

DGCA-MID/٤-REPORT



منظمة الطيران المدني الدولية

تقرير الاجتماع الرابع للمدراء العموم للطيران
المدني في منطقة الشرق الأوسط

(DGCA-MID / 4)

(مسقط، سلطنة عمان، ١٧-١٩ أكتوبر ٢٠١٧)

وافق عليه اعضاء الاجتماع
ونشر بقرار الأمين العام

التسميات المستخدمة وطريقة عرض المادة في هذه النشرة لا تعبر عن رأي منظمة الطيران المدني الدولية
كلها فيما يتعلق بالوضع القانوني لأي بلد أو إقليم أو مدينة أو منطقة وسلطاتها، أو فيما يتصل بتعيين جبهاتها
أو حدودها.

الجزء الأول - تاريخ الاجتماع

i-----	مقدمة	١
i-----	حفل الافتتاح	٢
i-----	الأمانة العامة	٣
ii-----	اللغات والإدارة	٤
ii/iii-----	النتائج	٥

الجزء الثاني - تقرير عن بنود جدول الأعمال

١-١-----	تقرير عن البند ١ من جدول الأعمال	
١-٢-----	تقرير عن البند ٢ من جدول الأعمال	
٢-٣ / ١-٣-----	تقرير عن البند ٣ من جدول الأعمال	
٣-٤ / ١-٤-----	تقرير عن البند ٤ من جدول الأعمال	
٢-٥ / ١-٥-----	تقرير عن البند ٥ من جدول الأعمال	
٣-٦ / ١-٦-----	تقرير عن البند ٦ من جدول الأعمال	
١-٧-----	تقرير عن البند ٧ من جدول الأعمال	
١-٨-----	تقرير عن البند ٨ من جدول الأعمال	
٢-٩ / ١-٩-----	تقرير عن البند ٩ من جدول الأعمال	
١-١٠-----	تقرير عن البند ١٠ من جدول الأعمال	
١-----	تقرير عن البند ١١ من جدول الأعمال	

الملحقات

(أ٣)-----	الملحق	
(ب٣)-----	الملحق	

المرفقات

قائمة المشاركين-----	المرفق (أ)	
الملاحظات الافتتاحية لرئيس الجلسة-----	المرفق (ب)	
الملاحظات الافتتاحية للأمين العام-----	المرفق (ت)	
قائمة أوراق العمل والمعلومات-----	المرفق (ث)	

الجزء الأول - تاريخ الاجتماع

١. المقدمة

١,١ استضافت الهيئة العامة للطيران المدني (PACA) الاجتماع الرابع للمدراء العموم للطيران المدني بمنطقة الشرق الأوسط (DGCA-MID / 4)، من ١٧ إلى ١٩ أكتوبر ٢٠١٧

٢,١ حضر الاجتماع ثمانية وستون (٦٨) مشاركاً من سبعة عشر (١٧) دولة (البحرين، مصر، إيران، العراق، الأردن، الكويت، لبنان، المغرب، عمان، فلسطين، قطر، المملكة العربية السعودية، السودان، سوريا، الإمارات العربية المتحدة، والولايات المتحدة، واليمن) وستة (٦) منظمات دولية / إقليمية (AACO و ACI و CANSO و GCC و IATA و IFALPA) وترد قائمة المشاركين في المرفق (أ) .

٢- حفل الافتتاح

١,٢ افتتح الاجتماع سعادة الدكتور محمد الزعابي، الرئيس التنفيذي لهيئة الطيران المدني بسلطنة عمان، والذي رحب ترحيباً حاراً بجميع المنوبين في الاجتماع الرابع للمدراء العموم للطيران المدني في منطقة الشرق الأوسط. ويرد النص الكامل لكلمة الرئيس الافتتاحية في المرفق (ب) من التقرير.

٢,٢ رحبت الدكتورة فانغ ليو، الأمين العام للايكافو، بجميع المنوبين في مسقط وأعربت عن امتنان وتقدير الإيكافو الصادق لسلطنة عمان، وبالأخص لسعادة الدكتور محمد الزعابي، الرئيس التنفيذي لهيئة العامة للطيران المدني بعمان، لاستضافة اجتماع DGCA-MID في مسقط. وأشادت الدكتورة أيضاً بالترحيب الحار والضيافة السخية التي قدمت لجميع المشاركين.

يرد النص الكامل لملاحظات الأمين العام للايكافو في المرفق (ت).

٣- الرؤساء والأمانة

٣,١ ترأس الاجتماع سعادة الدكتور محمد الزعابي، الرئيس التنفيذي لهيئة الطيران المدني بعمان، بدعم نائب الرئيس، الفاضل خالد الشعيبي، نائب المدير العام لشؤون الملاحة الجوية، الهيئة العامة للطيران المدني بالكويت.

٣,٢ تولى الفاضل محمد خليفة رحمة، المدير الإقليمي لمنظمة الطيران المدني الدولي في الشرق الأوسط منصب أمين الاجتماع، بمساعدة الفاضل محمد سماوي، نائب المدير الإقليمي (DRD)، والفاضل مشهور البلوي، المسؤول الإقليمي لسلامة الطيران (FLS)، والفاضل إيلي الخوري، المسؤول الإقليمي، إدارة الملاحة الجوية / البحث والإنقاذ / ATM (SAR)، والفاضل عباس نجاد، المسؤول الإقليمي لإدارة معلومات الطيران / إدارة الحركة الجوية (AIM / ATM) والفاضل لؤي إسحاق، المسؤول الإقليمي عن أمن الطيران والتسهيلات (ASF) من مكتب الإيكافو في الشرق الأوسط.

كما دُعم الاجتماع بحضور الفاضل بوبكر جيبو، مدير مكتب النقل الجوي (D / ATB)، والفاضل ستيفن كريمير، مدير مكتب الملاحة الجوية (D / ANB)، والفاضل غييرمو إيفينو، رئيس وحدة تطوير المشروع، مكتب التعاون الفني (TCB)، من مقر الإيكافو .

٣,٣ حضرت الدكتورة فانغ ليو، الأمين العام للايكافو، كضيف شرف.

٤- الإدارة واللغة

١,٤ أديرت الجلسات باللغتين العربية والإنجليزية وصدرت وثائق الاجتماع باللغتين. كما قدمت خدمات الترجمة التحريرية والترجمة الفورية.

٥- النتائج

١,٥ بعد مراجعة ومناقشة أوراق العمل المدرجة في 1 / 4 IP / MID - DGCA في الملحق د، توصل إلى عشرة (١٠) استنتاجات على النحو التالي:

٦- الاستنتاجات (DGCA-MID/4) إعلان مسقط

- (أ) أن يتم اعتماد إعلان *NCLB* لمنطقة الشرق الأوسط (إعلان مسقط) في الملحق ٣ ب؛
 (ب) أن تتم دعوة الدول وأصحاب المصلحة لدعم تنفيذ استراتيجية منطقة الشرق الأوسط (*NCLB*).

الاستنتاج ١-١٠ (DGCA-MID/4)

الخطة التنفيذية (MIDIP)

(أ) أن يتم دعم إنشاء *MIDIP*؛

(ب) أن يتم تشجيع الدول وأصحاب المصلحة من داخل الإقليم وخارجه على تقديم مساهمات مالية تطوعية للإسراع بإنشاء *MIDIP*؛

١,٦ تنظيم اجتماع جديد للجنة التوجيهية لـ *MIDIP* تتألف من المدراء العموم للسلطات الطيران المدني لدول الشرق الأوسط عند توفر الموارد اللازمة لتنفيذ المشاريع المحددة ومبادرات بناء القدرات.

النتيجة ٢-١٠ (DGCA-MID/4)

برنامج إجراءات الطيران

(أ) أن تشجع الدول على توقيع وثيقة مشروع *MID FPP* مع *ICAO TCB*؛

١,٧ وافق أعضاء الاجتماع على أنه إلى أن يتم تعيين مدير / منسق *MID FPP*، سيقدم مكتب الإيكاو *MID* الدعم الكامل لتشغيل البرنامج، بالتنسيق الوثيق مع الدولة المضيفة؛

(ب) أن يعقد اجتماع استهلاكي لـ *MID FPP* في يناير ٢٠١٨؛

(ث) أن يتم حث الدول وأصحاب المصلحة على المشاركة في الاجتماع الاستهلاكي لـ *MID FPP*.

الاستنتاج ٣-١٠ (DGCA-MID/4)**إقليم الشرق الأوسط وقاعدة إدارة معلومات أمن الطيران**

أ) أن يتم تشجيع الدول على التعامل مع *EUROCONTROL* للانتقال إلى قاعدة بيانات *AIS* الأوروبية (*EAD*)؛

ب) أن يتم وضع خطة عمل مفصلة لتنفيذ المرحلة ب (تدريب وتكليف مدير *MIDAD*) بواسطة فرقة عمل *MIDAD*؛

ت) أن يتم تقديم تقرير مرحلي إلى اجتماع *DGCA-MID / 5*.

الاستنتاج ٥-١٠ (DGCA-MID/4)**(MENA RSOO)**

أ) أن تخضع منطقة *MENA RSOO* إلى لجنة توجيهية مؤلفة من الدول الأعضاء في *MENA RSOO* (ستكون كل من *ICAO* و *ACAC* جزءاً من اللجنة التوجيهية)؛

ب) أن تقرر اللجنة التوجيهية جميع التفاصيل المتعلقة بإنشاء وتشغيل *MENA RSOO* (تنظيم، تمويل، إلخ)؛

المملكة العربية السعودية (الدولة المضيفة) مدعوة لتنظيم الاجتماع الأول للجنة التوجيهية *MENA RSOO* في أقرب وقت ممكن.

الاستنتاج ٦-١٠ (DGCA-MID/4)**استراتيجية لتعزيز التعاون بين دول منطقة الشرق الأوسط وشمال إفريقيا في توفير وظائف *AIG***

أ) أن تتم الموافقة على استراتيجية تعزيز التعاون بين دول الشرق الأوسط وشمال إفريقيا في توفير وظائف *AIG* في الملحق (أ٥)؛

ب) أن يتم وضع اللمسات الأخيرة على "الخطة التفصيلية" لتنفيذ الاستراتيجية من قبل *RASG-MID*؛

ت) أن تراقب *RASG-MID* تنفيذ "الخطة التفصيلية" لضمان تحقيق الأهداف المتفق عليها.

الاستنتاج ٧-١٠ (DGCA-MID/4)**تنفيذ الدليل الرئيسي العام للإيكافو (*ICAO PKD*)**

- أن تسعى الدول للانضمام إلى *ICAO PKD* كوسيلة لمصادقة وثائق السفر من أجل الحد من أنشطة الإجرام عبر الحدود.

الاستنتاج ٨-١٠ (DGCA-MID/4)**إنشاء مجموعة الشرق الأوسط لأمن الطيران وتسهيله (*MID-RASFG*)**

- أن يتم إنشاء مجموعة الشرق الأوسط لأمن الطيران وتسهيله (*MID-RASFG*) لتوفير إطار عمل للدول وأصحاب المصلحة للعمل بشكل تعاوني من أجل تنفيذ الخطة العالمية لأمن الطيران (*GASep*) واستراتيجية *TRIP* من أجل تحسين أمن الطيران وتوفير التسهيلات في منطقة الشرق الأوسط.

الاستنتاج ٩-١٠ (DGCA-MID/4)

خطة الأمان والتسهيلات (ACAC/MID SECFAL PLAN)

- أن تتم دعوة الدول وأصحاب المصلحة لدعم مجموعة تطوير خطة الأمان والتسهيلات (SECFAL PDG) لتطوير خطة ACAC MID SECFAL / لعرضها وإقرارها من خلال اجتماع MID- RASFG / 1.

الاستنتاج ٥-١٠ | (DGCA-MID/4)

الركاب "المشاغبين"

- أن الدول، التي لم تُفعل قانون التعامل مع الركاب "المشاغبين"، يلزمها أن تصدق على بروتوكول مونتريال لعام ٢٠١٤ وتصدر تشريعات وطنية لتمكين السلطات القضائية المختصة باتخاذ الإجراءات القانونية في حال وجود ركاب "جامحين" على من الطائرة.

الجزء الثاني - تقرير عن بنود جدول الأعمال

تقرير عن أجنحة العمل (عنصر رقم ١) تدشين جدول عمل (أجنحة) إشرافي

(DGCA-MID/4-WP/1)

١,١ . استعرض الاجتماع واعتمد جدول الأعمال التالي:

البند ١ من جدول الأعمال:	تدشين جدول الأعمال الإشرافي
البند ٢ من جدول الأعمال:	مراجعة ومتابعة بنود الإجراءات الناشئة عن الاجتماعات السابقة
البند ٣ من جدول الأعمال:	المسائل الإدارية
البند ٤ من جدول الأعمال:	الملاحة الجوية
البند ٥ من جدول الأعمال:	سلامة الطيران
البند ٦ من جدول الأعمال:	أمن وتيسير الطيران
البند ٧ من جدول الأعمال:	حماية البيئة
البند ٨ من جدول الأعمال:	التعاون التقني
البند ٩ من جدول الأعمال:	النقل الجوي
البند ١٠ من جدول الأعمال:	مواعيد وأماكن الاجتماعات القادمة
البند ١١ من جدول الأعمال:	أي أعمال أخرى

تقرير عن أجددة العمل (عنصر رقم ٢): أعمال المراجعة والمتابعة اللازمة للاجتماع السابق

مراجعة وإجراءات المتابعة على استنتاجات 3 / DGCA-MID

(DGCA-MID/4-WP/2)

٢,١ تم تناول الموضوع في ورقة العمل و WP/2 المقدمة من الأمانة. لاحظ الاجتماع حالة تنفيذ الاستنتاجات الستة التي أقرها اجتماع 3 / DGCA-MID، وكذلك إجراءات المتابعة التي اتخذتها الأطراف المعنية.

تقرير عن أجندة العمل (عنصر رقم ٣) المسائل الإدارية

مواد إرشادية لعقد اجتماعات المديرية العامة للطيران المدني

(DGCA-MID/4-WP/3)

٣,١ تم تناول الموضوع في ورقة العمل و 3 / PPT المقدمة من الأمانة. صادق الاجتماع على الصيغة المنقحة للمادة الإرشادية لعقد اجتماعات المديرين العاملين للطيران المدني (DGCA) في منطقة الشرق الأوسط كما في الملحق (أ٣).

تحديث عالمي لسلامة الطيران والملاحة الجوية

(DGCA-MID/4-PPT/1)

٣,٢ تم تناول الموضوع في ورقة العمل و 1 / PPT المقدمة من الأمانة. تم إطلاع الاجتماع على التطورات العالمية المتعلقة بسلامة الطيران والملاحة الجوية.

استراتيجية منطقة الشرق الأوسط NCLB "خطة عدم ترك أي بلد وراء الركب"

(DGCA-MID/4-WP/3)

٣,٣ تم تناول الموضوع في ورقة العمل و 4 / WP و 2 / PPT المقدمة من الأمانة، ووصي بالتالي عقيب الاجتماع:

- (أ) أن تتم مراجعة وإقرار إعلان NCLB لمنطقة الشرق الأوسط (إعلان مسقط) واستراتيجية NCLB لمنطقة الشرق الأوسط المرفقة في الملحق (٣ ب)؛
- (ب) أن يتم حث الدول على التنسيق مع مكتب الإيكاو للشرق الأوسط لتطوير / وضع اللمسات الأخيرة على خطة عمل NCLB الخاصة بها؛
- (ت) أن يتم تشجيع الدول وأصحاب المصلحة على التنسيق مع مكتب الإيكاو للشرق الأوسط لتوفير المساعدة المطلوبة، دعماً لاستراتيجية منطقة الشرق الأوسط NCLB؛
- (ث) أن تُشجع الدول وأصحاب المصلحة على تقديم مساهمات تطوعية لدعم أنشطة NCLB في منطقة الشرق الأوسط.

٣,٤ اتفق أعضاء الاجتماع على الاستنتاجات التالية:

النتيجة ٤-١ (DGCA-MID/4)

استراتيجية إقليم الشرق الأوسط الخاصة ب (NCLB) | إعلان مسقط

- (أ) أن يتم اعتماد إعلان NCLB لمنطقة الشرق الأوسط (إعلان مسقط) في الملحق (أ٣)؛
- (ب) أن تتم دعوة الدول وأصحاب المصلحة لدعم تنفيذ استراتيجية منطقة الشرق الأوسط NCLB.

خطة تنفيذ MID (MIDIP)

(DGCA-MID/4-WP/5)

٣,٥ تم تناول الموضوع في ورقة العمل WP/5 المقدمة من الأمانة، وورد التالي:

- (أ) لوحظت نتيجة القمة الوزارية العالمية للطيران (GMA)، الرياض، المملكة العربية السعودية، ٢٩-٣١ أغسطس ٢٠١٦؛ والدورة التاسعة والثلاثون لجمعية الإيكاو المتعلقة بإنشاء MIDIP؛
- (ب) لوحظت التغييرات/التطورات المتعلقة بتنفيذ بعض المشاريع/المبادرات التي تدعمها قمة التقييم العالمي للبيئة البحرية؛
- (ت) عُبر عن الدعم لإنشاء MIDIP؛
- (ج) حُث على تشجيع الدول وأصحاب المصلحة من داخل الإقليم وخارجه على تقديم مساهمات مالية تطوعية للإسراع بإنشاء MIDIP؛
- (د) اتفق على تنظيم اجتماع استهلاكي جديد للجنة التوجيهية لـ MIDIP تتألف من المدراء العموم لدول إقليم الشرق الأوسط عند توفر الموارد اللازمة لتنفيذ المشاريع المحددة ومبادرات بناء القدرات

وبناء على أعلاه، اتفق أعضاء الاجتماع على التالي:

النتيجة ٤-٢ (DGCA-MID/4)**خطة إقليم الشرق الأوسط التنفيذية (MIDIP)**

- (أ) أن يتم دعم إنشاء MIDIP؛
- (ب) أن يتم تشجيع الدول وأصحاب المصلحة من داخل الإقليم وخارجه على تقديم مساهمات مالية تطوعية للإسراع بإنشاء MIDIP؛
- (ت) أن يتم تنظيم اجتماع استهلاكي جديد للجنة التوجيهية لـ MIDIP تتألف من المدراء العموم لدول إقليم الشرق الأوسط عند توفر الموارد اللازمة لتنفيذ المشاريع المحددة ومبادرات بناء القدرات.

تقرير عن أجندة العمل (عنصر رقم ٤) الملاحة الجوية

نتائج الاجتماع 16 / MIDANPIRG

(DGCA-MID/4-PPT/3)

- ٤,١ تم تناول الموضوع في ورقة العمل و 3 / PPT المقدمة من الأمانة. وورد الآتي:
- (أ) تم تقديم موجز عن نتائج اجتماع MIDANPIRG / 16 الذي عقد في الكويت، ١٣-١٦ فبراير ٢٠١٧؛
- (ب) ولُوحظ مع التقدير أنشطة وإنجازات MIDANPIRG؛
- (ت) وأُخذت التحديات التي تواجهها المجموعة وهيئاتها الفرعية؛ و
- (ث) حُثت الدول وأصحاب المصلحة على دعم برنامج عمل MIDANPIRG من خلال المشاركة بنشاط في اجتماعات الهيئات الفرعية لـ MIDANPIRG وتوفير المعلومات والخبرات المطلوبة.
- ٤,٢ ولُوحظ مع التقدير أن USA / FAA تقوم بالتنسيق مع مكتب ICAO MID لتنظيم ورشة عمل ASBU لدول الشرق الأوسط وشمال أفريقيا في عام ٢٠١٨ (يشير 9 / IP).

تقرير عن التقدم المحرز بخصوص أولويات وأهداف الملاحة الجوية

(DGCA-MID / 4-PPT / 4 و PPT / 8)

- ٤,٣ تم تناول الموضوع في ورقة العمل و 4 / PPT المقدمة من الأمانة. وتم إطلاع أعضاء الاجتماع على أولويات وأهداف الملاحة الجوية المدرجة في استراتيجية الملاحة الجوية بالشرق الأوسط (MID Doc 002).
- ٤,٤ لاحظ أعضاء الاجتماع مع التقدير أن تقرير الملاحة الجوية لمنطقة الشرق الأوسط لعام ٢٠١٦ قد تم نشره بعد المصادقة عليه من قبل MIDANPIRG / 16.
- ٤,٥ حث أعضاء الاجتماع الدول على تنفيذ أحكام استنتاج MIDANPIRG 16/8 ، وتزويد مكتب ICAO MID ، بالبيانات ذات الصلة اللازمة لتطوير تقرير الملاحة الجوية لمنطقة MID لعام ٢٠١٧ ، بحلول ١ نوفمبر ٢٠١٧.

مشاريع / مبادرات الملاحة الجوية الإقليمية

(DGCA-MID/4-WP/6)

- ٤,٦ تم تناول الموضوع في ورقة العمل WP/6 المقدمة من الأمانة. لاحظ أعضاء الاجتماع ودعم الهيكل التنظيمي المنفتح لـ MAEP والاختصاصات المنقحة لمجلس إدارة MAEP التي تم الاتفاق عليها في اجتماع MIDANPIRG / 16.
- ٤,٧ تم إطلاع أعضاء الاجتماع على التحديات التي تعوق تنفيذ مشروعات الملاحة الجوية الإقليمية / دون الإقليمية.
- ٤,٨ وشجع أعضاء الاجتماع الدول وأصحاب المصلحة على توفير الدعم اللازم للإسراع بتنفيذ مشاريع الملاحة الجوية المتفق عليها.

- ٤,٩ شُجِعَ أعضاء الاجتماع الدول وأصحاب المصلحة على تقديم الدعم الفعال لعمل فرقة العمل ATFM.
- ٤,١٠ اتفق أعضاء الاجتماع مع 16 / MIDANPIRG على أنه ينبغي معالجة / إدارة تنفيذ مشروع تحسين شبكة مسار ATS (ARNOP) من قبل ATM SG.
- ٤,١١ أشار أعضاء الاجتماع إلى أنه من المتوقع أن تتاح النسخة النهائية للأحكام العامة المشتركة الخاصة بـ (CRV) بعد اجتماع لجنة CRV التوجيهي، الذي سيعقد في ديسمبر ٢٠١٧ في مكتب ICAC APAC، بانكوك، تايلاند. شُجِعَ أعضاء الاجتماع الدول على حضور الاجتماع الذي سيعقد في بانكوك في ديسمبر ٢٠١٧.
- ٤,١٢ اتفق أعضاء الاجتماع مع 16 / MIDANPIRG على أنه ينبغي للدول الملتزمة التعامل مع المورد الموصى به لإبرام عقود خدمة فردية، وينبغي على الدول المتبقية إجراء تحليل شامل لفوائد التكلفة (CBA) بما يتعلق بتنفيذ شبكة توصيل معلومات بموجب إطار .CRV

برنامج إجراءات طيران MID (MID FPP)

(DGCA-MID/4-WP/7)

- ٤,١٣ تم تناول الموضوع في ورقة العمل و 7 / PPT المقدمة من الأمانة. أشار أعضاء الاجتماع إلى أن MID FPP ستستضيف في لبنان ووثيقة مشروع MID FPP قيد المراجعة النهائية وسيتم تعميمها على الدول للتوقيع عليها بداية نوفمبر ٢٠١٧.
- ٤,١٤ أقر أعضاء الاجتماع بأن MID FPP ستدعم الدول في تلبية متطلباتها العالمية والإقليمية المتعلقة بتصميم إجراءات الأجهزة ملبية في النهاية أهداف PBN الإقليمية المتفق عليها.
- ٤,١٥ وافق أعضاء الاجتماع على بدء تشغيل MID FPP في يناير ٢٠١٨.
- ٤,١٦ وافق أعضاء الاجتماع على أنه إلى أن يتم تعيين مدير / منسق MID FPP ، سيقدم مكتب الإيكاو MID الدعم الكامل لتشغيل البرنامج ، بالتنسيق الوثيق مع الدولة المضيفة.

النتيجة ٣-٤ (DGCA-MID/4) برنامج إجراءات الطيران

٤,١٧ وافق الاجتماع على الاستنتاج التالي:

- (أ) أن تشجع الدول على توقيع وثيقة مشروع MID FPP مع ICAO TCB ؛
- (ب) وافق أعضاء الاجتماع على أنه إلى أن يتم تعيين مدير / منسق MID FPP ، سيقدم مكتب الإيكاو MID الدعم الكامل لتشغيل البرنامج ، بالتنسيق الوثيق مع الدولة المضيفة؛
- (ت) أن يعقد اجتماع استهلاكي لـ MID FPP في يناير ٢٠١٨؛
- (ث) أن يتم حث الدول وأصحاب المصلحة على المشاركة في الاجتماع الاستهلاكي لـ MID FPP.

مشروع قاعدة بيانات أمن معلومات الطيران (MID (MIDAD)

(DGCA-MID/4-WP/8 & PPT/8)

٤,١٨ تم تناول الموضوع في ورقة العمل 8 / WP و 8 / PPT المقدمة من الأمانة. تم تزويد الاجتماع بتقرير عن التقدم المحرز في مشروع (MIDAD) ونتائج اجتماع لجنة MAEP رقم ٢ (القاهرة، مصر، ١١-١٣ أبريل ٢٠١٦)، اجتماع MIDANPIRG / 16 (الكويت، ١٣-١٦ فبراير ٢٠١٧)، اجتماع MFAD TF / 4 (القاهرة، مصر، ١٧ مايو ٢٠١٧) وورشة عمل EAD-MIDAD (بروكسل، بلجيكا، ٥ - ٦ أكتوبر ٢٠١٧).

٤,١٩ تم الاتفاق عقيب الاجتماع على المضي قدما بمقترح ورشة عمل EAD-MIDAD، والذي يشتمل على ثلاث مراحل تنفيذية:

- المرحلة أ: الهجرة الفردية من دول إقليم الشرق الأوسط إلى EAD
- المرحلة ب: تعيين مدير MIDAD
- المرحلة ج: تنفيذ نظام MIDAD والخدمة

٤,٢٠ اتفق اعضاء الاجتماع على الاستنتاج التالي:

النتيجة ٤-٤ (DGCA-MID/4)

قاعدة بيانات أمن معلومات أمن الطيران في الشرق الأوسط

- (أ) أن يتم تشجيع الدول على التعامل مع EUROCONTROL للانتقال إلى قاعدة بيانات AIS الأوروبية (EAD)؛
- (ب) خطة عمل مفصلة لتنفيذ المرحلة ب: أن يتم تطوير "إعداد مدير MIDAD" بواسطة فرقة عمل MIDAD؛
- (ت) أن يتم تقديم تقرير عن التقدم المحرز أثناء اجتماع 5 / DGCA-MID.

تقرير عن أجندة العمل (عنصر رقم ٥) سلامة الطيران

نتائج الاجتماع 6 / RASG- MIDANPIRG

(DGCA-MID/4-PTT/5)

٥,١ تم تناول الموضوع في ورقة العمل و 5 / PPT المقدمة من الأمانة. ما تم ملاحظته والتوصية به في الاجتماع:

(أ) تم تقديم موجز عن نتائج اجتماع 6 RASG/MID الذي عقد في البحرين، ٢٦-٢٨ سبتمبر ٢٠١٧.

(ب) ولُوحظ مع التقدير أنشطة وإنجازات 6 RASG/MID؛

(ت) ولُحظت التحديات التي تواجهها المجموعة وهيئاتها الفرعية؛

(ث) حُثت الدول وأصحاب المصلحة على دعم المجموعة RASG-MID من خلال المشاركة بنشاط في أنشطتها (بما في ذلك اجتماعات الهيئات الفرعية)، وتوفير المعلومات المطلوبة وتبادل الخبرات وأفضل الممارسات؛ من أجل تنفيذ أهداف الخطة العالمية لسلامة الطيران (GASP)، تقدم العمل المتعلق بمبادرات تعزيز السلامة المحددة (SEIs) والمساهمة في تحقيق أهداف السلامة المتفق عليها؛

(ج) تسريع تنفيذ متطلبات إدارة السلامة (SSP / SMS).

تقرير عن التقدم المحرز بخصوص أولويات وأهداف الملاحه الجوية

(DGCA-MID/4-PTT/6)

٥,٢ تم تناول الموضوع في ورقة العمل و 6 / PPT المقدمة من الأمانة. تم إطلاع اعضاء لاجتماع على أولويات وأهداف واستراتيجية السلامة الجوية في إقليم الشرق الأوسط

٥,٣ لُوحظ أن استراتيجية السلامة في منطقة الشرق الأوسط (الإصدار ٥) قد تم إقرارها في اجتماع 6 / RASG-MID.

٥,٤ لُوحظ مع التقدير أن التقرير السنوي الخامس لسلامة MID قد تم نشره في يناير ٢٠١٧، بعد اعتماده من قبل اللجنة التوجيهية RASG-MID.

٥,٥ لُوحظ مع التقدير تحقيق العديد من أهداف السلامة والتحسينات في العديد من المجالات (تحسن متوسط "التنفيذ الفعال"؛ انخفاض عدد الدول التي تقل "التنفيذ الفعال" فيها عن ٦٠٪، وزيادة النسبة المئوية لإصدار شهادات المطارات، وما إلى ذلك).

٥,٦ وُحُثت الدول على تزويد مكتب الإيكاو للشرق الأوسط بالبيانات ذات الصلة اللازمة لتطوير تقرير السلامة السنوي للشرق الأوسط (ASR)، من أجل دعم عمل MID-ASRT والمساهمة في تعزيز قسم ASR ذات الصلة إلى معلومات السلامة التنبؤية.

٥,٧ لُوحظ أنه سيتم إعادة النظر في استراتيجية السلامة في منطقة الشرق الأوسط خلال القمة الرابعة للسلامة في منطقة الشرق الأوسط وورشه عمل برامج إدارة السلامة (SMS) (أكتوبر ٢٠١٨). وبناء على ذلك، دعا الاجتماع الدول وأصحاب المصلحة إلى المشاركة بنشاط في هذه الفعاليات.

MENA RSOO

(DGCA-MID/4-PTT/7)

- ٥,٨ تم تناول الموضوع في ورقة العمل و 7 / PPT المقدمة من الأمانة، لُوحظ التقدم المحرز فيما يتعلق بإنشاء MENA RSOO.
- ٥,٩ أيد الاجتماع مقترحات المملكة العربية السعودية، والتي قدمت خلال الاجتماع 6 / RASG-MID والتي أيدتها البحرين والكويت والإمارات العربية المتحدة.
- ٥,١٠ اتفق اعضاء الاجتماع على الاستنتاج التالي:

النتيجة ٤-٥ (DGCA-MID/4)

تدشين (MENA RSOO)

- أ) تخضع منطقة MENA RSOO إلى لجنة توجيهية مؤلفة من الدول الأعضاء في MENA RSOO وستكون كل من ICAO و ACAC جزءاً من اللجنة التوجيهية؛
- ب) تقرر اللجنة التوجيهية جميع التفاصيل المتعلقة بإنشاء وتشغيل MENA RSOO (تنظيم، تمويل، إلخ)؛ و
- ت) المملكة العربية السعودية (الدولة المضيفة) مدعوة لتنظيم الاجتماع الأول للجنة التوجيهية MENA RSOO في أقرب وقت
- الاستراتيجية المنقحة لتعزيز التعاون بين دول الشرق الأوسط وشمال إفريقيا (MENA) في توفير وظائف AIG

(DGCA-MID/4-WP/9)

- ث) تم تناول الموضوع في ورقة العمل و 9 / WP المقدمة من الأمانة. استعرضت لجنة الاجتماع وصادقت على استراتيجية تعزيز التعاون بين دول منطقة الشرق الأوسط وشمال إفريقيا في توفير وظائف AIG.
- ٥,١١ اتفق اعضاء الاجتماع على الاستنتاج التالي:

الاستنتاج ٦-٤ (DGCA-MID/4)

استراتيجية تعزيز التعاون بين دول منطقة الشرق الأوسط وشمال إفريقيا في توفير وظائف AIG

- أ) الموافقة على استراتيجية تعزيز التعاون بين دول الشرق الأوسط وشمال إفريقيا في توفير وظائف AIG في الملحق (١٥)؛
- ب) سيتم وضع اللمسات الأخيرة على خارطة الطريق لتنفيذ الاستراتيجية من قبل MID-RASG؛
- ت) تراقب RASG-MID تنفيذ الخطة التفصيلية لضمان تحقيق الأهداف المتفق عليها.

تقرير عن أجندة العمل (عنصر رقم ٦) أمن الطيران والتسهيلات

التطورات في مجال أمن الطيران والتسهيلات

(DGCA-MID/4-WP/11 & PPT/10)

٦,١ تم تناول الموضوع في ورقة العمل WP / 11 و PPT / 10 المقدمة من الأمانة. وتم إطلاع أعضاء الاجتماع على التقدم الذي تحرزته منظمة الطيران المدني الدولي لتعزيز أمن الطيران وتسهيله.

٦,٢ اتفق على أنه يتعين على الدول تنفيذ استراتيجية "رحلة الإيكاو" من أجل تحقيق أمن الطيران المعزز ومنع حركة الأشخاص غير المسموح بهم.

٦,٣ تم تقديم موجز عن الوضع الحالي للخطط التنفيذية ل ICAO PKD في منطقة الشرق الأوسط.

٦,٤ اتفق أعضاء الاجتماع على الاستنتاج التالي:

الاستنتاج ٧-٤ (DGCA-MID/4)

تنفيذ ملاحظات (ICAO PKD)

تسعى الدول للانضمام إلى ICAO PKD لمصادقة وثائق السفر من أجل القضاء على الإجرام عبر الحدود.

تأسيس مجموعة الشرق الأوسط لأمن الطيران والتسهيلات (MID- RASFG)

(DGCA-MID/4-WP/10)

٦,٥ تم تناول الموضوع في ورقة العمل WP/10 المقدمة من الأمانة. لُوَظ مع التقدير أن إعلان الرياض حول أمن الطيران وتسهيلاته في منطقتي ACAC و أقاليم دول الشرق الأوسط قد تم تصديقه من قبل القمة الوزارية العالمية للطيران التي عقدت في الرياض بالمملكة العربية السعودية في الفترة من ٢٩ إلى ٣١ أغسطس ٢٠١٦؛ تم اعتماد الخطة التفصيلية لأمن إفريقيا والشرق الأوسط من قبل المؤتمر الوزاري الإقليمي لأمن الطيران في إفريقيا والشرق الأوسط الذي عقد في شرم الشيخ ، مصر ، ٢٢-٢٤ أغسطس ٢٠١٧.

٦,٦ تم الإيجاز بخصوص نتائج الاجتماعين الأول والثاني لمجموعة تطوير خطة الأمان والتيسير (SECFAL PDG).

٦,٧ أُشيد بالتقدم المحرز في تطوير خطة ACAC / MID SECFAL.

٦,٨ تم استعراض مسودة الدليل الإجرائي MID-RAFSG.

٦,٩ اتفق أعضاء الاجتماع على الاستنتاج التالي:

الاستنتاج ٨-٤ (DGCA-MID/4)

إنشاء (MID-RASFG)

أن يتم إنشاء مجموعة الشرق الأوسط لأمن الطيران وتسهيله (MID-RASFG) لتوفير إطار عمل للدول وأصحاب المصلحة للعمل بشكل تعاوني من أجل تنفيذ الخطة العالمية لأمن الطيران (GASep) واستراتيجية TRIP من أجل تحسين الطيران الأمان والتيسير في منطقة الشرق الأوسط

الاستنتاج ٤-٩ (DGCA-MID/4)

خطة الأمان وال تيسير

(ACAC/MID SECFAL PLAN)

أن تتم دعوة الدول وأصحاب المصلحة لدعم مجموعة تطوير خطة الأمان والتيسير (SECFAL PDG) لتطوير خطة ACAC / MID SECFAL لعرضها وإقرارها من خلال اجتماع MID- RASFG / 1.

التعاون الإقليمي لتعزيز أمن الطيران

(DGCA-MID/4-WP/12 & WP/13)

٦,١٠ تم تناول الموضوع في ورقة العمل WP / 12 و WP / 13 المقدمة من AACO والولايات المتحدة الأمريكية، على التوالي. دُعيت الدول وأصحاب المصلحة إلى تعزيز التعاون في مجال أمن الطيران لتحقيق نتائج مجدية وفعالة.

٦,١١ دُعيت الدول إلى النظر في توصيات AACO التالية:

- تحديد أي تهديد جديد للتشاور والعمل مع الإيكاو والدول المعنية / المتأثرة;
- للعمل مع منظمة الطيران المدني الدولي وشركات الطيران وأصحاب المصلحة المعنيين لوضع تدابير للتعامل مع التهديدات والمخاطر;
- لدعم الإيكاو لتقييم وتطوير تدابير تخفيف مستدامة لردع التهديدات بشكل دائم;
- للتشاور مع شركات الطيران وأصحاب المصلحة المعنيين بشأن مسؤوليات كل صاحب مصلحة وبشأن قابلية التطبيق والجدول الزمنية لتنفيذ التدابير التخفيفية.

٦,١٢ ما ورد في الاجتماع:

- تُلقى تحديثًا عن تهديدات العبوات الناسفة الأخيرة، من قبل USA / FAA
- شُجعت الدول على إقامة شراكة داخل منطقة الشرق الأوسط للتعامل بشكل تعاوني مع التهديدات المتنوعة المستمرة للطيران والبيئة التنظيمية لأمن الطيران الدولي
- شُجعت الدول على استخدام الآليات الإقليمية المتاحة مثل CASP-MID من أجل:
 - تحليل القدرات الحالية لدول الشرق الأوسط والمطارات للوفاء بالمتطلبات الأمنية الجديدة؛
 - تبادل أفضل الممارسات لتنفيذ متطلبات الأمان الجديدة؛
 - تحديد والاستفادة من الفرص أو الآليات المناسبة حيث يمكن تقاسم الموارد لسد الثغرات المحددة في القدرات مع التركيز بشكل خاص على التكنولوجيا والإجراءات اللازمة للكشف عن وجود المتفجرات والأجهزة المتفجرة.
- شُجعت الدول، التي لم تنضم بعد، على الانضمام إلى برنامج CASP-MID (IP / 3).

الركاب "المشاعبين"

(DGCA-MID/4-WP/14)

٦,١٣ تم تناول الموضوع في ورقة العمل WP / 14 التي قدمتها AACO. وأشار الاجتماع إلى الفوائد التي يقدمها بروتوكول مونتريال لعام ٢٠١٤ والتي تتناول الركاب "المشاعبين".

٦,١٤ أشار الاجتماع إلى أن البحرين ومصر والأردن هي الوحيدة التي صدقت على بروتوكول مونتريال لعام ٢٠١٤.

٦,١٥ وشجعت الدول على النظر في إدراج أحكام بروتوكول مونتريال في لوائحها الوطنية، حتى قبل التصديق على البروتوكول.

٦,١٦ اتفق أعضاء الاجتماع على الاستنتاج التالي:

الاستنتاج ٤-١٠ | (DGCA-MID/4)

الركاب "المشاعبين"

➤ أن الدول، التي لم تُفعل قانون التعامل مع الركاب "المشاعبين"، عليها أن تصدق على بروتوكول مونتريال لعام ٢٠١٤ وتصدر التشريعات وطنية لتمكين السلطات القضائية المختصة باتخاذ الإجراءات القانونية في حال وجود ركاب "جامحين".

تقرير عن أجندة العمل (عنصر رقم ٧) حماية البيئة

الطيران المدني الدولي والبيئة

(DGCA-MID/4-WP/15 & PPT/10)

٦,١٧ تم تناول الموضوع في ورقة العمل WP / 15 و PPT / 10 المقدمة من الأمانة. ما تم ملاحظته والتوصية به في الاجتماع:

- تم تقديم موجز عن التطورات الأخيرة في بيئة الطيران، بما في ذلك خطط العمل في الدول على تخفيض انبعاثات غاز ثنائي أكسيد الكربون (CO2) الناجمة عن أنشطة قطاع الطيران الدولي، وخطة (CORSIA)، ووقود الطائرات المستدامة والمطارات الخضراء، وإدارة الضوضاء والتنسيق بين الإيكاو ومنظمات الأمم المتحدة الأخرى بشأن القضايا البيئية. بالإضافة تم استعراض نتائج الدورة التاسعة والثلاثين لجمعية الإيكاو، التي عقدت في ٢٧ سبتمبر - ٦ أكتوبر ٢٠١٦؛
- دُعِم استخدام الأحداث البيئية الإقليمية كفرص لإقامة حوار إقليمي حول كورسيا؛ ودعا الدول إلى المشاركة بنشاط في ورشة العمل الإقليمية للبيئة / كورسيا التي ستعقد في مكتب الإيكاو للشرق الأوسط في عام ٢٠١٨؛
- شجعت الدول على المشاركة في CORSIA منذ بدايتها؛
- دُعيت الدول إلى بناء شراكات والاستثمار في البحوث المستدامة لوقود الطيران وتطويره واستعماله؛
- دُعيت الدول إلى مواصلة تقديم المعلومات لعملية UNFCCC تقوم عليها الإيكاو لمعالجة الانبعاثات من أنشطة قطاع الطيران المدني الدولي؛
- شجعت الدول على النظر في الاستثمار في التكنولوجيا من أجل تنفيذ الإجراءات المدرجة في خطة عمل دولها للحد من انبعاثات ثاني أكسيد الكربون؛
- شجعت الدول على إقامة شراكة مع منظمة الطيران المدني الدولي وتقديم مساهمة مالية توعوية لدعم وتطوير برنامج الإيكاو لحماية البيئة؛
- دُعِم الاستنتاج ٣١/١٦ MIDANPIRG / 16 ودُعيت الدول إلى:
 - تطوير وتحديث خطط عملها بشأن خفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون باستخدام المبادئ التوجيهية الواردة في الوثيقة ICAO Doc 9988؛ ورفعها إلى منظمة الطيران المدني الدولي من خلال موقع APER أو المكتب الإقليمي لمنظمة الطيران المدني الدولي في أقرب وقت ممكن؛
 - اتخاذ الإجراءات اللازمة لتنفيذ تدابير التخفيف المدرجة في خطة العمل الخاصة بهم، بما يتناسب مع إنشاء هيكل مخصص (مثل المديرية، الدائرة، إلخ) داخل سلطات الطيران المدني التي تتعامل مع القضايا البيئية للطيران.

تقرير عن أجددة العمل (عنصر رقم ٨) التعاون التقني/الفني

برنامج التعاون الفني الإيكاو

(DGCA-MID/4-PPT/11)

- ٨,١ تم تناول الموضوع في ورقة العمل و 11 / PPT المقدمة من الأمانة. لوحظت الأهداف الرئيسية لمكتب التعاون الفني للإيكاو (TCB).
- ٨,٢ تم تقييم مشاريع التعاون الفني للإيكاو المنفذة في منطقة الشرق الأوسط.
- ٨,٣ أُشير إلى مزايا استخدام خدمات الإيكاو للتعاون التقني فيما بين البلدان النامية لتنفيذ مشاريع الطيران المدني للدول.
- ٨,٤ وشجعت دول الشرق الأوسط على النظر في الارتباط مع منظمة الطيران المدني الدولي كواحدة من الوكالات المنفذة لمشاريع الطيران المدني وتوقيع اتفاقية الحد الأدنى للقطاع مع إدارة التعاون الفني، إن لم يتم تنفيذها بالفعل.

تقرير عن أجندة العمل (عنصر رقم ٩) النقل الجوي

التنمية الاقتصادية للنقل الجوي

(DGCA-MID/4-WP/17 & PTT/12)

٩,١ تم تناول الموضوع في ورقة العمل WP / 17 و PPT / 12 المقدمة من الأمانة. تم تزويد أعضاء الاجتماع بمعلومات مستكملة عن عمل الإيكاو في إطار الهدف الاستراتيجي - التنمية الاقتصادية للنقل الجوي، والذي يهدف إلى تعزيز تطوير نظام للطيران المدني ذي الجدوى الاقتصادية وتعزيز كفاءته الاقتصادية وشفافيته.

٩,٢ ما تم ملاحظته والتوصية به في الاجتماع:

➤ حالة النقل الجوي في منطقة الشرق الأوسط

➤ التقدم المحرز في متابعة أعمال المؤتمر العالمي السادس للنقل الجوي (ATConf / 6) المتعلق بسياسة وتنظيم النقل الجوي، وكذلك إدارة البنية التحتية والتمويل / التمويل؛

➤ عمل الإيكاو المتعلق ببيانات وتحليلات الطيران، والذي يركز على البيانات الضخمة وأدوات تحليل الأعمال وتوقعات الحركة الجوية.

٩,٣ حُثت الدول على المشاركة في ورشة عمل EUR / MID لتحليل بيانات الطيران، والتي ستستضيفها منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية (OECD)، في باريس، فرنسا، ١٠-١٢ أبريل ٢٠١٨.

٩,٤ شجعت لجنة الاجتماع الدول على:

➤ دعم عمل الإيكاو من أجل التنمية الاقتصادية للنقل الجوي؛

➤ تطبيق ومتابعة سياسات وتوجيهات الإيكاو في مجال النقل الجوي في ممارساتها التنظيمية؛

➤ المساهمة في صندوق النقل الجوي للإيكاو لتنفيذ مشاريع النقل الجوي المختلفة.

حماية المستهلك

(DGCA-MID/4-WP/18)

٩,٥ تم تناول الموضوع في ورقة العمل WP/18 المقدمة من AACO. تم تقديم موجز عن توصيات AACO المتعلقة بحماية المستهلك، بما في ذلك المجالات الرئيسية التي يجب مراعاتها أثناء صياغة اللوائح الوطنية؛ على وجه الخصوص: واجب الحكومات في إتاحة الوقت الكافي لإجراء محادثات تشاور مع أصحاب المصلحة المعنيين قبل اعتماد قوانين/لوائح حماية المستهلك؛ وإتاحة الوقت الكافي بين تاريخ اعتماد وتاريخ تطبيق هذه القوانين/اللوائح.

• أت تقر الدول بأن شركات الطيران ليست مسؤولة وحدها عن تعطيل النقل الجوي وتتنظر في مسؤولية أصحاب المصلحة الآخرين في قوانين ولوائح حماية المستهلك.

• على الإيكاو النظر في دمج نص واضح في بنود الإيكاو للاعتراف بالظروف الاستثنائية (القوة القاهرة) التي تعفي شركات الطيران من المسؤوليات الواردة في قوانين ولوائح حماية المستهلك.

تحرير النقل الجوي

(DGCA-MID/4-WP/19)

٩,٦ تم تناول الموضوع في ورقة العمل و WP/19 المقدمة من AACO. لاحظت لجنة الاجتماع وأيدت آراء وتوصيات AACO المتعلقة بتحرير النقل الجوي والمنافسة العادلة.

رسوم خدمات المطارات والملاحة الجوية

(DGCA-MID/4-WP/20)

٩,٧ تم تناول الموضوع في ورقة العمل WP / 20 المقدمة من IATA. الاجتماع:

- تم تقديم موجز بالتحديات التي تواجه شركات الطيران كافة فيما يتعلق بتحديد رسوم المستخدم؛
- شجعت الدول على اتباع سياسات فرض الرسوم المحددة في الإيكاو Doc 9082؛
- شجعت الدول على حضور ورشة العمل حول رسوم خدمات الملاحة الجوية والمطارات، والتي ستنظم بالاشتراك مع IATA و ICAO في نوفمبر ٢٠١٨ بدعم من AACO و ACI و CANSO.

تقرير عن أجندة العمل (عنصر رقم ١٠) مواعيد وأماكن الاجتماعات القادمة

تواريخ وأماكن اجتماعات 5 / DGCA-MID و 6 / DGCA-MID

(DGCA-MID/4-WP/21)

١٠,١ أشير إلى أن اجتماعات DGCA-MID ستعقد كل عامين وتستضيفها دول MID على أساس تطوعي وتناوبي، إلى أقصى حد ممكن، في الفترة من مارس إلى أبريل تقريباً من الأعوام الفردية (٢٠١١، ٢٠١٣، ٢٠١٥، ٢٠١٧، ٢٠١٩، ٢٠٢١، إلخ).

١٠,٢ تم الاتفاق على أن تستضيف الكويت اجتماع 5 / DGCA-MID في عام ٢٠١٩ (حوالي نوفمبر). فيما يتعلق بمواعيد ومكان اجتماع 6 / DGCA-MID ، تم الاتفاق على اتخاذ القرار النهائي بشأن الدولة المضييفة خلال اجتماع 5 / DGCA-MID في الكويت.

تقرير عن أجددة العمل (عنصر رقم ١١) أي أعمال أخرى

١٠,٣ بناءً على اقتراح مقدم من المملكة العربية السعودية، تم الاتفاق على ضرورة تضمين الأمن السيبراني و RPAS في جدول أعمال اجتماع 5 / DGCA-MID.

المرفقات

مواد إرشادية لعقد اجتماعات المدراء العموم لاجتماعات

الطيران المدني في منطقة الشرق الأوسط

(DGCA-MID MEETINGS)

١. الأهداف والغايات

- ١,١ اجتماع المديرين العام للطيران المدني فريد من نوعه بسبب طبيعته غير الرسمية. والذي يسمح للمدراء العموم/الرؤساء التنفيذيين للطيران المدني بمناقشة أي مسألة تتعلق بأي جانب من جوانب الطيران المدني، بشكل مفتوح وصريح ليسهل التعاون الثنائي والإقليمي في المجالات ذات الاهتمام المشترك. وتوفر هذه المنصة أيضاً رابطاً أساسياً لجميع سلطات الطيران في المنطقة لإقامة علاقة وثيقة وشخصية لتيسير تنسيق أنشطة الطيران المدني في المنطقة.
- ١,٢ وبشكل عام، فإن أهداف وغايات اجتماع المدراء العموم للطيران المدني في منطقة الشرق الأوسط (DGCA-MID) هي كما يلي:

- مراجعة وتبادل المعلومات حول المسائل المهمة مجال الطيران المدني؛
- تعزيز تنسيق أنشطة الطيران المدني في الإقليم؛
- مراجعة عمل MIDANPIRG و RASG-MID؛
- تطوير عناصر عمل محددة ذات أهمية مشتركة للإقليم؛
- توفير التوجيه العام والتنسيق في تنفيذ المعايير والإجراءات في الإقليم؛
- متابعة من قبل أمانة الإيكاو لتنسيق القضايا ذات الأهمية في الوقت المناسب وبطريقة منظمة.

٢. استضافة الاجتماع

- ٢,١ يعقد الاجتماع كل سنتين من قبل دول منطقة الشرق الأوسط على أساس تطوعي وتناوب.

٣. المشاركين

- ٣,١ يضم الاجتماع المدراء العموم / الرؤساء التنفيذيين وممثلين من دول الشرق الأوسط الخمسة عشر التي تم اعتمادها مكاتب الإيكاو الإقليمية في الشرق الأوسط (البحرين، مصر، إيران (جمهورية - الإسلامية)، العراق، الأردن، الكويت، لبنان، ليبيا، عمان، قطر، المملكة العربية السعودية، السودان، سوريا، الإمارات العربية المتحدة (الإمارات العربية المتحدة) واليمن). إن المكتب الإقليمي للإيكاو له دور أساسي ومتكامل، إذ أنه يقوم مقام أمين السر في الاجتماعات، وله دور فعال بتخطيط الاجتماع وإدارته والمتابعة النهائية للبنود والإجراءات، التي يتم تطويرها في كل اجتماع.

- ٣,٢ فلسطين مدعوة كعضو مراقب، ويمكن دعوة الدول من خارج منطقة الشرق الأوسط للمشاركة بشكل خاص استثنائي، في حال ارتأيت جدوى في ذلك لأعمال الاجتماع.

- ٣,٣ يمكن دعوة المنظمات الدولية / الإقليمية مثل AACO و ACI و ACAC و CANSO و GCC و IATA و IFALPA بشكل منتظم لحضور DGCA-MID كمراقبين. يمكن دعوة المنظمات الأخرى من قبل كل من الدولة المضيفة والمكتب الإقليمي لمنظمة الطيران المدني الدولي، حسب الضرورة.

٣,٤ تقرر الدولة المضيفة أيضًا مشاركة مختلف الوكالات / المنظمات في الدولة - مثل ممثلين عن مقدمي خدمات الملاحة الجوية وسلطات المطارات والسلطات العسكرية والخطوط الجوية الوطنية وغيرها، حسب ما تقتضيه الحاجة.

ملاحظة: عادة ما يتم دعوة رئيس مجلس الإيكاو أو الأمين العام للإيكاو من قبل الدولة المضيفة لحضور ضيف شرف.

٤. كيفية عقد الاجتماعات

٤,١ يعد المكتب الإقليمي لمنظمة الطيران المدني الدولي (ICAO) بالتنسيق مع الدولة المضيفة خطاب دعوة للاجتماع. يتم إرسال خطاب الدعوة إلى جميع المشاركين، عادة قبل ٩٠ يومًا من الاجتماع.

٤,٢ يجب أن تتضمن رسالة الاجتماع جدول الأعمال المؤقت للاجتماع، مع ملاحظات توضيحية من أجل مساعدة المشاركين في التحضير للاجتماع.

٤,٣ على الدولة المضيفة إعداد قائمة الفنادق والنشرة التي تحتوي على معلومات إدارية وغيرها من المعلومات المفيدة عن الاجتماع، وذلك بالتنسيق مع المكتب الإقليمي للإيكاو ليتم إرفاقها أيضًا برسالة الاجتماع.

ملاحظة: ينبغي توفير أسعار جذابة للإقامة الفندقية للوفود؛ أين ما كان ذلك ممكنًا، أذ ينبغي أن تكون الأسعار مناسبة وفي متناول جميع الوفود. سيؤدي ذلك إلى تجنب الصعوبات اللوجستية وسيسهل حركة الوفود دون عوائق للاجتماعات والمهام والزيارات وما إلى ذلك.

٥. إدارة الاجتماعات

٥,١ يجب إدارة DGCA-MID على النحو التالي:

أ) أن ينتخب ممثلين دول الأعضاء رئيساً للاجتماع حسب التقاليد، إذ سيتم انتخاب المدير العام للطيران المدني (DGCA) للدولة المضيفة أو من يمثله رئيساً للاجتماع؛ ومدير عام الطيران المدني (DGCA) للدولة التي تستضيف الاجتماع و DGCA-MID المقبل نائباً للرئيس.

ب) وسيشغل المدير الإقليمي لمكتب الإيكاو في الشرق الأوسط، القاهرة، منصب أمين سر الاجتماع.

٦. اللغة

٦,١ تستخدم اللغتان العربية والإنجليزية لإنتاج الوثائق وإجراء الاجتماع. تضمن الدولة المضيفة إتاحة جميع أوراق عمل الاجتماع باللغتين العربية والإنجليزية واتخاذ الترتيبات اللازمة، بالتنسيق مع المكتب الإقليمي لمنظمة الطيران المدني الدولي، لضمان الترجمة الشفوية من الإنجليزية إلى العربية والعكس أثناء الاجتماع (المناقشات).

٦,٢ يجب أن يتم إصدار مسودة تقرير الاجتماع باللغة الإنجليزية فقط. تتحمل الدولة المضيفة مسؤولية ترجمة تقرير الاجتماع من الإنجليزية إلى العربية، خلال ثلاثة (٣) أشهر من نشر التقرير النهائي للاجتماع.

٧. جدول أعمال

٧,١ يضع الأمين العام بالتشاور مع الرئيس (الدولة المضيفة) جدول أعمال مؤقت للاجتماع.

- ٧,٢ يعمم جدول الأعمال المؤقت مع الملاحظات التوضيحية مع خطاب الدعوة للتعليق من قبل المشاركين المتوقعين.
- ٧,٣ عند افتتاح الاجتماع، يجوز لأي دولة أو منظمة دولية / إقليمية أن تقترح إدراج بنود إضافية على جدول الأعمال، ويتم قبول ذلك إذا وافقت أغلبية الدول التي حضرت الاجتماع على ذلك.
- ٧,٤ لغرض التقييس وللزوم موافقة أعضاء الاجتماع على تغييرات جدول الأعمال، يجب ألا يختلف جدول الأعمال عن التالي:
- (١) تدشين جدول الأعمال المؤقت
 - (٢) مراجعة ومتابعة بنود الإجراءات الناشئة عن الاجتماعات السابقة
 - (٣) المسائل الإدارية
 - (٤) الملاحة الجوية
 - (٥) سلامة الطيران
 - (٦) التطورات في مجال أمن الطيران والتسهيلات
 - (٧) حماية البيئة
 - (٨) التعاون التقني
 - (٩) النقل الجوي
 - (١٠) مواعيد وأماكن الاجتماعات القادمة
 - (١١) أي أعمال أخرى
٨. الوثائق الداعمة
- ٨,١ تقوم الأمانة والدول والمنظمات الدولية / الإقليمية بإعداد وثائق اجتماعات DGCA-MID التي تتم دعوتها بانتظام لحضور اجتماعات DGCA-MID بصفة مراقبين.
- ٨,٢ تقدم الوثائق الداعمة على شكل:
- (أ) أوراق المعلومات: تهدف فقط إلى تزويد المشاركين في الاجتماع بمعلومات واقعية حول تطورات المسائل الفنية أو الإدارية المهمة وعادةً لا يتم تقديمها أثناء الاجتماع؛
- (ب) أوراق العمل: تشكل الأساس الرئيسي للمناقشات حول مختلف البنود المدرجة على جدول الأعمال.
- ٨,٣ ينبغي أن تقتصر كل ورقة على بند واحد من بنود جدول الأعمال أو بند فرعي وأن تحتوي، حسب الاقتضاء، على مقدمة للموضوع ومناقشة موجزة واستنتاجات مع مقترحات محددة للعمل (الإجراءات) التي يمكن استكمالها.
- ٨,٤ تمتنع المنظمات الدولية / الإقليمية إلى أقصى حد ممكن عن تقديم أوراق العمل ذات الطبيعة التقنية. ينبغي أن تركز ورقات العمل التي ستعرض على اجتماعات المديرية العامة للطيران المدني على الاستراتيجيات والمشاريع الإقليمية وأوجه القصور المشتركة والتحديات والتعاون الثنائي والإقليمي في المجالات ذات الاهتمام المشترك.
- ٨,٥ إلى أقصى حد ممكن، يجب ألا يتجاوز طول أوراق العمل المقدمة إلى اجتماعات DGCA-MID ثلاث (٣) صفحات.

- ٨,٦ ينبغي تقديم أوراق العمل لاجتماعات DGCA-MID إلى المكتب الإقليمي لمنظمة الطيران المدني الدولي، قبل شهر واحد على الأقل من الاجتماع لمراجعتها، بالتنسيق الوثيق مع الدولة المضييفة، من أجل ضمان التقيد بالشرط ٨,٣ الوارد أعلاه. يتم الاحتفاظ بالقرار المتعلق بقبول أوراق العمل لدى المكتب الإقليمي لمنظمة الطيران المدني الدولي والدولة المضييفة.
- ٨,٧ سيتم إتاحة أوراق العمل فقط باللغتين العربية والإنجليزية (الدولة المضييفة مسؤولة عن الترجمة)؛ سيتم توفير أوراق المعلومات والعروض التقديمية (PPTs) باللغة الأصلية فقط. ينبغي أن ينسق المكتب الإقليمي لمنظمة الطيران المدني الدولي (ICAO) على أساس كل حالة على حدة مع الدولة المضييفة إذا كانت هناك حاجة لترجمة مرفقات أوراق العمل أم لا.
- ٨,٨ كجزء من الآلية المستخدمة لمراجعة واختيار أوراق العمل التي سيتم تقديمها إلى اجتماعات المديرية العامة للطيران المدني، فإن المكتب الإقليمي لمنظمة الطيران المدني الدولي، بالتنسيق الوثيق مع الدولة المضييفة، يضمن أن أوراق العمل المقدمة إلى الاجتماع تكرر العمل المنجز في إطار هيئة الطيران المدني العربية (ACAC).

٩. جدول الاجتماعات

- ٩,١ يعد المكتب الإقليمي لمنظمة الطيران المدني الدولي (ICAO) بالتنسيق مع الدولة المضييفة خطاب دعوة للاجتماع. يجب توزيع الجدول اليومي على المشاركين أثناء التسجيل. ينبغي أن يقدم قائمة مفصلة بالأنشطة التي يتعين تنفيذها لكل جلسة (حفلة الافتتاح، عرض / مناقشة أوراق العمل، أوراق المعلومات والعروض التقديمية، إلخ). يجب أن تدرج فعاليات الاجتماع، إن وجدت، مثل البرامج الثقافية والزيارات ومشاهدة المعالم السياحية ووجبات الغداء والعشاء والمرطبات، وما إلى ذلك، في الجدول اليومي للاجتماع.

١٠. التحضير للاجتماع

- ١٠,١ من أجل التنظيم والإدارة الفعالين للاجتماع، تُعين الدولة المضييفة جهة تنسيق وتُنشئ في نهاية المطاف لجنة تنظيمية لتنسيق الأنشطة المختلفة المرتبطة باستضافة هذا الحدث الهام، بالتعاون الوثيق مع المكتب الإقليمي لمنظمة الطيران المدني الدولي، حتى يتسنى لأي مسألة غير متوقعة الذي يأتي يتم حلها في الوقت المناسب وبطريقة فعالة.
- ١٠,٢ الحد الأدنى لمتطلبات استضافة الاجتماع هي كما يلي:

- (أ) غرفة اجتماعات، مجهزة بطاولة على شكل U للأربعة أشخاص، مع بقية التجهيزات والمرافق (بما في ذلك الميكروفونات) لخدمة ما بين ٥٠ و ٦٠ مشاركًا؛
- ملاحظة: يمكن أن يتغير عدد المشاركين وفقًا لحضور الدولة المضييفة.
- (ب) منصة وأعمدة أعلام لعلم اللايكاو وأعلام الدولة المضييفة؛
- (ت) لافتة إرشادية في بهو المكان الرئيسي بالإضافة إلى علامات أخرى في جميع أنحاء مكان الاجتماع لتوجيه المشاركين إلى غرفة الاجتماعات؛
- (ث) غرفة مجاورة للأمانة مع آلة تصوير واحدة للخدمة الشاقة؛
- (ج) كمبيوتر وطابعة واحدة؛
- (ح) سكرتيرة/سكرتير محلي واحد (١) يجيد اللغتين العربية والإنجليزية تحدثًا وكتابة.
- (خ) توفير خدمات تكنولوجيا المعلومات: إنترنت اللاسلكي (Wi-Fi) في غرفة الاجتماعات لاستيعاب جميع المشاركين وتمكينهم من العمل من أجهزة الكمبيوتر المحمولة الخاصة بهم. توفير العديد من نقاط الطاقة الكهربائية لأجهزة الكمبيوتر

3A-

المحمولة المشاركة وأجهزة الكمبيوتر في غرفة الاجتماعات، بما في ذلك طاولة الرأس؛

(د) منصة لتسجيل المشاركين؛

(ذ) مساند للكتابة وأقلام حبر ورصاص؛

- ر) جهاز عرض فيديو مع شاشة وقلم تأشير (ليزر)؛
ز) تجهيز استراحة لتناول قهوة مرتين يومين.

- ملاحظة:
- الأمان: وفقاً لمتطلبات إدارة السلامة والأمن (UNDSS) التابعة للأمم المتحدة، تقع مسؤولية أمن الحدث والمشاركين وموظفي الإيكاو على عاتق الدولة المضييفة.
 - تقدم الدولة المضييفة المساعدة اللازمة لإصدار تأشيرة دخول للمشاركين الذين يحتاجون إلى هذه المساعدة.
 - توفر الدولة المضييفة ترتيبات الاجتماعات بما في ذلك تذاكر السفر الجوي والإقامة الفندقية إلى جانب خدمات الاستقبال والمساعدة في المطار لأمانة الإيكاو (موظفو المكتب الإقليمي للشرق الأوسط في القاهرة، مصر) أو رئيس مجلس الإيكاو أو الأمين العام للإيكاو (ضيف شرف) وأي موظفين آخرين في المقر الرئيسي للإيكاو .



إعلان منطقة الشرق الأوسط
(إعلان مسقط)

١٩ أكتوبر ٢٠١٧

الإعلان

نحن المدراء العموم للطيران المدني والرؤساء التنفيذيون لهيئات الطيران المدني في منطقة الإيكاو الشرق الأوسط ((MID، نجتمع في مسقط، سلطنة عُمان، ١٧-١٩ أكتوبر ٢٠١٧، بمناسبة "الاجتماع الرابع للمدراء العموم للطيران المدني في الشرق الأوسط (DGCA- MID / 4) " والذي نظّمته سلطنة عمان:

(أ) واضعين في الاعتبار:

١. اتفاقية الطيران المدني الدولي (اتفاقية شيكاغو)
٢. قرار المجلس رقم A39-23 المتعلق بمبادرة "لن نترك أي دولة خلف الركب" (NCLB).
٣. قرارات الجمعية، بما في ذلك A38-5 و A38-11 و A38-12 و A38-15 و A38-16 و A38-17 و A33-9 ، تحت الدول على زيادة تنفيذ معايير الإيكاو والممارسات الموصى بها (SARPs)
٤. إعلان الدوحة بشأن سلامة الطيران والملاحة الجوية في منطقة الشرق الأوسط (أبريل ٢٠١٥)
٥. إعلان الرياض حول أمن الطيران والتسهيلات في منطقتي ACAC و ICAO (أغسطس ٢٠١٦)
٦. خطة عمل تفصيلية لأمن إفريقيا والشرق الأوسط (شرم الشيخ، مصر، أغسطس ٢٠١٧)
٧. إعلان دبي حول الأمن السيرياني (أبريل ٢٠١٧)
٨. استراتيجية سلامة منطقة الشرق الأوسط
٩. استراتيجية الملاحة الجوية بمنطقة الشرق الأوسط
١٠. النتائج التي توصل إليها البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة (USOAP) وأنشطة البرنامج العالمي لتدقيق الأمن (USAP)، والتي لا تزال تشير إلى أن العديد من الدول تواجه صعوبات في تنفيذ سياسات الإيكاو
١١. التحديات المختلفة والحقائق الجيوسياسية والاقتصادية لمختلف الدول الأعضاء المعتمدة لدى المكتب الإقليمي لمنظمة الطيران المدني الدولي

(ب) آخذين في الحسبان:

١. ينبغي لجميع الدول أن تنفذ بفعالية معايير وممارسات الإيكاو الموصى بها (SARP) والسياسات بحيث يكون لدى جميع الدول أنظمة نقل جوي آمنة وفعالة وممكنة اقتصادياً وسليمة بيئياً تدعم التنمية المستدامة والازدهار الاجتماعي والاقتصادي، والذي يساعد في النهاية على خلق علاقات وطيدة والحفاظ على التفاهم بين دول وشعوب العالم.
٢. اختلاف مستوى القدرة على الامتثال للممارسات المعتمدة (SARP) والمحافظة عليها، فإن الدول ليست قادرة دائماً على تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية بفعالية في الوقت المناسب وبالسرعة التي تنص عليها منظمة الطيران المدني الدولي.
٣. من الأفضل إحراز المزيد من التقدم في تحسين الطيران المدني، بما في ذلك الموارد البشرية والمالية لتنفيذ أنشطة المساعدة المصممة بفعالية حسب احتياجات كل دولة على حدة والذي يتحقق من خلال نهج تعاوني منسق مع جميع أصحاب المصلحة.

- ٤ . ترتبط الأهداف الاستراتيجية للإيكاو بـ ١٣ من أصل ١٧ هدف من أهداف الأمم المتحدة للتنمية المستدامة (SDGs).
- ٥ . سيؤدي التنفيذ الناجح لمبادرة (NCLB) إلى تعزيز أنظمة النقل الجوي للدول ومواءمتها مع تحقيق أهداف الأمم المتحدة للتنمية المستدامة (SDG).

ت) وإذ يثني على

- ١ . منظمة الطيران المدني الدولي (ICAO) لقيادة مبادرة منظمة الطيران المدني الدولي (NCLB) ومساعدتها التقنية المستمرة لدول منظمة الطيران المدني الدولي؛
- ٢ . الدول والمنظمات الدولية التي تقدم مساهمات عينية ومالية تطوعية لدعم مبادرة NCLB التابعة لمنظمة الطيران المدني الدولي وأنشطة NCLB لمنطقة الشرق الأوسط.

ث) ونهدف إلى

- ١ . وضع ترتيبات للتعاون المتبادل في تعزيز وتطوير الطيران المدني، دعماً لمبادرة منظمة الطيران المدني الدولي (NCLB)، من أجل مساعدة الدول في منطقة الشرق الأوسط على زيادة "التنفيذ الفعال" (EI) لنماذج SARAP.
- ٢ . تعزيز الإرادة السياسية والمشاركة على أعلى مستوى والمساءلة للإسراع في تنفيذ الالتزامات المتفق عليها سابقاً في إعلان الدوحة لتحقيق أهداف السلامة الجوية والملاحة الجوية الإقليمية.
- ٣ . تحسين القدرة الإقليمية على مراقبة الأمن والسلامة.
- ٤ . إقامة شراكات طويلة الأجل بين الدول بناءً على مواقف مريحة للجانبين.

د) ونوصي بـ

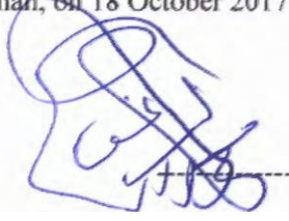
- ١ . حث الدول على المشاركة بنشاط ما في أنشطة مكتب الإيكاو للشرق الأوسط لتعزيز "التنفيذ الفعال" (EI) لسياسات الإيكاو والممارسات الموصى بها.
- ٢ . تشجيع الدول على اتخاذ التدابير المناسبة لزيادة تعزيز قدراتها في مجال مراقبة السلامة والأمن ومستوى تنفيذ سياسات وخطة الإيكاو الموصى بها، من خلال وضع وتنفيذ خطة عمل NCLB مصممة لتحقيق أهداف الأداء الإقليمي
- ٣ . حث الدول وقطاع الطيران والمؤسسات المالية والجهات المانحة وأصحاب المصلحة الآخرين على التنسيق والتعاون فيما بينهم ومن خلال الإيكاو ، ودعم تنفيذ أنشطة المساعدة بما يتماشى مع الأولويات العالمية والإقليمية التي حددتها الإيكاو ، وبالتالي تجنب تكرار أو الجهود المبدولة.
- ٤ . تشجيع الدول على أن تدرج في مشاريعها لتطوير البنية التحتية للطيران، وعناصر التدريب وبناء القدرات تهدف إلى تعزيز سلطات الطيران المدني لديها لتمكين الإشراف الفعال على هذه البنية التحتية.

٥. تشجيع الدول على إقامة شراكات مع الدول والمؤسسات المالية والجهات المانحة في القطاع وغيرها من أصحاب المصلحة من ال ICAO لتعزيز أنظمة الطيران المدني وقدراتها الرقابية.
٦. ندعو الدول والشركاء المعنيين القادرين على القيام بذلك لتزويد الدول المحتاجة ماليا وتقنيا لمساعدتهم في تعزيز أنظمة الطيران المدني من خلال تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية (SARPs) والوفاء بمسؤولياتها في مجال الرقابة.

(٥) وقرنا

٧. اعتماد استراتيجية NCLB في منطقة الشرق الأوسط مرفق أ؛
٨. توفير الدعم الضروري والموارد اللازمة لتنفيذ استراتيجية NCLB في منطقة الشرق الأوسط.

Done and adopted in Muscat, Oman, on 18 October 2017





ICAO UNITING AVIATION

استراتيجية NCLB في منطقة الشرق الأوسط



الإصدار الأول ١٩ أكتوبر ٢٠١٧

جدول المحتويات

صفحة

٣	١. الخلفيات
٥	٢. تحديات للدول
٥	٣. الأهداف
٦	٤. تحديد أولويات الدول في السلامة
٨	٥. استراتيجية NCLB في منطقة الشرق الأوسط – المراحل
١٠	٦. استراتيجية NCLB في منطقة الشرق الأوسط – الخطة

استراتيجية NCLB في منطقة الشرق الأوسط

١. الخلفيات

- ١,١ حدد مجلس الإيكاو أنه لا يزال هناك تباين كبير بين الدول في تنفيذ معايير الإيكاو والممارسات الموصى بها (SARP). ونتيجة لذلك، تم إنشاء مجلس مبادرة NCLB التابعة لمنظمة الطيران المدني الدولي للمساعدة في ضمان مواعمة تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية على نحو أفضل على الصعيد العالمي حتى يتسنى لجميع الدول الوصول إلى الفوائد الاجتماعية والاقتصادية الهامة للنقل الجوي الآمن والموثوق. ولتجنب هذه الفجوة، ينبغي أن تركز الإيكاو أنشطتها على الدول التي تفتقر إلى القدرات الرقابية الأساسية للتنفيذ الفعال لسياسات الإيكاو والممارسات الموصى بها SARP، لا سيما في المجالات الأولوية كالسلامة والملاحة الجوية والكفاءة والأمن. ولذلك، ينبغي إيلاء اهتمام خاص لمساعدة تلك الدول التي لديها مخاطر حادة في مجال الأمن والسلامة.
- ١,٢ ينبغي أن تجد الإيكاو أفضل طريقة لتقليص هذه الفجوة وزيادة مستوى الإقليمي التنفيذ الفعال (EI)، من خلال توفير المزيد من المساعدة للدول النامية، ولإلءاء دور تنسيقي أكثر نشاطاً بين الدول وتوليد الإرادة السياسية لتجميع الموارد، والمشاركة في الجهود الإقليمية، وتخصيص صناديق التبرعات وبناء القدرات.
- ١,٣ وفقاً لقرار اجتماع المجلس NCLB، 23-39A، ينبغي لجميع الدول أن تنفذ بفعالية معايير وممارسات الإيكاو الموصى بها (SARP) والسياسات بحيث يكون لدى جميع الدول أنظمة نقل جوي آمنة وفعالة ومقبولة اقتصادياً وسلمية بيئياً تدعم التنمية المستدامة والازدهار الاجتماعي والاقتصادي، والتي تساعد في النهاية على خلق علاقات وطيدة والحفاظ على التفاهم بين دول وشعوب العالم ومن الأفضل إحرار المزيد من التقدم في تحسين الطيران المدني، بما في ذلك الموارد البشرية والمالية لتنفيذ أنشطة المساعدة المصممة بفاعلية حسب احتياجات كل دولة على حدة وذلك من خلال نهج وتعاوني منسق بالشراكة مع جميع أصحاب المصلحة.
- ١,٤ تهدف مبادرة الإيكاو (NCLB)، والتي تم إطلاقها في ديسمبر ٢٠١٤، إلى توفير الدعم لجميع الدول ودعم الأهداف الاستراتيجية الخمسة للإيكاو، من أجل حل مشاكل السلامة الخطيرة (SSCs) والمخاوف الأمنية الهامة (SSECs) وللتنفيذ الفعال لواجبات الإيكاو الخاصة والسياسات والخطط والبرامج، بطريقة منسقة عالمياً؛ وتعزيز وتنفيذ جميع أنشطة إيكاو المساعدة.
- ١,٥ من خلال مبادرة NCLB، قررت الإيكاو أن تكون أكثر فاعلية في الدعم المباشر لجميع الدول الراغبة التي تحتاج إلى مساعدة لتطوير وتحسين نظام الطيران لديها من خلال تنفيذ المعايير والسياسات العالمية للإيكاو. ستعمل الإيكاو، من خلال دورها كمدافعة عن الطيران، مع الدول لضمان إيلاء أهمية أكبر للطيران في سياق التنمية على مستوى البلد.
- ١,٦ تسعى مبادرة NCLB إلى تحسين تقديم دعم التنفيذ إلى الدول. يعد الدعم والتعاون والمساعدة من الدول والمنظمات الدولية والصناعة وأصحاب المصلحة الآخرين أمراً ضرورياً لنجاح جهود الإيكاو هذه لضمان عدم ترك أي بلد وراءه.
- ١,٧ يقوم المكتب الإقليمي لمنظمة الطيران المدني الدولي (ICAO) بتعزيز ومراقبة تنفيذ المعايير والممارسات الموصى بها (SARP) في ١٥ دولة عضوة في منظمة الطيران المدني الدولي (ICAO) التي تم اعتمادها فيها.
- ١,٨ تواجه منطقة الشرق الأوسط مجموعة واسعة من التنوع الجيوسياسي، وموصفات المجال الجوي، والتحديات التشغيلية وقضايا بناء قدرات الطيران المدني.

١,٩ لضمان نجاح إجراءات المساعدة / التعاون، تحتاج الإيكاو أولاً إلى فهم عميق للأسباب الجذرية لأي دولة غير قادرة على تحسين مستوى تنفيذ قواعدها الخاصة. بمجرد تحقيق ذلك، من الضروري اختيار أفضل الدول المرشحة لنشر مشاريع المساعدة / التعاون الفني التي ستؤدي إلى تحسين مستدام للتطبيق الفعال لـ USOAP.

١,١٠ لا يمكن تصميم استراتيجية فعّالة لـ NCLB إلا من خلال جمع ما يكفي من المعلومات حول التنظيم والهيكل والتسلسل الهرمي الرسمي وغير الرسمي والجوانب الثقافية وما إلى ذلك. تطوير وثيقة المشروع الضرورية والسعي للحصول على الدعم من الجهات المانحة التي قد تكون مهتمة بإعانة مبادرة NCLB.

٢. تحديات للدول

٢,١ لا تزال الدول تواجه العديد من التحديات فيما يتعلق بتنفيذ معايير منظمة الطيران المدني الدولي والممارسات الموصى بها (SARP)، والتي تحول دون الحصول على نظام نقل جوي آمن، وفعال، ومقبول اقتصادياً وسليماً بيئياً.

٢,٢ من أجل تحقيق أهداف مبادرة NCLB، من المهم أيضاً تحديد ومعالجة التحديات التي تواجه الدول لتنفيذ سياسات وخطط منظمة الطيران المدني الدولي.

➤ فيما يلي، بعض التحديات الرئيسية الشائعة لكثير من الدول في منطقة الشرق الأوسط:

- النمو السريع والمستمر لحركة المرور في منطقة الشرق الأوسط، مما يزيد الطلب على سعة المجال الجوي ويفرض الاستخدام الأمثل للمجال الجوي والمطارات المتاحة؛
- عدم كفاية الموارد المالية والبشرية؛
- استبقاء وتدريب / إعادة تدريب الموظفين؛
- البيئة المتغيرة مع تطوير التكنولوجيات الجديدة وSARP.
- أوجه القصور الحالية؛
- القضايا السياسية والحكومية والمؤسسية والقانونية؛
- الدول لديها أولويات أخرى أعلى من الطيران كحالات الطوارئ والكوارث الطبيعية، والصحة العامة، والاضطرابات المدنية، إلخ.

٣. الأهداف

٣,١ سيتوقف نجاح مبادرة NCLB على التعاون في الدعم والموارد المقدمة من الجهات المانحة إذ يتطلب الأمر التزاماً قوياً من الدول، بما في ذلك قطاعات الطيران والقطاعات الأخرى. تتمثل إحدى أولويات NCLB في حشد الإرادة السياسية اللازمة لدعم تحسينات الطيران إذ تؤدي الإيكاف دوراً قيادياً في مجتمع الطيران لتسهيل الاتصال والتنسيق بين أصحاب المصلحة الرئيسيين فيما يتعلق بأنشطة المساعدة. سيسمح ذلك بالنمو المستمر لنظام آمن ومستقر وفعال وقابل للتطبيق اقتصادياً، وسليماً بيئياً وذو إطار تطوري سليم على الصعيدين الدولي والوطني، سامحاً للمشاركة في توفير الموارد من أجل التنفيذ الفعال للمعايير والسياسات العالمية للطيران.

٣,٢ الأهداف الرئيسية لمبادرة NCLB تشمل:

- أ) تقديم دعم معزز للدول في التنفيذ الفعال لأهداف وخطط وسياسات الإيكاف على نحو أكثر تنسيقاً وشمولاً ومواءمة عالمياً؛
- ب) تشجيع حل مشكلات الأمان الخطيرة (SSCs) والمشكلات الأمنية (SSeCs)، إن وجدت.

وسائل تحقيق أهداف NCLB:

- الدعوة إلى فوائد الطيران للدول على أعلى المستويات؛
- إعطاء الأولوية لاحتياجات المساعدة وتقييم المخاطر لكل دولة؛
- تسهيل ودعم تنفيذ مبادرات بناء القدرات؛
- إقامة وتعزيز الشراكات؛
- تعبئة الموارد للمشاريع المتعلقة بالطيران؛
- تطوير أدوات وخدمات دعم التنفيذ؛
- رصد التقدم المحرز من جانب الدول والاعتراف به.

إعلان الدوحة

٣,٣ حدد إعلان الدوحة واستراتيجيات السلامة والملاحة الجوية في منطقة الشرق الأوسط أهداف الإقليمية لرصد الأداء على الصعيدين الوطني والإقليمي، بهدف تعزيز السلامة وتحسين قدرة الملاحة الجوية وكفاءتها، من خلال نهج تعاوني منسق في شراكة مع جميع أصحاب المصلحة تحت قيادة الإيكاو . وإن لم يكن هناك متطلبات محددة لكل دولة للمساهمة في تحقيق الأهداف الإقليمية.

٣,٤ تتضمن استراتيجية NCLB لمنطقة الشرق الأوسط الالتزامات المتفق عليها مسبقاً في إعلان الدوحة، وتهدف إلى تعزيز تحقيق الأهداف الإقليمية، بما في ذلك:

- أن يتجاوز متوسط معدل التنفيذ الفعال ٧٠٪ بحلول عام ٢٠٢٠؛
- أن يكون لدى ١١ دولة ما لا يقل عن ٦٠٪ التنفيذ الفعال EI بحلول عام ٢٠٢٠.

٣,٥ سيتم تحقيق ذلك من خلال:

- تحديد الدول التي تفتقر إلى القدرات الرقابية الأساسية للتنفيذ الفعال لأهداف الإيكاو SARP؛
- تحديد أولويات الدول من حيث تقديم المساعدة المطلوبة؛
- اختيار أفضل الدول المرشحة لنشر مشاريع المساعدة التعاون الفني التي ستؤدي إلى تحسين مستدام للتنفيذ الفعال (EI)؛
- نهج استباقي لتعزيز الإرادة السياسية والالتزام على مستوى الأعلى؛
- الاتفاق مع الدول المعنية، كجزء من خطة عمل محددة، على نتائج قابلة للقياس وتعريف واضح للمساءلة عن تحقيق الأهداف المحددة؛
- تحديد الجهات المبادرة/القيادية (الدولة أو الإيكاو أو صاحب المصلحة) لتقديم المساعدة المطلوبة.

٤. تحديد أولويات الدول في السلامة

٤,١ تصنف دول الشرق الأوسط في أربع (٤) مجموعات، على النحو التالي:

- ١- الدول ذات SSC؛
- ٢- الدول التي لم يتم التفتيش عليها أو ذات معدل تنفيذ الفعال أقل من 60% ($EI < 60$)؛
- ٣- الدول التي يتراوح معدل تنفيذ الفعال فيها بين ٦٠ و ٧٠٪ ($60 \leq EI < 70$)؛

-
٤- الدول ذات معدل تنفيذ فعال أكثر من ٧٠٪ ($EI \geq 70$).

٤,٢ ينبغي النظر في معايير / عوامل أخرى لتوفير مساعدة NCLB المطلوبة، أثناء وضع وتنفيذ خطط العمل، بما في ذلك على سبيل المثال لا الحصر:

- أ) استعداد / التزام الدولة بتلقي المساعدة؛
- ب) الأمن والاستقرار السياسي؛
- ت) معدل تنفيذ الفعال لكل منطقة ولكل عنصر حاسم (CE)؛

- (ث) مستوى أنشطة الطيران في الدولة؛
(ج) أوجه القصور في الملاحة الجوية (بما في ذلك أوجه القصور المتعلقة بإصدار شهادات المطارات)؛
(ح) مستوى التقدم الذي أحرزته الدولة في وضع وتنفيذ خطط الإجراءات التصحيحية (CAPs)؛
(خ) الناتج المحلي الإجمالي للفرد؛
(د) مشاريع المساعدة المستمرة أو المخطط لها.

٥. استراتيجية NCLB في منطقة الشرق الأوسط – المراحل

٥,١ تتكون استراتيجية NCLB لمنطقة الشرق الأوسط من ثلاث (٣) مراحل على النحو التالي:

المرحلة الأولى - الاختيار: اختيار أفضل الدول المرشحة لتوفير المساعدة التي ستؤدي إلى تحسين مستدام لمستوى التنفيذ الفعال (EI) وفقًا لمعايير تحديد الأولويات المتفق عليها؛ والتواصل مع الدول (المستوى التنفيذي) لوضع وتنفيذ خطة عمل NCLB. خلال هذه المرحلة، يؤدي مكتب الإيكاو للشرق الأوسط الدور الرئيسي في اختيار أفضل الدول المرشحة لضمان القيادة اللازمة والالتزام والإرادة السياسية والمساءلة من أجل وضع وتنفيذ خطة عمل NCLB للدولة.

المرحلة الثانية - خطة العمل: وضع خطة عمل NCLB للدولة، بالتنسيق مع الدول المعنية وأصحاب المصلحة الآخرين، على النحو المطلوب. تشمل هذه المرحلة أيضًا إرسال خطة العمل إلى المستوى التنفيذي للدولة. يجب أن تتضمن خطة العمل نتائج قابلة للقياس مع جداول زمنية محددة.

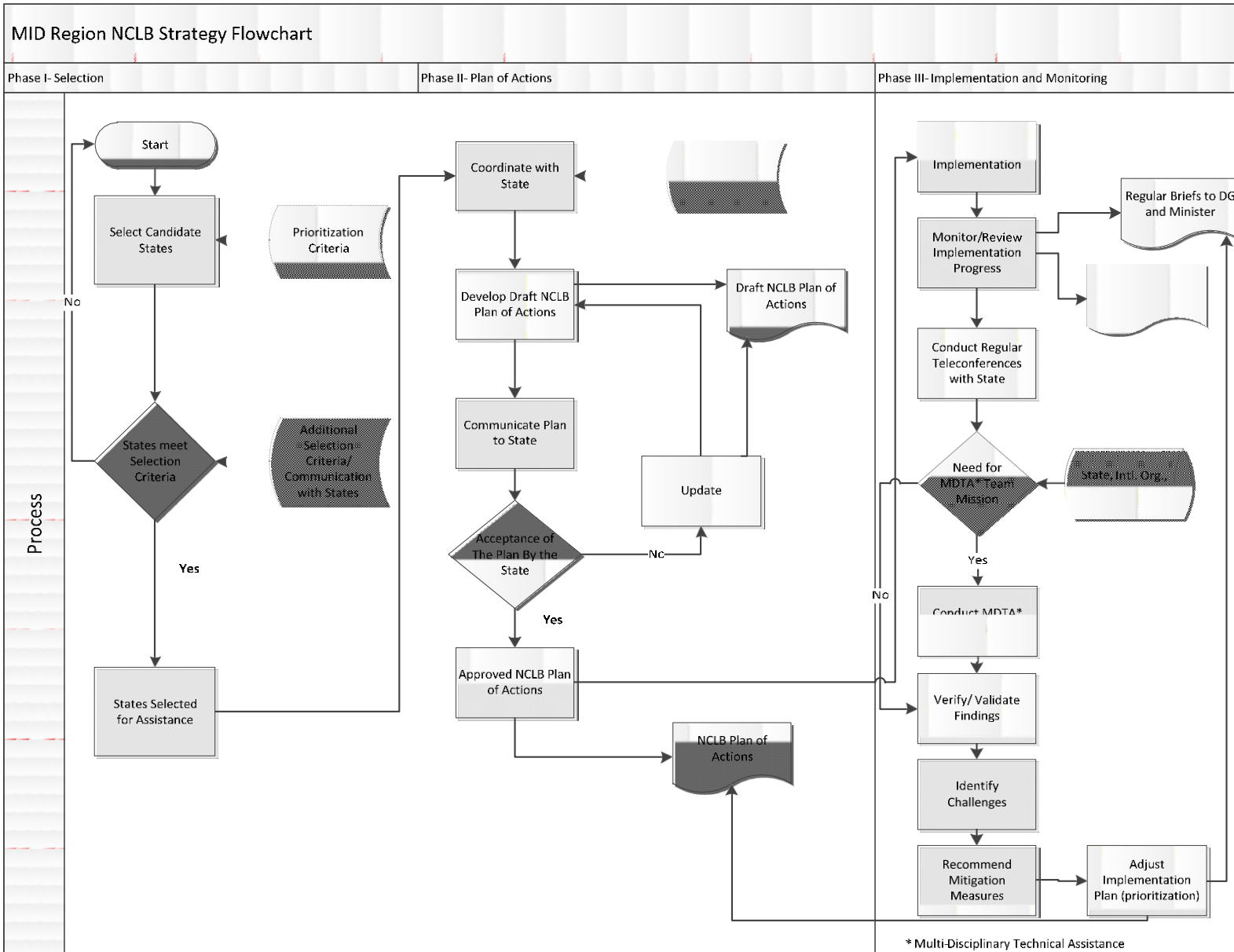
المرحلة الثالثة - التنفيذ والرصد: تنفيذ خطة العمل المتفق عليها بالتنسيق مع أصحاب المصلحة المعنيين؛ والرصد المستمر لعملية التنفيذ لضمان تحقيق الأهداف والغايات المتفق عليها.

يمكن دعم تنفيذ الأنشطة المختلفة المدرجة في خطة العمل من قبل مختلف أصحاب المصلحة. أثناء عملية التنفيذ، قد تكون هناك حاجة إلى زيارة (زيارات) من قبل فريق للمساعدة الفنية متعدد التخصصات يتألف من خبراء من الإيكاو وأصحاب المصلحة الآخرين (الدول، والمنظمات الدولية، الخ) لدفع عجلة تنفيذ الإجراءات المتفق عليها. ويجب أن تولى الأولوية في التحقق من صحة الأدلة المتعلقة بحل النتائج المحددة مسبقًا، وأن تقدم المساعدة اللازمة، وأن تحدد التحديات الرئيسية وأن يتم الاتفاق على تدابير التخفيف اللازمة.

خلال هذه المرحلة، ستعقد مؤتمرات هاتفية دورية مع الخبراء التقنيين المعنيين، وسيتم تقديم ملخصات دورية إلى المدير العام/الوزير.

استراتيجية NCLB في منطقة الشرق الأوسط – رسم بياني

٥,٢ يساعد الرسم البياني التالي في فهم العملية والأنشطة المتعلقة بكل مرحلة من مراحل استراتيجية NCLB لمنطقة الشرق الأوسط:



٦. استراتيجية NCLB في منطقة الشرق الأوسط – الخطة

٦,١ تدعم استراتيجية NCLB لمنطقة الشرق الأوسط تنفيذ الخطة العالمية لسلامة الطيران (GASP) والخطة التفصيلية الخاصة بها كأساس لوضع خطط عمل تحدد الأنشطة التي يجب أن تتم من أجل تحسين السلامة على الصعيدين الإقليمي والوطني.

٦,٢ تعتبر خطة تنفيذ NCLB لمنطقة الشرق الأوسط وثيقة مصاحبة لاستراتيجية NCLB لمنطقة الشرق الأوسط. فهي وثيقة فعالة تُستخدم لتسجيل أنشطة NCLB في منطقة الشرق الأوسط (بشكل عام ولكل دولة)، بما في ذلك رصد خطة عمل NCLB للدول ومساهمات الدول وأصحاب المصلحة لدعم مبادرة NCLB. يتم تحديد الأهداف والنتائج والجدول الزمنية المحددة في خطة NCLB للجدول والإجراءات الموصى بها.

استراتيجية لتعزيز التعاون بين دول الشرق الأوسط وشمال إفريقيا (MENA) في توفير مهام AIG

١- الخلفيات

يقع على عاتق الدولة التي يقع فيها حادث إجراء تحقيق في ظروف الحادث وفقاً للمادة ٢٦ من الاتفاقية؛
في حين أن قرار الجمعية A36-10، نص على جملة أمور:

- أن تحت الدول المشاركة (المتعاقدة) على بذل كل جهد ممكن لتعزيز تدابير الوقاية من الحوادث، لا سيما في مجالات تدريب الموظفين والإفادة الواردة من المعلومات وتحليلها وتنفيذ نظم الإبلاغ التطوعية وغير العقابية، لمواجهة التحديات الجديدة في إدارة سلامة الطيران، التي يطرحها النمو والتعقيد المتوقع للطيران المدني؛
- أن تشجع الدول المتعاقدة على التعاون مع منظمة الطيران المدني الدولي والدول الأخرى القادرة، في وضع وتنفيذ تدابير الوقاية من الحوادث المصممة لدمج المهارات والموارد لتحقيق مستوى عال من السلامة باستمرار في جميع أنحاء الطيران المدني؛

وحيث أن التعديل ١٥ من الملحق ١٣ (STD 3.2) ينص على أن تكون سلطة التحقيق في الحوادث مستقلة عن سلطات الطيران الحكومية وغيرها من الكيانات التي يمكن أن تتداخل مع سلوك أو موضوعية التحقيق؛

ونظراً لتطور وتعقيد الطائرات الحديثة، يتطلب إجراء تحقيق في الحوادث مشاركة خبراء عدة من مختلف المجالات الفنية والتشغيلية المتخصصة والوصول إلى مرافق مجهزة خصيصاً للبت في التحقيق؛

والمواقع أن العديد من الدول المتعاقدة ليس لديها هذه الخبرة الفنية والتشغيلية المتخصصة والمرافق المناسبة؛

أضف إلى ذلك أن تكاليف مهمة الإنقاذ والتحقيق في حوادث الطائرات الكبرى قد يشكل عبئاً مالياً ثقيلاً على موارد الدولة التي وقع فيها الحادث؛

وحيث أن قرار الجمعية A37-15 (الملحق ث) يوصي الدول المتعاقدة بالتعاون في التحقيق في حوادث الطائرات الكبرى أو الحوادث التي يتطلب فيها التحقيق خبراء ومنشآت متخصصة للغاية؛

وتشير نتائج التدقيق في البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية (USOAP) إلى أن عددًا من الدول لم تتمكن من تنفيذ نظام فعال للتحقيق في الحوادث من أجل أنشطتها الجوية؛

علماً بأن نتائج USOAP قد ارتبطت، بشكل عام، بنقص الموارد (البشرية والمالية)، والافتقار إلى التشريعات واللوائح المناسبة، وعدم وجود فرق للتحقيق في الحوادث، وعدم وجود نظام تدريب للمحققين بالإضافة إلى نقص المعدات اللازمة لإجراء التحقيقات ونقص السياسات والإجراءات والمبادئ التوجيهية للتحقيق في الحوادث؛

وأشير أن بالاتزان مع الزيادة المتوقعة في عمليات النقل الجوي، فإن الاتجاه الذي لم يتغير نسبياً في معدل الحوادث خلال السنوات القليلة الماضية قد يؤدي إلى زيادة في عدد الحوادث السنوية؛

وهناك العديد من التحديات للوقاية الفعالة من الحوادث، وهناك حاجة إلى تحديد وتصحيح أكثر فعالية لمخاطر الطيران وأوجه القصور في النظام من أجل تكملة الجهود التنظيمية في تقليل عدد الحوادث في جميع أنحاء العالم وتحسين معدل وقوعها؛

ومن الجدير بالذكر بأن نظام التحقيق الإقليمي يمكن أن يحقق وفورات في الحجم من خلال السماح بتقاسم الموارد المطلوبة، وبالعامل معاً، يمكن لدول المنطقة أو المنطقة دون الإقليمية أن يكون لها صوت أكثر إقناعاً على الساحة العالمية ويمكن أن تساعد في تأمين مناخ ملائم أكثر يحقق درجة أمان أكبر في النقل الجوي الدولي نظام نقل جوي دولي أكثر أماناً؛

وعلماً بأنه خلال اجتماع شعب (AIG 2008) أكدت عدة دول على ضرورة إجراء تحقيق إقليمي في المناطق التي لا تملك فيها الدول القدرة الفردية على اتمام هذه المهمة، إذ أن التحقيق الإقليمي (RAIO) من شأنه أن يضمن فعالية التحقيقات، ويعزز الامتثال لأحكام الملحق ١٣، والمساهمة في تعزيز سلامة الطيران؛

وينص الملحق ١٣ (STD 5.1 و ١,٢,٥) على أنه يتعين على الدولة التي وقع فيها الحادث (دولة الحدث) إجراء تحقيق في ظروف الحادث الخطير (الطائرات فوق ٢٢٥٠ كجم) وتكون مسؤولة عن إجراء التحقيق، لكن يجوز لها تفويض كامل أو أي جزء من إجراء هذا التحقيق إلى دولة أخرى أو RAIO بعد التنسيق والموافقة المتبادلة. وفي أي حال، يجب على دولة الحدث استخدام كل الوسائل لتسهيل التحقيق؛

أشار اجتماع 2 / DGCA-MID (جدة، المملكة العربية السعودية، ٢٠ - ٢٢ مايو ٢٠١٣) أن تطبيق RAIO على نطاق واسع من شأنه أن يضمن فعالية التحقيقات، ويعزز الامتثال لأحكام الملحق ١٣، ويساهم في تعزيز سلامة الطيران؛ ووفقاً للاستنتاج ١١/٢، أقرت النسخة الأولى من استراتيجية إنشاء (s) RAIO؛

النظر في احتياجات AIG وقدرات دول الشرق الأوسط وشمال إفريقيا (MENA)؛ وتنفيذ مستويات مختلفة من التعاون لتوفير خدمات / وظائف AIG على المستوى الإقليمي / دون الإقليمي؛

النظر في التحديات المتعلقة بإنشاء RAIO؛

تعد الاستراتيجية أمراً مهماً لتعزيز التعاون في توفير خدمات / وظائف AIG بين دول الشرق الأوسط وشمال إفريقيا.

٢- الموضوع

المساهمة في تحسين سلامة الطيران في دول الشرق الأوسط وشمال إفريقيا من خلال تمكين الدول من إجراء تحقيقات فعالة ومستقلة في حوادث الطائرات؛ ودعم الدول في الوفاء بالتزاماتها المتعلقة بالتحقيق في الملحق ١٣.

٣- المنهجية

تم تحديد ثلاثة (٣) مستويات من التعاون لتوفير خدمات / وظائف AIG في دول الشرق الأوسط وشمال إفريقيا خلال ورشة عمل ACAC ICAO AIG / التي عقدت في جدة، المملكة العربية السعودية، ٢٥-٢٧ أبريل ٢٠١٧ على النحو التالي:

المستوى ١:

التعاون بين دول منطقة الشرق الأوسط وشمال إفريقيا في إطار الملحق ١٣ و/أو بمذكرة تفاهم ثنائية قياسية لتبادل: الموارد والتدريب والمعلومات والتوثيق والموارد على أساس مخصص. وتعزيز التوافق مع الملحق ١٣.

المستوى ٢:

التعاون بين دول منطقة الشرق الأوسط وشمال إفريقيا في إطار آلية تعاون إقليمية (نطاق محدد جيداً ومجموعة من الإجراءات والآليات المنسقة والمنظمة) لإجراء التحقيقات في الحوادث الخطيرة.

المستوى ٣:

إنشاء RAIO مع صلاحيات محددة بعناية، وتحديد الأدوار والمسؤوليات، وتنظيم الموارد البشرية، وآلية التمويل، وما إلى ذلك؛ مع عملية صنع قرار مرتكزة على أنشطة RAIO. يقدم الجدول في المرفق ١ مزيداً من التفاصيل حول كل مستوى.

٤- الخطة الاستراتيجية

- (أ) يجب ان تحت الدول على تطوير وتعزيز التعاون الإقليمي دون الإقليمي في مجال التحقيق في الحوادث.
- (ب) يجب على دول الشرق الأوسط وشمال إفريقيا اتخاذ التدابير اللازمة للوصول إلى المستوى ٢ على الأقل.
- (ت) يجب وضع خطة تفصيلية تنفيذية لدول الشرق الأوسط وشمال إفريقيا، في إطار RASG-MID ، لتوفير التفاصيل والجدول الزمنية المتعلقة بتنفيذ المستويات المختلفة.
- (ث) ينبغي تطوير مؤشرات الأداء الرئيسية (KPIs) لرصد تنفيذ خريطة الطريق لضمان تحقيق الأهداف المتفق عليها.
- (ج) وفي الوقت المناسب، سيتم اتخاذ القرار بشأن ما إذا كان ينبغي الاستمرار في إنشاء MENA RAIO بالكامل، أو الاكتفاء بالتعاون في المستوى ٢، حسب تحقيق الأهداف / مؤشرات الأداء الرئيسية المتوقعة.

المرفقات ١

المستوى ٣ (RAIO)	المستوى ٢ (التعاون الإقليمي الآلية)	المستوى ١ (الاتفاقيات الثنائية)	
سيقوم المحققون من RAIO بقيادة / بالمشاركة في التحقيق الذي تجريه الدولة العضو ، وستحدد RAIO التكلفة المقسمة في التحقيق.	قائمة محققي دول الشرق الأوسط وشمال إفريقيا المتاحين لدعم الدول في إجراء التحقيقات، حسب الاقتضاء. الدولة التي تجري التحقيق ستتحمل التكلفة	مشترك بين الدولتين	الموارد البشرية
- منهج التدريب الأساسي هو RAIO المركزية. - يتم تحديد التدريبات المتقدمة والمتخصصة بواسطة RAIO	تحتفظ دولة متطوعة بقائمة الدورات التدريبية المخططة في جميع الدول الأعضاء. قد تستفيد الدول الأعضاء من التدريب الذي تجريه دول أعضاء أخرى.	مشترك بين الدولتين	تدريب AIG
تستخدم الأدوات والمعدات المركزية RAIO من قبل الدول الأعضاء وتحدد حصة التكلفة من قبل RAIO	يتم تحديد وصيانة قائمة المعدات الخاصة بدول الشرق الأوسط وشمال إفريقيا من قبل دولة متطوعة لاستخدامها من قبل جميع الدول الأعضاء، حسب الاقتضاء. الدولة التي تجري التحقيق ستتحمل التكلفة	مشترك بين الدولتين	المعدات والأدوات والتكنولوجيا
تلتزم قاعدة البيانات بالمشاركة وتتمركز في RAIO	قاعدة البيانات مشتركة تطوعية وتديرها دولة متطوعة	يمكن منح الوصول إلى قاعدة بيانات حادث الدولة الأخرى	الحوادث وقواعد البيانات الحوادث
قاعدة ومركز البيانات هي RAIO	قاعدة البيانات المشتركة تديرها دولة تطوعية	يمكن منح الوصول إلى قاعدة بيانات الدولة الأخرى	مستودع البيانات
- يتم تخزين المعلومات في قاعدة بيانات RAIO المركزية - الإجراء مركزي	- يتم تخزين المعرفة والمعلومات في قاعدة البيانات الذي تديرها دولة تطوعية - الإجراء العام	مشترك بين الدولتين	المعرفة ، معلومات السلامة ، والإجراءات

المستوى ٣ (RAIO)	المستوى ٢ (التعاون الإقليمي الآلية)	المستوى ١ (الاتفاقيات الثنائية)	
قائمة مراكز RAIO المركزية. يتم تحديد حصة التكلفة من قبل RAIO	قائمة بمراكز دول الشرق الأوسط وشمال إفريقيا التي يمكن أن تستخدمها أي دولة عضو. الدولة التي تجري التحقيق ستعقد التكلفة	يمكن للدولة الاستفادة من المراكز الوطنية للدول الأخرى.	خدمات مراكز الدولة الوطنية للأبحاث والمختبرات والمؤسسات والخبراء وما إلى ذلك (خارج عن AIG)
RAIO مركزية	ينسق وينظم من قبل دولة متطوعة	يمكن للدول فقط، لا الأفراد، أن تقيس الدول الأخرى	لوائح التحقيق
مراقبة RAIO (إما من قبل مجموعة RAIO أو من قبل منظمة خارجية)	مجموعة مراجعة النظراء المجموعة تحتفظ بها دولة متطوعة	فردية ، ولكن يجوز للدولة إجراء "استعراض نظير" بناءً على طلب الدولة الأخرى	الإشراف على سلطة التحقيق الحكومية
تجري RAIO التحقيقات في فئة معينة من الحوادث بناءً على المعايير المنشورة. ويتم تحديد حصة التكلفة من قبل RAIO	تتحمل الدولة المسؤولة عن بدء التحقيق التكلفة	تتحمل الدولة المسؤولة عن بدء التحقيق التكلفة	تمويل إجراء التحقيقات
الصندوق المركزي من مساهمات الدول	-	-	تمويل منظمة التحقيق الإقليمية

المرفقات



المدراء العموم لمنطقة الشرق الأوسط للطيران

الاجتماع الرابع (DGCA-MID / 4)

(مسقط، سلطنة عمان، ١٧-١٩ أكتوبر ٢٠١٧)

قائمة المشاركين

١٨ أكتوبر ٢٠١٧

اللقب والعنوان	الاسم
	البلد
مدير أمن وسلامة الطيران شؤون الطيران المدني وزارة النقل والاتصالات مملكة البحرين	البحرين الفاضل / صلاح بن محمد بن الحمود
مدير إدارة الحركة الجوية - شؤون الطيران المدني - مملكة البحرين	البحرين الفاضل/ سليم بن محمد بن حسن
مدير عام خدمات النقل الجوي طريق مطار القاهرة القاهرة، مصر	مصر الفاضل/ تيسير بن محمد بن عبد الكريم قاسم
مدير الاتفاقيات الدولية بهيئة الطيران المدني المصرية، القاهرة - مصر	مصر الفاضل/ أشرف بن إبراهيم خليل
نائب وزير الطرق والتنمية الحضرية ورئيس منظمة الطيران المدني الإيرانية (CAO) طهران ، جمهورية إيران الإسلامية	إيران الفاضل/ علي بن عبد عابده

اللقب والعنوان	الاسم
نائب الرئيس لشؤون الطيران والشؤون الدولية منظمة الطيران المدني الإيراني (CAO) طهران ، جمهورية إيران الإسلامية	إيران الفاضل/ مرتضى بن جواد دهغان
نائب رئيس الجمهورية الإسلامية الإيرانية لمنظمة الطيران المدني الإيراني (CAO ، طهران ، جمهورية إيران الإسلامية	إيران الفاضل/ محمد بن جواد تغفي
نائب الرئيس للتخطيط والتطوير منظمة الطيران المدني الإيراني (CAO) طهران ، جمهورية إيران الإسلامية	إيران الفاضل/ وحيد عزوجي
مدير عام وكالة الطيران المدني والمطارات ومراقبة الطيران المدني الإيراني (CAO) طهران ، جمهورية إيران الإسلامية	إيران محمد سعيد شرفي
ممثل إيران في مقر الإيكاو منظمة الطيران المدني الإيراني (CAO) طهران ، جمهورية إيران الإسلامية	إيران الفاضلة/ فرهاد برفاريش
مدير سلامة الطيران هيئة الطيران المدني العراقية بغداد -العراق	العراق المهندس/ احمد بن محمد طعمة
مدير إدارة التخطيط والمتابعة، مطار بغداد الدولي بغداد، العراق	العراق الفاضل/ علي بن احمد بن حسن
مدير أمن الطيران - هيئة الطيران المدني العراقية - مطار بغداد الدولي بغداد - العراق	العراق الفاضل/ حيدر بن حسين بن علي
كبير المراقبين الجويين - هيئة الطيران المدني العراقية بغداد - العراق	العراق الفاضل/ إياد بن كاتر بن رحيم
مدير أمن الطيران - هيئة الطيران المدني العراقية - مطار بغداد الدولي بغداد - العراق	العراق الفاضل/ جهاد بن كاظم ديوان

اللقب والعنوان	الاسم
مدير سلامة أجهزة الاتصالات والملاحة والاستطلاع (CNS) مطار بغداد الدولي، الملاحة الجوية قسم سلامة أجهزة الاتصالات والملاحة والاستطلاع - بغداد - العراق	العراق الفاضل/ محمد شهاب عودة
المدير التنفيذي ورئيس هيئة تنظيم الطيران المدني (CARC) الأردن	الأردن الكابتن/ هيثم مستو
مدير النقل الجوي والعلاقات الدولية هيئة تنظيم الطيران المدني (CARC) الأردن	الأردن الفاضل/ محمد بن نواف مغايرة
نائب المدير العام لشؤون الملاحة الجوية المديرية العامة للطيران المدني دولة الكويت	الكويت الفاضل/ خالد الشعبي
مدير العمليات المديرية العامة للطيران المدني - دولة الكويت	الكويت الفاضل/ محمد الثويني
رئيس المديرية العامة لشهادات وأمن المطارات للطيران المدني دولة الكويت	الكويت المهندس / فهد بن الشيخ العنزي
مدير عام الطيران المدني بالوكالة المديرية العامة للطيران المدني بيروت - لبنان	لبنان المهندس/ محمد بن شهاب الدين
رئيسة قسم المحاسبة المديرية العامة للطيران المدني بيروت - لبنان	لبنان الفاضلة/ منال بنت سليمان قاروط
رئيس الإدارة الوطنية للطيران المدني بالمغرب	المغرب الفاضل/ زين العابدين بريتل

اللقب والعنوان	الاسم
الرئيس التنفيذي للهيئة العامة للطيران المدني مسقط - سلطنة عمان	سلطنة عمان الدكتور/ محمد بن ناصر بن علي الزعابي
مدير عام تنظيم الطيران المدني الهيئة العامة للطيران المدني - سلطنة عمان	سلطنة عمان الفاضل/ أنور بن عبدالله بن موسى الرئيسي
مساعد المدير العام لشؤون السلامة الهيئة العامة للطيران المدني - سلطنة عمان	سلطنة عمان المهندس/ عبد الله بن عمر العجيلي
مدير عام الأرصاد الجوية الهيئة العامة للطيران المدني - سلطنة عمان	سلطنة عمان الدكتور/ جمعة بن سعيد المسكري
مدير عام الملاحة الجوية الهيئة العامة للطيران المدني - سلطنة عمان	سلطنة عمان الفاضل/ حمد بن علي بن محمد العبري
مدير عام التخطيط الاستراتيجي الهيئة العامة للطيران المدني - سلطنة عمان	سلطنة عمان الفاضل/ حامد بن أحمد بن سليمان البراشدي
مدير النقل الجوي الهيئة العامة للطيران المدني - سلطنة عمان	سلطنة عمان الفاضل/ سالم بن حامد الحسني
مدير أول مكتب بمحافظة ظفار الهيئة العامة للطيران المدني - سلطنة عمان	سلطنة عمان الدكتور/ خالد بن أحمد النجار
مدير أول الرقابة وإدارة الجودة الهيئة العامة للطيران المدني - سلطنة عمان	سلطنة عمان الفاضل/ مبارك الغيلاني

اللقب والعنوان	الاسم
مدير سلامة أجهزة الاتصالات والملاحة والاستطلاع الهيئة العامة للطيران المدني PO صندوق: IPC ١١١ مسقط - سلطنة عمان	سلطنة عمان الفاضل/ صالح بن عبدالله الحارثي
رئيس قسم المنظمات والتعاون الدولي الهيئة العامة للطيران المدني ، سلطنة عمان	سلطنة عمان الفاضل/ ناصر بن عبيد بن الشيبه الكعبي
رئيس هيئة الطيران المدني الفلسطينية، رام الله، ص.ب ٣٩٩ PCAA-MOT دولة فلسطين	فلسطين الفاضل/ عمار ياسين
مدير عام ومستشار رئيس مجلس الإدارة رام الله ص ٣٩ PCAA-MOT فلسطين	فلسطين الفاضل/ محمد عموس
رئيس هيئة الطيران المدني القطرية - الدوحة - قطر	قطر الفاضل/ عبدالله بن ناصر بن تركي السبيعي
مدير دائرة التدقيق الداخلي بهيئة الطيران المدني الدوحة، قطر	قطر الفاضل/ عبد الله بن سيف بوهندي
هيئة الطيران المدني الدوحة - قطر	قطر الفاضل/ ناصر السويدي
مدير إدارة السلامة الجوية بهيئة الطيران المدني الدوحة، قطر	قطر الكابتن/ عبد الرحمن الحمادي
مدير عام التعاون الدولي - الهيئة العامة للطيران المدني - المملكة العربية السعودية	المملكة العربية السعودية الدكتور بدر الصقري

اللقب والعنوان	الاسم
الهيئة العامة للطيران المدني المملكة العربية السعودية	المملكة العربية السعودية المهندس/ احمد بن عطية الحارثي
المدير العام هيئة الطيران المدني الخرطوم - السودان	السودان الكابتن/ أحمد بن ساتي بن عبدالرحمن باجوري
مدير النقل الجوي هيئة الطيران المدني - مطار الخرطوم - السودان	السودان الفاضل/ أز هري بن عبد المجيد بن محمد بن أحمد
مدير عام الطيران المدني - هيئة الطيران المدني السورية دمشق - سوريا	سوريا الفاضل/ محمد بن اياد زيدان
نائب المدير العام ومساعد مدير خدمات الدعم العام. الهيئة العامة للطيران المدني دبي، الامارات العربية المتحدة	الإمارات العربية المتحدة الفاضل/ عمر غالب
مديرة مكتب الشؤون الدولية في أوروبا وإفريقيا والشرق الأوسط ، الاتحاد الفيدرالي للطيران بلجيكا	الولايات المتحدة الامريكية الفاضلة/ كاثرين م. لانج
محلل إفريقيا / مكتب الشرق الأوسط - مكتب الاستراتيجيات العالمية - إدارة أمن النقل	الولايات المتحدة الامريكية الفاضل/ كريستوفر كوفي
القائم بأعمال مدير مكتب NextGen الدولي	الولايات المتحدة الامريكية الفاضل/ كريستوفر لورنج
نائب مدير مكتب ATO الدولي لإدارة الطيران الفيدرالية	الولايات المتحدة الامريكية الفاضل/ داريل ادامز

اللقب والعنوان	الاسم
ممثل مكتب أمن وإدارة النقل- مكتب الاستراتيجيات العالمية	الولايات المتحدة الأمريكية الفاضل/ جون ديفين
أخصائية أمن إدارة النقل فرع مشارك متعدد الأطراف - مكتب الاستراتيجيات العالمية	الولايات المتحدة الأمريكية الفاضلة/ كاتي لوجيس
الممثل الأعلى ل FAA - مكتب أبو ظبي للشؤون الدولية إدارة الطيران الفيدرالية	الولايات المتحدة الأمريكية الفاضل/ روبرت روكسبرو
نائب مدير العمليات الدولية لإدارة أمن النقل في الشرق الأوسط وباكستان	الولايات المتحدة الأمريكية الفاضل/ جيسون شوابيل
مدير مكتب التخطيط المشترك بين الوكالات في NextGen	الولايات المتحدة الأمريكية الفاضل/ روزفلت "تيد" ميرسر
مكتب الشؤون الخارجية المتخصص في الشؤون الدولية	الولايات المتحدة الأمريكية الفاضل/ ياديرا لاكوت
رئيس هيئة الطيران المدني والأرصاد الجوية	اليمن الكابتن/ صالح بن سليم بن نهيد
مدير مكتب رئيس مجلس الإدارة هيئة الطيران المدني والأرصاد الجوية باليمن	اليمن المهندس محمد بن نزيه بن محمد بحميد
	<u>المنظمات</u>
الأمين العام المنظمة العربية للطيران - بيروت - لبنان	AACO الفاضل/ عبد الوهاب تقاحة

اللقب والعنوان	الاسم
المدير الفني المنظمة العربية للطيران - بيروت - لبنان	AACO الفاضل/ رشاد كركي
الرئيس - الشؤون الفنية والصناعة مجلس المطارات الدولي هونج كونج	ACI الفاضل/ س.ل. وونغ
مدير شؤون الشرق الأوسط منظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية (CANSO) عمان ، الأردن	CANSO الفاضلة/ حنان قبرطاي
رئيس الشؤون الاقتصادية والتنمية للنقل الجوي بالمملكة العربية السعودية	GCC الفاضل/ حسين بن عمر أ. الابراهيم
مدير مكتب مساعد الأمين العام للشؤون الاقتصادية والتطورات بالمملكة العربية السعودية	GCC الفاضل/ عبد الله الغافري
المدير الإقليمي - الاتحاد الدولي لسلامة الطيران وعمليات النقل الجوي (MENA) عمان، الأردن	IATA الفاضل/ كين سيويل
نائب المدير الإقليمي للسلامة وعمليات الطيران الاتحاد الدولي للنقل الجوي (IATA) عمان ، الأردن	IATA الفاضل/ جهاد فقير
نائب الرئيس التنفيذي - AFI / MID منطقة الاتحاد الدولي لجمعيات طيارين الخطوط الجوية - IFALPA تونس	IFALPA الكابتن/ سهيل دايل

اللقب والعنوان	الاسم
مدير مكتب النقل الجوي ، (D / ATB) منظمة الطيران المدني الدولي (ICAO) كندا	ICAO الفاضل/ جيبو بوبكر
مدير مكتب الملاحة الجوية ، (D / ANB) منظمة الطيران المدني الدولي (ICAO) كندا	ICAO الفاضل/ ستيفن باتريك كريم
المدير الإقليمي، الإيكاو الشرق الأوسط المكتب الإقليمي منظمة الطيران المدني الدولي (ICAO) القاهرة - مصر	ICAO الفاضل/ محمد رحمة
نائب المدير الإقليمي منظمة الطيران المدني الدولي (ICAO) مكتب الإيكاو في الشرق الأوسط القاهرة، مصر	ICAO الفاضل/ محمد سماوي
رئيس وحدة تطوير المشاريع، مكتب التعاون الفني (TCB) منظمة الطيران المدني الدولي (ICAO) كندا	ICAO الفاضل/ غيليرمو إيفينو
مسؤول إقليمي، سلامة الطيران (FLS) منظمة الطيران المدني الدولي (ICAO) مكتب الإيكاو في الشرق الأوسط القاهرة، مصر	ICAO الفاضل/ محمد البلوي
موظف إقليمي، إدارة الحركة الجوية / البحث والإنقاذ (ATM / SAR) منظمة الطيران المدني الدولي (ICAO) مكتب الإيكاو في الشرق الأوسط القاهرة، مصر	ICAO الفاضل/ ايلي الخوري
مسؤول إقليمي، إدارة معلومات الطيران / إدارة الحركة الجوية (AIM / ATM) منظمة الطيران المدني الدولي (ICAO) مكتب الإيكاو في الشرق الأوسط القاهرة، مصر	ICAO الفاضل/ أ. نكنجاد

اللقب والعنوان	الاسم
موظف إقليمي، أمن الطيران والتسهيلات (ASF) المنظمة الدولية للطيران المدني (ICAO) مكتب الإيكاو في الشرق الاوسط - مصر	ICAO الفاضل/ لؤي إسحاق

كلمة

سعادة الدكتور / محمد بن ناصر بن علي الزعابي - الرئيس التنفيذي للهيئة العامة للطيران المدني

في حفل افتتاح أعمال الاجتماع الرابع لرؤساء هيئات ومدراء عموم الطيران المدني بالشرق الأوسط

(مسقط، ١٧-١٩ أكتوبر ٢٠١٧)

بسم الله الرحمن الرحيم

الحمد لله رب العالمين، والصلاة والسلام على أشرف المرسلين، سيدنا محمد الصادق الأمين، وعلى آله وصحبه أجمعين،

معالي / سلطان بن سالم بن سعيد الحبسي - نائب رئيس مجلس محافظي البنك المركزي العماني -الموقر.
أصحاب المعالي والسعادة.

سعادة الدكتورة / فانغ ليو - الأمينة العامة لمنظمة الطيران المدني الدولي

أصحاب والسعادة رؤساء الوفود ضيوف عمان الكرام.

الحضور الكريم،

السلام عليكم ورحمة الله وبركاته،

إنه لمن حُسن الطالع وطيب المناسبة أن نجتمع هنا اليوم في هذا المحفل الكريم الذي يضم نخبة من قيادات الطيران المدني بدول الشرق الأوسط وممثلي المنظمات الدولية المتخصصة في مجال الطيران، مُرحباً بكم جميعاً وبجميع ضيوفنا الأعداء في بلدكم الثاني عمان والتي يشرفها احتضان أعمال الاجتماع الرابع لرؤساء هيئات ومدراء عموم الطيران المدني بالشرق الأوسط في العاصمة مسقط، معرباً لكم من خلاله عن تقديرنا البالغ إلى سعادة الدكتورة / الأمينة العامة لمنظمة الطيران المدني الدولي والوفد المرافق لها.

والتي تجسّمت عناء السفر لحضور هذا اللقاء والذي يستمر على مدار اليومين القادمين لمناقشة أبرز المشاريع بمنطقة الشرق الأوسط والتحديات التي تواجه هذا القطاع الحيوي الهام، بحثاً عن أفضل السبل لتعزيز أطر التعاون وتنسيق الجهود التي من شأنها الارتقاء بمستوى سلامة وأمن الطيران المدني في منطقة الشرق الأوسط.

معالي راعي حفلنا الكريم

أصحاب المعالي والسعادة

الحضور الكريم.

لقد أولت حكومة سلطنة عمان قطاع الطيران المدني أهمية بالغة، وقد تجلّى هذا الاهتمام في المنجزات الكبيرة التي شهدتها السلطنة في ظل القيادة الحكيمة لمولانا حضرة صاحب الجلالة السلطان/ قابوس بن سعيد المعظم - حفظه الله ورعاه - حيث إستثمرت الحكومة بصخاء في البنى الأساسية للطيران بتطوير وإنشاء مطارات دولية وإقليمية بأفضل المواصفات العالمية لتواكب التطورات العالمية المستمرة في قطاع الطيران المدني، كما أصبحت السلطنة تمتلك اليوم واحداً من أكبر مراكز الملاحة الجوية في المنطقة

مرفق أ
لخدمة الحركة الجوية بأحدث التقنيات العالمية، يجاوره مركزاً متطوراً لتنبؤات الطقس والإنذار المبكر من المخاطر المتعددة،
وغيرها من المباني والمنشآت التي تعمل في خدمة هذا القطاع.

ومن منطلق وعي السلطنة بالأهمية البالغة لتنظيم الطيران المدني والذي يعد ركناً أساسياً في صناعة الطيران، فقد عملت الهيئة على تحديث واستحداث القوانين والقواعد التنظيمية اللازمة لهذا القطاع، بخطط استراتيجية تنظر إلى مستقبل الطيران المدني في العالم بل وتسابق إليه، وبأهداف سامية نحو رفع مستوى سلامة وأمن وجودة الخدمات الجوية التي تقدمها السلطنة، وبمعايير تتماشى مع الاهتمام الاجل للحكومة الرشيدة في المحافظة على البيئة. وها نحن اليوم نجني ثمار هذا الاهتمام والدعم المتواصلين من خلال ما نشهده من نمو مضطرد في مختلف مجالات قطاع الطيران المدني في السلطنة والأمل يحدونا أن يستمر هذا القطاع في النمو نحو التميز في صناعة الطيران المدني.

معالي / راعي الحفل،

أصحاب المعالي والسعادة،

سعادة الدكتورة / فانغ ليو - الأمانة العامة لمنظمة الطيران المدني الدولي

الحضور الكريم،

إننا نؤكد من خلال هذا المنبر بأن سلطنة عمان تدعم جهود المنظمة العالمية للطيران المدني (الايكاو) لتطوير قطاع الطيران المدني الدولي وخصوصا التوجهات الداعمة للحفاظ على سلامة وأمن الطيران المدني والبيئة، كما أن السلطنة كانت ولا زالت تساند سياسة الأجواء المفتوحة لتعزيز حركة النقل الجوي بين مختلف دول العالم، ونؤكد لكم أيضاً حرصنا على استمرار التعاون مع بقية الدول الأعضاء في منظمة الطيران المدني الدولي بما يساهم في تجاوز كافة التحديات المستقبلية لهذا القطاع الحيوي.

وختاماً يسرني أن أتوجه بالشكر الجزيل إلى منظمة الطيران المدني الدولي والى المكتب الإقليمي للمنظمة بالشرق الأوسط بالقاهرة على دعمهم المستمر للدول الأعضاء في مختلف المجالات وعلى دعمهم لهذا الاجتماع الهام، كما اتقدم بالشكر الى جميع الدول والمنظمات المشاركة في هذا الحدث متمنيا الخروج بتوصيات فاعله تخدم الطيران المدني على صعيد المنطقة وعلى المستوى الدولي.

وفي الختام نشكر معالي/ سلطان بن سالم بن سعيد الحبسي – نائب رئيس مجلس محافظي البنك المركزي العماني على رعايته الكريمة لحفلنا هذا، وكما نشكر أصحاب المعالي والسعادة وجميع ضيوفنا على تلبيتهم الدعوة وتشريفنا بالحضور المبهج هذه الليلة، راجياً لكم ضيوف عُمان الكرام طيب الإقامة في بلدكم الثاني عمان، والتي ندعوكم بالتجول فيها واكتشاف طبيعتها الجميلة وتراثها الغني وعمق تاريخها الأصيل، سائلاً المولى جل في علاه أن يعم السلام والأمن جميع ربوع العالم.

والسلام عليكم ورحمة الله وبركاته،



الملاحظات الافتتاحية للأمين العام للإيكاو

الدكتورة فأنج لو

الاجتماع الرابع لرؤساء ومدراء العموم لسلطات الطيران المدني

في الشرق الأوسط (DGCA-MID/4)

(مسقط، عمان، ١٧ أكتوبر ٢٠١٧)

سعادة سلطان بن سالم الحبسي، نائب رئيس مجلس محافظي البنك المركزي العماني

معالي الدكتور أحمد الفطيسي، وزير النقل والاتصالات

سعادة الدكتور محمد الزعابي، الرئيس التنفيذي للهيئة العامة للطيران المدني في عُمان،

المدراء العموم رؤساء هيئات الطيران المدني في الشرق الأوسط،

الأصدقاء والزملاء الكرام،

سيداتي وسادتي،

١. يسعدني أن أشارك معكم في الاجتماع الرابع لمدراء عموم هيئات الطيران المدني في منطقة الشرق الأوسط بالإيكاو.
٢. دعوني أستهل حديثي بالتعبير عن خالص امتنان الإيكاو لحكومة سلطنة عمان، ولسعادة الدكتور / محمد بن ناصر الزعابي وفريق عمله للتنظيم.
٣. وأود أيضاً أن أسلط الضوء على التقدير المذهل الذي تحظى به الإيكاو بالنسبة للعديد من الدول التي تعمل معها عن كثب في منطقة الشرق الأوسط.
٤. إقليمكم كان الأسرع نمواً في حركة نقل الركاب والبضائع منذ عام ٢٠١١، وقد سجلت شركات الطيران هنا رقماً مزدوجاً في نمو رحلات الركاب كل عام منذ عام ٢٠١٢.
٥. في عام ٢٠١٦، سجلت شركات النقل الجوي في إقليم الشرق الأوسط نمواً بنسبة ١١,٢ في المائة في إيرادات (RPKs)، وهي أعلى نسبة بين جميع مناطق منظمة الطيران المدني الدولي (ICAO)، وتمثل منطقتكم حالياً ١٠ في المائة من حركة نقل الركاب على مستوى العالم.
٦. تؤكد هذه الأنواع من النتائج على أهمية الالتزام القوي والفعال الذي تعهدت به دول هذه المنطقة للعمل معاً من خلال منظمة الطيران المدني الدولي، ولا سيما فيما يتعلق بأولويات المساعدة وبناء القدرات المحددة تحت مظلة مبادرة (NCLB).
٧. وفي هذا الصدد، أود أن أهنئ كل من دولكم وقيادة المكتب الإقليمي لمنظمة الطيران المدني الدولي وموظفيها على تطوير استراتيجية NCLB لمنطقة الشرق الأوسط. وسيتم تقديم الاستراتيجية في الاجتماع للمصادقة عليها والتي سنضع نهج قيادة جديد يعتمد على نتائج محددة وقابلة للقياس، ومجال مساهمة محدد وأوسع.
٨. هذا يقودنا إلى الأهداف الرئيسية لهذا الاجتماع الرابع DGCA، والتي تركز مباشرة على تطوير الطيران والتعاون الإقليمي الضروري لنجاحها.

٩. الطيران، هو محرك رئيسي للنمو الاقتصادي للدول وركيزة أساسية لدعم السياحة والتجارة. تعتمد أكثر من نصف السياحة الدولية وحوالي ثلث التجارة العالمية من حيث القيمة على القدرة التوصلية للنقل الجوي، ويوفر الطيران حاليًا أكثر من ٢,٤ مليون وظيفة و ١٥٧ مليار دولار من إجمالي الناتج المحلي لمنطقة الشرق الأوسط.
١٠. بالنسبة للحكومات، فإن النقطة الأكثر أهمية التي يجب مراعاتها عند النظر في كيفية تحسين فوائد الطيران هي أن المستثمرين، من القطاعين العام والخاص، سوف يكونان أكثر حرصًا على العمل مع الدول التي لديها إطار تنظيمي مستقر.
١١. سوف يرغبون أيضًا في تقييم المشروعات حيث يتم تحديد عائد الاستثمار بشكل واضح.
١٢. سيساعدكم ما ذكر أعلاه على ضمان تدفق أكثر موثوقية لرأس المال لتحقيق أهدافكم في تطوير الطيران.
١٣. سيساعد عملكم التعاوني في إطار استراتيجية منطقة الشرق الأوسط وشمال إفريقيا NCLB في تحديد عدد من التحديات الإقليمية والتغلب عليها، بما في ذلك، النقص في المتخصصين في مجال الطيران المؤهلين لتشغيل وإدارة شبكتكم خلال العقود المقبلة و عدة أمور أخرى.
١٤. لحسن الحظ، هذا ليس تحديًا يجب أن تواجهوه بمفردكم.
١٥. تعمل منظمة الطيران المدني الدولي (ICAO) جاهدة على مساعدتكم اليوم من خلال برنامج "الجيل الثاني لخبراء الطيران (NGAP)" وبرنامج "تدريب الطيران العالمي (GAT)" ، ونواصل السعي للحصول على دعم أكبر لهذه المبادرات.
١٦. وببساطة، يعتبر النمو مخاطرة أكثر من كونه منفعة لقطاع النقل الجوي إذا لم نضمن وجود أعداد كافية من المهنيين المهرة لتقييم وإدارة النمو المتوقع لدينا بشكل مستمر.
١٧. سيكون دور الشباب من ذوي الحماس والتدريب المتقدم حاسمًا لتحقيق الأهداف الاستراتيجية للايكافو في الطيران الدولي، وسيكون من دواعي سروري الآن أن أستعرض باختصار بعض الأولويات الحالية معكم تحت كل من هذه الأهداف.
١٨. بدءًا من سلامة الطيران، يمكننا جميعًا أن نفخر بأن عام ٢٠١٦ كان أكثر الأعوام أمانًا على الإطلاق للنقل الجوي الدولي، إذ تم تسجيل ٢,١ حادث فقط لكل مليون رحلة مغادرة ، بتحسّن قدره ٢٥٪ عن عام ٢٠١٥.
١٩. مع استمرار تحسّن أداء السلامة العالمية، بمساعدة من جهودنا التعاونية بموجب خطة السلامة الجوية العالمية للايكافو (GASP)، بدأنا في تركيز المزيد من الاهتمام على بعض التحديات المحددة مثل معالجة المخاطر التشغيلية في برنامج السلامة الحكومي (SSP) و إطار نظام إدارة السلامة (SMS)، وفعالية المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة (RSOOs) ، والعديد من الأهداف الأخرى ذات الأولوية.
٢٠. وفي هذا الصدد، حددت RASG-MID الأولويات التي ساعدت جميع أصحاب المصلحة على العمل نحو تحقيق أهداف السلامة المتفق عليها والواردة في استراتيجية سلامة منطقة الشرق الأوسط وإعلان الدوحة .
٢١. من المتوقع أيضًا أن يُنشئ الإقليم MENA RSOO، الذي تستضيفه المملكة العربية السعودية ، لمساعدة دوله الأعضاء في تطوير وتطبيق SSP، بالإضافة إلى تقديم المساعدة لتحسين قدرات الدول في مراقبة السلامة.
٢٢. يجدر بنا أيضًا تسليط الضوء على دور منظمة الطيران المدني الدولي، من خلال مكاتبها الإقليمية، إذ اتخذت موقفًا أكثر فاعلية بشأن مساعدة الدول في حل شواغلها الهامة المتعلقة بالسلامة (SSCs). وحاليًا، لا تحتوي منطقة الشرق الأوسط على مراكز SSC (مؤشرات سلامة خطيرة) ويجب أن تفخر جميعها بهذا الإنجاز.

٢٣. عندما يتعلق الأمر بسلامة الطيران وقدرة الملاحه الجوية وكفاءتها، فإن الزيادات المستمرة في أحجام المرور تجعل هدفنا المتمثل في زيادة العمليات إلى أقصى حد ممكن.
٢٤. في هذا الصدد، اسمحوا لي أن أتوقف لحظة للإشادة بروح التعاون واحترام أولويات السلامة في النقل الجوي، كما يتضح ذلك من خلال المعالجة السريعة للعديد من التحديات التشغيلية للعمليات إدارة الحركة الجوية من خلال فرق تنسيق الطوارئ (CCT) وخطة طوارئ الحركة الجوية (ATM). تقدر الإيكاو جهود سلطنة عمان وجميع الدول الأخرى التي أبدت الاحتراف والتفاني في مجال سلامة الطيران في المنطقة.
٢٥. إن إنشاء برنامج إجراءات الطيران في الشرق الأوسط (MID FPP) سوف يزيد من دعم الدول في الوفاء بالتزاماتها المتعلقة بتصميم إجراءات الطيران، وسيؤدي هذا في النهاية إلى فوائد عملية (PBN)، وهي أولوية عالمية للإيكاو اليوم.
٢٦. ستتم مناقشة العديد من هذه المواضيع وغيرها من الموضوعات الاستشراافية في الندوة العالمية لصناعة الملاحه الجوية (GANIS 2) المنعقدة من قبل ICAO وندوة تنفيذ السلامة والملاحه الجوية (1 / SANIS) في ديسمبر، وكذلك في الدورة الثالثة عشرة مؤتمر الملاحه الجوية في ٢٠١٨.
٢٧. فيما يتعلق بالتحديات البيئية المشتركة، يجب أن نفخر بالتطورات المهمة التي تم تحقيقها مؤخرًا.
٢٨. وهذا يشمل الطائرات ذات معيار CO₂ الجديدة، الذي اعتمدها مجلس منظمة الطيران المدني الدولي في شهر مارس الماضي، وخطة حد وإقصاء الكربون من الطيران الدولي CORSIA، الذي اعتمدها المجلس في أكتوبر الماضي.
٢٩. لقد كان عام ٢٠١٧ أيضًا عامًا كبيرًا بالنسبة للوقود البديل المستدام، والذي توج ببيان رؤية جديد وافقت عليه الدول والصناعة في المؤتمر الرفيع المستوى لمنظمة الطيران المدني الدولي حول الوقود البديل للطيران في الأسبوع الماضي فقط. سيشرح هذا من الآن فصاعدا الحكومات والصناعة على زيادة تطويرها ونشر هذه الأنواع من الوقود، من مجموعة متنوعة من المواد الأولية، ومع الاحترام الواجب في جميع الظروف إلى أي مخاوف تتعلق بالاستدامة.
٣٠. فيما يتعلق بأمن الطيران، لدي عدد من التحديثات المهمة التي يجب أن ألفت انتباهكم إليها اليوم.
٣١. في أواخر الشهر الماضي، قدمت إحاطة شاملة لأمن الطيران إلى مجلس الأمن التابع للأمم المتحدة بالنيابة عن منظمة الطيران المدني الدولي، وكانت الدول الأعضاء فيها متفقة تمامًا على أن الطيران المدني لا يزال هدفًا جذابًا للإرهابيين.
٣٢. كما أقرنا بضرورة زيادة تعزيز التعاون الدولي لتعزيز أمن النقل الجوي، بموجب الإطار الذي توفره منظمة الطيران المدني الدولي واتفاقية الطيران المدني الدولي (اتفاقية شيكاغو).
٣٣. أكدت هذه الهيئة البارزة في الأمم المتحدة دعمها السياسي الكامل وتقديرها اللاحق لتحديثاتنا حول الانتهاء الوشيك من خطة أمن الطيران العالمية للإيكاو، وتعترف بأهمية تبادل المعلومات، وزيادة الموارد، وتحسين التعاون في مجال الدعم وبناء القدرات والمساعدة التقنية ذات الصلة.
٣٤. كما أشرت إلى مجلس الأمن، فإن GaseP، ستكون وثيقة محورية وأداة أساسية من خلالها يُنسق مجتمع أمن الطيران جهوده للوفاء بأدواره المتنوعة.
٣٥. سيتم تنفيذ الخطة التفصيلية على مدار السنوات الثلاث القادمة، وستكون مدخلاتكم وتعاونكم الإقليميين حاسمين لتحقيق هذا النجاح.

٣٦. وفي هذا الصدد، أود أن أهنئكم على إنشاء مجموعة الشرق الأوسط لأمن الطيران والتسهيلات الخاصة بكم (MID-RASFG)، ووضع مسودة خطة ACAC / MID SECFAL ، لمعالجة الأولويات المحددة في إعلان الرياض ٢٠١٦ بفاعلية.
٣٧. واسمحوا لي أن أعبر عن تقديري لقيادة المملكة العربية السعودية ودعمها في العمل والنتائج التي أدت إلى تطوير واعتماد إعلان الرياض.
٣٨. هناك تطور محلي آخر له قيمة هائلة لعملائنا وهو الخطة التفصيلية لأمن الطيران الخاصة بأفريقيا والشرق الأوسط.
٣٩. أعربت الإيكاو عن امتنانها لقيادة مصر والتزامها في هذا الصدد، فيما يتعلق بالمؤتمر الوزاري الإقليمي الذي عقدته في شرم الشيخ حيث تم إعطاء الخطة طابع رسميا، إذ أن هذه الوثيقة سوف تساعدنا الآن بشكل كبير في ضمان إنجاز أهداف GASEP في دولكم.
٤٠. بما يخص الجبهة التنظيمية الأمنية، تم الآن تعزيز أحكام الملحق ١٧. ويتضمن التعديل عدد ١٥ تعديلات أكثر تفصيلاً حول تقييمات المخاطر، والأمن السيبراني، والأمن الأرضي، وأولويات أخرى.
٤١. لقد بدأنا أيضاً العمل على التعديل عدد ١٦، الذي يعزز معاييرنا الخاصة بتقييم المخاطر الأمنية ومشاركة البيانات، والإبلاغ عن الحوادث، وأساليب الفحص، وسلسلة إمداد الشحن الجوي، والتأهب السيبراني.
٤٢. تعد الأجهزة الإلكترونية المحمولة مجالاً آخر يتطلب اهتمام منظمة الطيران المدني الدولي، ويتم الآن مراجعة التوصيات ذات الصلة الصادرة عن فريق العمل المعني بالأجهزة المتفجرة المرتجلة (IEDs) ومجموعة سلامة البضائع متعددة التخصصات (2 / CSG) من قبل مجلس ICAO.
٤٣. تتعلق القضايا الناشئة التي تأخذها منظمة الطيران المدني الدولي في الاعتبار اليوم بشكل رئيسي بزيادة استخدام أنظمة الطائرات بدون طيار، بالإضافة إلى تكامل الرحلات الفضائية دون المدارية والتجارية.
٤٤. خلال اجتماعنا التاسع والثلاثين في أكتوبر الماضي، طلبت منا دولنا توسيع نطاق عملنا ووضع خط أساس للتنسيق العالمي لجميع أنواع عمليات الطائرات بدون طيار، بما في ذلك في المجال الجوي المحلي.
٤٥. من خلال الانخراط في هذا العمل، بدءاً من حدث *Drone Enable* الذي عقد الشهر الماضي، ركزت منظمة الطيران المدني الدولي (ICAO) على تقديم قيمة إلى الدول من خلال تحسين التوجيه التنظيمي والقيمة للمصنعين من خلال خطوط أساس مشتركة جديدة.
٤٦. وبما يخص الطيران التجاري وشبه المداري، عملت الإيكاو ومكتب الأمم المتحدة لشؤون الفضاء الخارجي (UNOOSA) على مدار العامين الماضيين مع فريق خبراء لتحديد العديد من القضايا الملحة.
٤٧. هدفنا الحالي هو وضع جدول زمني لتطوير الأحكام ذات الصلة في مراجعات ٢٠١٩ من GASP وGANP.
٤٨. بالانتقال الآن إلى التنمية الاقتصادية، أود أن أؤكد من جديد التزامنا بمساعدة دولنا الأعضاء في الاستفادة المثلى من الفوائد الاجتماعية والاقتصادية الهامة للطيران.
٤٩. نحن نعمل اليوم للتأكد من أن لديك الأدوات والقدرات التي تحتاجها لضمان المطلوب الأول والأكثر أهمية في هذا الصدد: الامتثال الفعال للمعايير العالمية للإيكاو.

٥٠. يُعد امتثال منظمة الطيران المدني الدولي هذا بمثابة الأساس الرئيسي لتحقيق الربط العالمي التي لا يمكن أن يتحقق إلا عن طريق النقل الجوي، وهو ما يدعم بالتالي تحقيق الدول لما لا يقل عن ١٥ من أهداف الأمم المتحدة للتنمية المستدامة الـ ١٧ بموجب جدول أعمال ٢٠٣٠.
٥١. منذ أن توليت منصب الأمين العام، بُذلت جهود هائلة للدعوة إلى تطوير الطيران بشكل مستدام داخل الدول، ولرفع الوعي حول كيف يمكن أن يكون الاتصال بالطيران لا غنى عنه للعديد من أهداف الاستدامة المحلية.
٥٢. معاً، يمكننا أن ندافع بشكل أفضل عن مساهمات الدول في المساعدة الإنمائية الرسمية (ODA)، ومساعدة البلدان على استيعاب أهمية أولوية إدراج أهداف تطوير الطيران في خطط التنمية الوطنية الشاملة الخاصة بهم.
٥٣. في وقت لاحق من هذا العام، في نوفمبر، ستكون كل هذه الموضوعات مطروحة عندما ندير منتدى الطيران العالمي الثالث للايكافو - وهو الأول من نوعه الذي سيعقد في منطقة منظمة الطيران المدني الدولي. سيعقد هذا العام في أبوجا، نيجيريا، ونحن نشجع بشدة مشاركتكم رفيعة المستوى لأن المناقشات ستتعلق بجميع دول منظمة الطيران المدني الدولي ومناطقها.
٥٤. كنقطة أخيرة، فيما يتعلق بامتثال منظمة الطيران المدني الدولي، أشجع دولكم على مواصلة تعزيز الموارد المتاحة لسلطات الطيران المدني الخاصة بكم.
٥٥. من الضروري أن تتمتع هذه الوكالات باستقلالية مالية وإدارية مناسبة، وكذلك القدرة على جذب وتوظيف واستبقاء الموظفين التقنيين المؤهلين.
٥٦. وفي الختام، اسمحوا لي أن أذكركم بأن الاجتماعات الإقليمية مثل هذا الاجتماع، والاجتماعات الأخرى التي تعقدها الإيكافو، تعد ضرورية لتقدمنا المشترك ونجاحنا.
٥٧. لا تزال مشاركتكم النشطة ضرورية لهذه النتائج، وقد اتخذت الإيكافو خطوات كبيرة في أن تصبح أكثر تركيزاً وكفاءة في خدمتكم.
٥٨. اسمحوا لي أن أتمنى لكم جميعاً اجتماعاً مثمراً للغاية.
٥٩. وشكراً.



المدرء العموم لمنطقة الشرق الأوسط للطيران

الاجتماع الرابع (DGCA-MID / 4)

(مسقط، عمان ، ١٧-١٩ أكتوبر ٢٠١٧)

قائمة أوراق العمل والمعلومات

(مقدمة من الأمانة)

١- أوراق العمل

WP العدد	البند من جدول الأعمال	عنوان ورقة العمل	قدم بواسطة
١	١	تشيين جدول الأعمال المؤقت	سكرتارية
٢	٢	مراجعة ومتابعة بنود الإجراءات الناشئة عن الاجتماعات السابقة	سكرتارية
٣	٣	المسائل الإدارية	سكرتارية
٤	٣	المسائل الإدارية	سكرتارية
٥	٣	المسائل الإدارية	سكرتارية
٦	٤	الملاحة الجوية	سكرتارية
٧	٤	الملاحة الجوية	سكرتارية
٨	٤	الملاحة الجوية	سكرتارية
٩	٥	سلامة الطيران	سكرتارية
١٠	٦	التطورات في مجال أمن الطيران والتسهيلات	سكرتارية
١١	٦	التطورات في مجال أمن الطيران والتسهيلات	سكرتارية
١٢	٦	التطورات في مجال أمن الطيران والتسهيلات	AACO
١٣	٦	أمن الطيران وتحسين التعاون الإقليمي لتعزيز أمن الطيران	الولايات المتحدة الأمريكية

ملاحظة: تدل عناوين الأوراق الواردة في النسخة الإنجليزية من IP / 1 على اللغة الأصلية التي كتبت فيها المستندات.

ت-٢

		التسهيلات	
AACO	بروتوكول مونتريال ٢٠١٤ للتعامل مع المسافرين "المشاعبين"	٦- أمن الطيران والتسهيلات	١٤
سكرتارية	الطيران المدني الدولي والبيئة	٧- حماية البيئة	١٥
AACO	الخطة العالمية للتعويض عن انبعاثات الطيران الدولي CORSIA المعروف باسم	٧- حماية البيئة	١٦
سكرتارية	دعم عمل الإيكاو من أجل التنمية الاقتصادية للنقل الجوي	٩- النقل الجوي	١٧
AACO	قوانين حقوق المسافرين في النقل الجوي	٩- النقل الجوي	١٨
AACO	تحرير الأجواء والأحكام وآخر تطورات المناقشة العادلة في النقل الجوي	٩- النقل الجوي	١٩
IATA	رسوم خدمات المطارات والملاحة الجوية	٩- النقل الجوي	٢٠
سكرتارية	تواريخ وأماكن اجتماعات 5 / DGCA-MID و 6 / DGCA-MID	١٠- مواعيد وأماكن الاجتماعات القادمة	٢١

٢- معلومات الأوراق

قدمت بواسطة	عنوان ورقة العمل	البند من جدول الأعمال	IP العدد
سكرتارية	قائمة العمل ومعلومات الأوراق		١
سكرتارية	النظام اليومي للعمل وبرنامج العمل		٢
سكرتارية	برنامج أمن الطيران التعاوني للشرق الأوسط (CASP-MID)	٦- أمن الطيران والتسهيلات	٣
سكرتارية	خارطة الإيكاو التفصيلية للتدريب على الطيران وبناء القدرات	٣- المسائل الإدارية	٤
سكرتارية	التطورات الأخيرة في أمن الطيران	٦- أمن الطيران والتسهيلات	٥
الولايات المتحدة الأمريكية	تعزيز السلامة وتوسيع القدرات؛ تنفيذ ADS-B OUT في الولايات المتحدة	١٠- أي أعمال أخرى	٦
الولايات المتحدة الأمريكية	دعم لمفهوم العمليات على أساس المسار العالمي (TBO)	٤- الملاحة الجوية	٧
الولايات المتحدة الأمريكية	إدارة تدفق الحركة الجوية التعاونية (ATFM)	٤- الملاحة الجوية	٨

الولايات المتحدة الأمريكية	ورشة عمل لمسار ASBU الإقليمي الأدنى	الملاحة الجوية	٩
ACI	أدوار ومساهمات ACI في صناعة المطارات	أي أعمال أخرى	١٠
الأردن	امن المناطق المفتوحة للجمهور	أمن الطيران والتسهيلات	١١

ملاحظة: تدل عناوين الأوراق الواردة في النسخة الإنجليزية من IP / 1 على اللغة الأصلية التي كتبت فيها المستندات.

ت - ٣

٣- العرض

قدم بواسطة	عنوان العرض	البند من جدول الأعمال	PPT العدد
سكرتارية	التحديات العالمية لسلامة الطيران والملاحة الجوية	٣- المسائل الإدارية	١
سكرتارية	استراتيجية NCLB في منطقة الشرق الأوسط	٣- المسائل الإدارية	٢
سكرتارية	نتائج الاجتماع 16 / MIDANPIRG	٤- الملاحة الجوية	٣
سكرتارية	تقرير عن سير العمل في أولويات الملاحة الجوية وأهدافها	٤- الملاحة الجوية	٤
سكرتارية	نتائج الاجتماع 6 / RASG- MIDANPIRG	٥- سلامة الطيران	٥
سكرتارية	تقرير عن سير العمل في أولويات السلامة وأهدافها	٥- سلامة الطيران	٦
سكرتارية	MENA RSOO	٥- سلامة الطيران	٧
سكرتارية	مشروع MIDAD	٤- الملاحة الجوية	٨
سكرتارية	التطورات في برنامج تيسير الإيكاو	٦- أمن الطيران والتسهيلات	٩
سكرتارية	الطيران المدني الدولي والبيئة	حماية البيئة	١٠
سكرتارية	برنامج التعاون الفني للإيكاو	التعاون التقني	١١
سكرتارية	دعم عمل الإيكاو من أجل التنمية الاقتصادية للنقل الجوي؛	النقل الجوي	١٢

- النهاية -

ملاحظة: تدل عناوين الأوراق الواردة في النسخة الإنجليزية من IP / 1 على اللغة الأصلية التي كتبت فيها المستندات.