني: chairman@cama.gov.ye

الاسم	المنصب والعنوان
السيد عبدالله عبد الوارث الإيراني	مدير إدارة الحركة الجوية الهيئة العامة للطيران المدني والأرصاد ص. ب. 1042 صنعا — اليمن الفاكس: (9671) 344 047 الهاتف: (9671) 345 243 الخلوي: (967-77) 719 0602 البريد الإلكتروني: ern1abd@gmail.com
دولة فلسطين السفير الدكتور عماد س. شعث	القنصلية العامة — جدة ص. ب. 1253 جدة 21431 المملكة العربية السعودية الفاكس: (966) 6972 415 الهاتف: (966) 6985 599 الخلوي: (966) 050 222 3276 البريد الإلكتروني: eshaath@yahoo.com
الجمهورية التونسية السيد فتيحي مشيري	المدير العام المديرية العامة للطيران المدني 15، زنقة (شارع) خير الدين باشا 1002 ص. ب. 2035-179 (سيدكس — Cedex) — تونس الخلوي: 002 167 1906 563 البريد الإلكتروني: fethi.elmechri@mt.gov.in
الولايات المتحدة الأمريكية السيد آرون ويلكنز Aaron Wilkins	ممثل (مندوب) رفيع المستوى لإدارة الطيران الاتحادية الأمريكية، منطقة الشرق الأوسط، إدارة الطيران الاتحادية الأمريكية إدارة الطيران الاتحادية الأمريكية بعناية السفارة الأمريكية أبوظبي، دولة الإمارات العربية المتحدة الهاتف: (971) 2414 2438 البريد الإلكتروني: aaron.wilkins@faa.gov

المنصب والعنوان	الاسم
	المنظمات
<p>الأمين العام 85 شارع أنيس نصولي، فردان ص.ب. 13-5468 1408- 2044 بيروت — لبنان الفاكس: 168 1863 (961) الهاتف: 295 1861 (961) البريد الإلكتروني: SG.Office@aaco.org</p>	<p>الاتحاد العربي للنقل الجوي AACO السيد عبد الوهاب تفاحة</p>
<p>مدير العضوية الخارجية في البيئة 85 شارع أنيس نصولي، فردان ص.ب. 13-5468 1408- 2044 بيروت — لبنان الفاكس: 168 1863 (961) الهاتف: 297/8/9 1861 (961) الخلوي: 729 227 3 (961) البريد الإلكتروني: mdiab@aaco.org Ext.aff@aaco.org</p>	<p>السيدة منال ذياب</p>
<p>المدير الاقتصادي، مدير تكنولوجيا المعلومات، والإدارة الفنية 85 شارع أنيس نصولي، فردان ص.ب. 13-5468 1408- 2044 بيروت — لبنان الفاكس: 168 1863 (961) الهاتف: 297/8/9 1861 (961) تحويلة 5 الخلوي: 318 163 3 (961) البريد الإلكتروني: rkaraky@aaco.org ETM@aaco.org</p>	<p>السيد رشاد كركي</p>

الاسم	المنصب والعنوان
الهيئة العربية للطيران المدني ACAC سعادة السيد محمد العالج	المدير العام الهيئة العربية للطيران المدني ص. ب. 5020 الرباط، السويسي، المملكة المغربية الفاكس: (212) 53 765 8111 (212) 53 765 8154 الهاتف: (212) 5376 583/23 (212) 5376 583/40 البريد الالكتروني: m.alalj@menara.ma acac@menara.ma
السيد عبدالله محمد عبدالرحمن العناني	خبير بالنقل الجوي الهيئة العربية للطيران المدني ص. ب. 5020 الرباط، السويسي، المملكة المغربية الفاكس: (212) 53 765 8111 (212) 53 765 8154 الهاتف: (212) 5376 58323 (212) 5376 58340 الخلوي: (212) 6614 8825 البريد الالكتروني: Abd.emany@hotmail.com
الهيئة العربية للطيران المدني ACAC السيد الحسيني العمري	الخبير المسؤول عن أمن الطيران والبيئة الهيئة العربية للطيران المدني السويسي، المملكة المغربية الفاكس: (212) 53 765 8111 (212) 53 765 8154 الهاتف: (212) 5376 58323 (212) 53 765 8154 البريد الالكتروني: m_Lh.elomari@gmail.co

الاسم	المنصب والعنوان
السيد هشام بناني	خبير الملاحة الجوية والسلامة الهيئة العربية للطيران المدني ص. ب. 5020 الرباط، السويس، المملكة المغربية الفاكس: (212) 5376 58154/11 الهاتف: (212) 5376 58323/40 الخلوي: (212) 6615 33782 البريد الإلكتروني: hbennani@acac.org.ma
منظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية CANSO السيد سالم أ. جهدي	مدير شؤون الشرق الأوسط منظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية CANSO ص. ب. 15441 جدة 21444 المملكة العربية السعودية الخلوي: (966) 50335 6993 البريد الإلكتروني: salem.jahdli@canso.org
الاتحاد الدولي للنقل الجوي IATA السيد آخيم باومان Achim Baumann	المدير الإقليمي للسلامة والعمليات والبنية التحتية لمنطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا، SO & I MENA الاتحاد الدولي للنقل الجوي IATA ص. ب. 940587 عمان 11194 — الأردن الفاكس: (9626) 593 9912 الهاتف: (9626) 580 4256 الخلوي: (96279) 704 5556 البريد الإلكتروني: baumanna@iata.org

الاسم	المنصب والعنوان
السيد ناصر أكرم السطي	مدير المنطقة للملكة العربية السعودية واليمن الأياتا — المملكة العربية السعودية، المحمدية بلازا شارع المدينة ص. ب. 12372 جدة 21473 — المملكة العربية السعودية الفاكس: (966) 2650 3724 الهاتف: (966) 2652 2025 الخلوي: (966) 505 715 310 البريد الإلكتروني: assatin@iata.org
السيدة روبي السيد	المدير المساعد الاتحاد الدولي للنقل الجوي IATA ص. ب. 940587 عمان 11194 — الأردن الفاكس: (9626) 593 9912 الهاتف: (9626) 580 4254 الخلوي: (96279) 9444 252 البريد الإلكتروني: SavvadR@iata.org
الاتحاد الدولي لرابطات طياري الخطوط الجوية IFALPA. الكابتن سهيل دأل	نائب الرئيس التنفيذي أفريقيا ومنطقة الشرق الأوسط AFI/MID 1053 تونس الجمهورية التونسية الفاكس: (216) 7119 1101 الهاتف: (216) 9832 0771 البريد الإلكتروني: ouhaïel.dallel@topnet.tn
الأمانة العامة لمنظمة الطيران المدني الدولي ICAO السيد محمد رضا محمود خونجي	المدير الإقليمي لمكتب منظمة الطيران المدني الدولي الإقليمي في الشرق الأوسط القاهرة — جمهورية مصر العربية الفاكس: (202) 2267 4843 الهاتف: (202) 2267 4840/1/4/5 البريد الإلكتروني: icaomid@icao.int

الاسم	المنصب والعنوان
السيد إيفان غالان Mr. Iván Galán	المدير / مكتب الإيكاو للتعاون الفني TCB المقر الرئيسي لمنظمة الإيكاو 999 شارع الجامعة في مونتريال، كيوبيك، كندا الفاكس: 954 6077 (1 514) الهاتف: 954 8219 (5141) البريد الإلكتروني: IGalan@icao.int
السيد جهاد الفقير	نائب المدير الإقليمي لمكتب منظمة الطيران المدني الدولي الإقليمي في الشرق الأوسط القاهرة — جمهورية مصر العربية الفاكس: 2267 4843 (202) الهاتف: 2267 4840/1/4/5 (202) تحويلة 116 البريد الإلكتروني: icaomid@icao.int jfaqir@icao.int
السيد محمد السماوي	مسؤول إقليمي، خدمات الملاحة الجوية / إدارة معلومات الطيران ANS / AIM المكتب الإقليمي لمنظمة الطيران المدني الدولي الإيكاو ICAO في الشرق الأوسط القاهرة — جمهورية مصر العربية الفاكس: 2267 4843 (202) الهاتف: 2267 4840/1/4/5 (202) تحويلة 108 البريد الإلكتروني: icaomid@icao.int msmaoui@icao.int

الاسم	المنصب والعنوان
السيد رضا غلام	مسؤول إقليمي، الاتصالات، الملاحه الجوية، والمراقبة / الاستطلاع CNS المكتب الإقليمي لمنظمة الطيران المدني الدولي الإيكاو ICAO في الشرق الأوسط القاهرة — جمهورية مصر العربية الفاكس: (202) 2267 4843 الهاتف: (202) 2267 4840/1/4/5 تحويلة 103 البريد الالكتروني: icaomid@icao.int rgulam@icao.int
السيد مشهور البلوي	مسؤول إقليمي، سلامة الرحلات الجوية FLS المكتب الإقليمي لمنظمة الطيران المدني الدولي الإيكاو ICAO في الشرق الأوسط القاهرة — جمهورية مصر العربية الفاكس: (202) 2267 4843 الهاتف: (202) 2267 4840/1/4/5 تحويلة 110 البريد الالكتروني: icaomid@icao.int alblowi@icao.int
السيد ديفيد ستيرلان Mr. David Sterland	مسؤول إقليمي، أمن الطيران والتسهيلات AVSE/FAL المكتب الإقليمي لمنظمة الطيران المدني الدولي الإيكاو ICAO في الشرق الأوسط القاهرة — جمهورية مصر العربية الفاكس: (202) 2267 4843 الهاتف: (202) 2267 4840/1/4/5 تحويلة 114 البريد الالكتروني: icaomid@icao.int DSterland@icao.int