



International Civil Aviation Organization
Accident and Incident Investigation Group
First Meeting (AIIG/1)
(Virtual Meeting, 7-9 September 2021)

Agenda Item 2: Regional Performance Framework

STRATEGY FOR THE ENHANCEMENT OF COOPERATION AMONG THE MIDDLE EAST AND
NORTH AFRICA (MENA) STATES IN THE PROVISION OF AIG FUNCTIONS

(Presented by the Secretariat)

SUMMARY

This paper presents the MENA ARCM MoU Draft, for review and agree to be presented to 5th DGCA-MID virtual meeting for endorsement.

Action by the meeting is at paragraph 3

REFERENCES

- DGCA-MID/4
- RASG-MID/7 Report
- DGCA-MID/5
- *RSC/7 Report*
- *RASG-MID/8 Report*

1. INTRODUCTION

1.1 The DGCA-MID/4 meeting (Muscat, Oman, 17-19 October 2017), through Conclusion 4/6, endorsed the Strategy for enhancement of cooperation among the MENA States in the provision of AIG functions at **Appendix A**; and agreed with the RASG-MID/6 meeting recommendation to further finalize/revise the Roadmap.

2. DISCUSSION

2.1 A Roadmap for the implementation of the Strategy was developed, under the framework of RASG-MID, to provide the details and timelines related to the implementation of the different levels.

2.2 The RASG-MID/7 meeting, through Conclusion 7/9, endorsed the Roadmap for AIG Regional Cooperation at **Appendix B**.

2.3 In line with the Roadmap for regional cooperation, a questionnaire on AIG Level 1 cooperation was sent to the MENA States through State Letter Ref.: ME 4/1.3-18/074 dated 4 March 2018. Eight (8) States, namely, Bahrain, Egypt, Iran, Morocco, Saudi Arabia, Sudan, UAE, and Yemen replied to the questionnaire; six (6) of them (Bahrain, Iran, Morocco, Saudi Arabia, Sudan, and UAE) stated clearly that they are willing to move to the level 2 of cooperation.

2.4 Another questionnaire on AIG level 2 of cooperation for the survey related to States' AIG capabilities, was sent to the MENA States through State Letter Ref: ME 4/-19/167 dated 26 May 2019 and a reminder State Letter Ref: ME:4-19/207 dated 4 July 2019. Replies were received from nine (9) States (Bahrain, Egypt, Iran, Jordan, Oman, Saudi Arabia, Sudan, UAE, and Yemen).

2.5 The DGCA-MID/5 meeting, through Conclusion 5/4, reviewed and endorsed the MENA AIG Regional Cooperation Mechanism (MENA ARCM) at **Appendix C**.

2.6 The RSC/7 meeting (Cairo, Egypt, 3 – 5 March 2020), through Conclusion 7/13, endorsed AIG Regional Cooperation Mechanism (ARCM) Action Plan at **Appendix D** and agreed that an ARCM Technical Coordination meeting be organized by the ICAO MID Office in Cairo, 1-4 June 2020.

2.7 Due to COVID-19 pandemic outbreak, the ARCM Technical Coordination meeting was cancelled and ICAO MID followed up with the ARCM Focal Points and virtual meetings were held on 21 July 20 and 10 December 2020 respectively to develop and finalize the Draft MENA Accident & Incident Investigation Regional Cooperation Mechanism (ARCM) Memorandum of Understanding (MoU)

2.8 A State Letter (ME4- 21/032) was issued by the ICAO MID Regional Office on 17 March 2021 requested States to review the draft MENA ARCM MoU (in both languages Arabic and English) at **Appendices E and F**, respectively, and provide the ICAO MID Office and ACAO comments and feedback. Nine States have replied to the State Letter (Bahrain, Egypt, Iran, Jordan, Morocco, Qatar, Saudi Arabia, UAE and Yemen).

2.9 The final MENA ARCM MoU draft (in both languages Arabic and English) is at **Appendices G and H**.

3. ACTION BY THE MEETING

3.1 The meeting is invited to review and update as deemed necessary, the Draft version of MENA ARCM MoU (in both languages Arabic and English) at **Appendices G and H** respectively and agreed to be presented to the 5th DGCA-MID virtual meeting for endorsement and signature.

APPENDIX A

STRATEGY FOR THE ENHANCEMENT OF COOPERATION AMONG THE MIDDLE EAST AND NORTH AFRICA (MENA) STATES IN THE PROVISION OF AIG FUNCTIONS

1- Background

Whereas it is incumbent on the State in which an accident occurs to institute an inquiry into the circumstances of the accident in conformity with Article 26 of the Convention;

Whereas Assembly Resolution A36-10, inter-alia:

- urges Contracting States to undertake every effort to enhance accident prevention measures, particularly in the areas of personnel training, information feedback and analysis and to implement voluntary and non-punitive reporting systems, so as to meet the new challenges in managing flight safety, posed by the anticipated growth and complexity of civil aviation;
- urges Contracting States to cooperate with ICAO and other States in a position to do so, in the development and implementation of accident prevention measures designed to integrate skills and resources to achieve a consistently high level of safety throughout civil aviation;

Whereas, amendment 15 of Annex 13 (STD 3.2) stipulates that a State shall establish an accident investigation authority that is independent from State aviation authorities and other entities that could interfere with the conduct or objectivity of an investigation;

Whereas, owing to the growing sophistication and complexity of modern aircraft, the conduct of an accident or serious incident investigation requires participation by experts from many specialized technical and operational fields and access to specially equipped facilities for investigation;

Whereas many Contracting States do not have such specialized technical and operational expertise and appropriate facilities;

Whereas the costs of salvage and investigation of major aircraft accidents may place a heavy financial burden on the resources of the State where the accident occurred;

Whereas Assembly Resolution A37-15 (Appendix U), recommends that Contracting States cooperate in the investigation of major aircraft accidents or accidents in which the investigation requires highly specialized experts and facilities;

Whereas, the ICAO Universal Safety Oversight Audit Programme (USOAP) audit findings indicate that a number of States have not been able to implement an effective accident and incident investigation system for their aviation activities;

Recognizing that the USOAP findings have been associated, in general, with a lack of resources (both human and financial), lack of appropriate legislation and regulations, lack of an organization for the investigation of accidents and incidents, lack of a training system for investigators, lack of equipment to conduct investigations and lack of policies, procedures and guidelines for accident and incident investigations;

Recognizing that combined with the expected increase in air transport operations, the relatively unchanged trend in the accident rate over the past several years might lead to an increase in the number of accidents per year;

Recognizing that there are many challenges to effective accident prevention, and that more effective identification and correction of aviation hazards and system deficiencies are required in order to complement regulatory efforts in further reducing the number of worldwide accidents and to improve the accident rate;

Recognizing that a regional investigation system can provide economies of scale by allowing for the sharing of required resources, and that by working together, States of a region or sub-region can have a more persuasive voice on the world stage and can help secure a more favorable climate aimed at a safer international air transportation system;

Acknowledging that during the AIG Divisional Meeting (2008) several States highlighted that, in regions where individual States do not have investigation capability, implementing a regional accident and incident investigation organization (RAIO) would ensure the effectiveness of investigations, reinforce conformity with the provisions of Annex 13, and contribute to the enhancement of aviation safety;

Whereas, Annex 13 (STD 5.1 and 5.1.2) stipulates that the State of Occurrence shall institute an investigation into the circumstances of the accident and serious incident (maximum mass of over 2 250 kg) and be responsible for the conduct of the investigation, but it may delegate the whole or any part of conducting of such investigation to another State or a RAIO by mutual arrangement and consent. In any event, the State of Occurrence shall use every means to facilitate the investigation;

Considering that the DGCA-MID/2 meeting (Jeddah, Saudi Arabia, 20 - 22 May 2013) noted that it is widely considered that implementing a RAIO would ensure the effectiveness of investigations, reinforce conformity with the provisions of Annex 13, and contribute to the enhancement of aviation safety; and accordingly through Conclusion 2/11 endorsed the First version of the Strategy for the establishment of RAIO(s);

Considering the AIG needs and capabilities of the Middle East and North Africa (MENA) States; and the implementation of different levels of cooperation for the provision of AIG services/functions at the regional/sub-regional level; and

Considering the challenges related to the establishment of a RAIO;

A strategy is crucial for the enhancement of cooperation in the provision of AIG services/functions among the Middle East and North Africa (MENA) States.

2- Objective

Contribute to improvement of aviation safety in the MENA States by enabling States to conduct effective and independent investigations of aircraft accidents and incidents; and support States in fulfilling their investigation obligations in Annex 13.

3- Methodology

During the ACAC/ICAO AIG Workshop held in Jeddah, Saudi Arabia, 25-27 April 2017, three (3) levels of cooperation for the provision of AIG services/functions in the MENA States have been defined as follows:

Level 1:

Cooperation among MENA States under the framework of Annex 13 and/ or a standard bilateral MOU to share, on ad-hoc basis, resources, training, information, documentation and capabilities; and strengthen conformity with Annex 13.

Level 2:

Cooperation among MENA States under the framework of a regional cooperation mechanism (well-defined scope and set of coordinated, organized and harmonized procedures and mechanisms) for the conduct of accidents and serious incidents investigations.

Level 3:

Establishment of a RAIO with well-defined mandate, roles and responsibilities, organization (human resources), funding mechanism, etc.; with a centralized decision-making process on RAIO activities.

The Table in **Attachment 1** provides more details about each level.

4- Strategic Plan

- (a) States are urged to develop and further strengthen regional/sub-regional cooperation for accidents and incidents investigation.
- (b) MENA States should take necessary measures to reach at least level 2.
- (c) An implementation Roadmap for MENA States should be developed, under the framework of RASG-MID, to provide the details and timelines related to the implementation of the different levels.
- (d) Key Performance Indicators (KPIs) should be developed for the monitoring of the implementation of the Roadmap to ensure that the agreed goals are achieved.
- (e) The decision on whether to continue towards the establishment of a full MENA RAIO, or to be satisfied with level 2 cooperation, will be taken in due course, depending on the achievement of the expected KPIs/goals.

	Level 1 (Bilateral Agreements)	Level 2 (Regional Cooperation Mechanism)	Level 3 (RAIO)
Human resources	Shared between the two States	List of MENA States' investigators available to support States in the conduct of investigations, as required. The State conducting the investigation will hold the cost	Investigators from RAIO will lead/participate in investigation conducted by a member State. The cost share is determined by RAIO
AIG training	Shared between the two States	List of planned training courses in all member States is maintained by a voluntary State. Member States may benefit from training conducted by other member States.	<ul style="list-style-type: none"> - The syllabus of the basic training is RAIO-centralized. - Advanced and specialized trainings are determined by RAIO
Equipment, tools, and technology	Shared between the two States	List of MENA States' special equipment is determined and maintained by a voluntary State for use by all member States, as required. The State conducting the investigation will hold the cost	RAIO-centralized tools and equipment are used by member States. Cost share is determined by RAIO
Accidents and incidents database	Access may be granted to the other State's accident/incident database	Database is shared voluntary and managed by a voluntary State	Database is obliged to be shared and is RAIO-centralized
Data repository	Access may be granted to the other State's data repository	Common data repository is managed by a voluntary State	Data repository is RAIO-centralized
Knowledge, safety information, and procedures	Shared between the two States	<ul style="list-style-type: none"> - Knowledge and information is stored in data repository managed by a voluntary State - Procedure is common 	<ul style="list-style-type: none"> - Knowledge and information is stored in RAIO-centralized data repository - Procedure is centralized
Services of State's National Centers of research, laboratories, institutions, experts, etc. (External to the AIG)	A State can utilize the other State's National Centers	List of MENA States' Centers that can be utilized by any member State. The State conducting the investigation will hold the cost	RAIO-centralized list of Centers. Cost share is determined by RAIO

	Level 1 (Bilateral Agreements)	Level 2 (Regional Cooperation Mechanism)	Level 3 (RAIO)
Investigation regulations	Individual, but a State can benchmark the other State	Harmonized and coordinated by a voluntary State	RAIO-centralized
Oversight of the State investigation authority	Individual, but a State may conduct a peer-review upon the other State request	Pooled peer-review group maintained by a voluntary State	RAIO oversight (either by a RAIO group or by outsourced organization)
Funding of conducting investigations	The State responsible for initiating the investigation holds the cost	The State responsible for initiating the investigation holds the cost	Investigations into certain category of accidents are conducted by RAIO based on published criteria. Cost share is determined by RAIO
Funding of regional investigation organization	-	-	Centralized fund by States' contributions

APPENDIX B

ROADMAP FOR AIG REGIONAL COOPERATION

Level of Cooperation	Action		Target date	Deliverable	Champion	KPI
	No.	Description				
Level 1 Cooperation among MENA States under the framework of Annex 13 and/ or a standard bilateral MoU to share, on ad-hoc basis, resources, training, information, documentation and capabilities; and strengthen conformity with Annex 13	1	Develop a questionnaire and disseminate to States through a State Letter for surveying the current status of the MENA States in bilateral cooperation, and their willingness to move to Level 2	30 Sep. 2018	Survey	AIG Core Team ICAO States	<ul style="list-style-type: none"> Number of States' responses
	2	Analyze the received responses including the assessment of the effective implementation of the cooperation elements as listed in the Strategy (Level 1)	31 Oct. 2018		AIG Core Team	<ul style="list-style-type: none"> Number of bilateral agreements per State Level of effective implementation of Level 1 elements Number of States willing to move to Level 2
Level 2 Cooperation among MENA States under the framework of a regional cooperation mechanism (well-defined scope and set of coordinated, organized and harmonized procedures and mechanisms) for the conduct of accidents and serious incidents investigation	3	Develop a Draft Questionnaire to survey States AIG capabilities	31 Dec. 2018	Draft Questionnaire	AIG Core Team	
	4	Develop a Draft AIG RCM MoU	31 Dec. 2018	Draft AIG RCM MoU	AIG Core Team	
	5	Endorsement of the Questionnaire by the RASG-MID/7 Meeting	Apr. 2019	RASG-MID/7 Report	ICAO/RASG-MID	Questionnaire endorsed
	6	Endorse the Draft AIG RCM MoU by the DGCA-MID/5 Meeting and ACAO EC	Nov. 2019	DGCA-MID/5 Report and ACAO EC Report	ICAO/DGCA-MID/5 ACAO EC	AIG RCM MoU endorsed
Remaining level 2 actions will be detailed in due course						

APPENDIX C

AIG Regional Cooperation Mechanism (ARCM)

Middle East and North Africa (MENA)

TABLE OF CONTENTS

	Page
1. Vision and Mission of the ARCM	3
2. Participants.....	3
3. ARCM Objectives.....	3
4. ARCM Organisational Structure.....	3

1. VISION AND MISSION OF THE ARCM

1.1 The MENA AIG Regional Cooperation Mechanism (ARCM) is a mechanism, which will foster the cooperation among MENA member States for the provision of AIG functions. The ARCM will create a platform to support States requesting assistance for fulfilling their investigation obligations. This will make investigation capabilities and outcomes of the investigation within the Region more effective.

1.2 The ARCM is NOT an entity with legal status, and its work will be with no financial implications. Any expenses for applying this ARCM provisions will be covered by the Member State requesting such services or as agreed by both parties (requestor and provider(s)).

2. PARTICIPANTS

2.1 Participation in the ARCM is open to all MENA member States interested to join the ARCM.

3. ARCM OBJECTIVES

3.1 The main objectives of the ARCM are to:

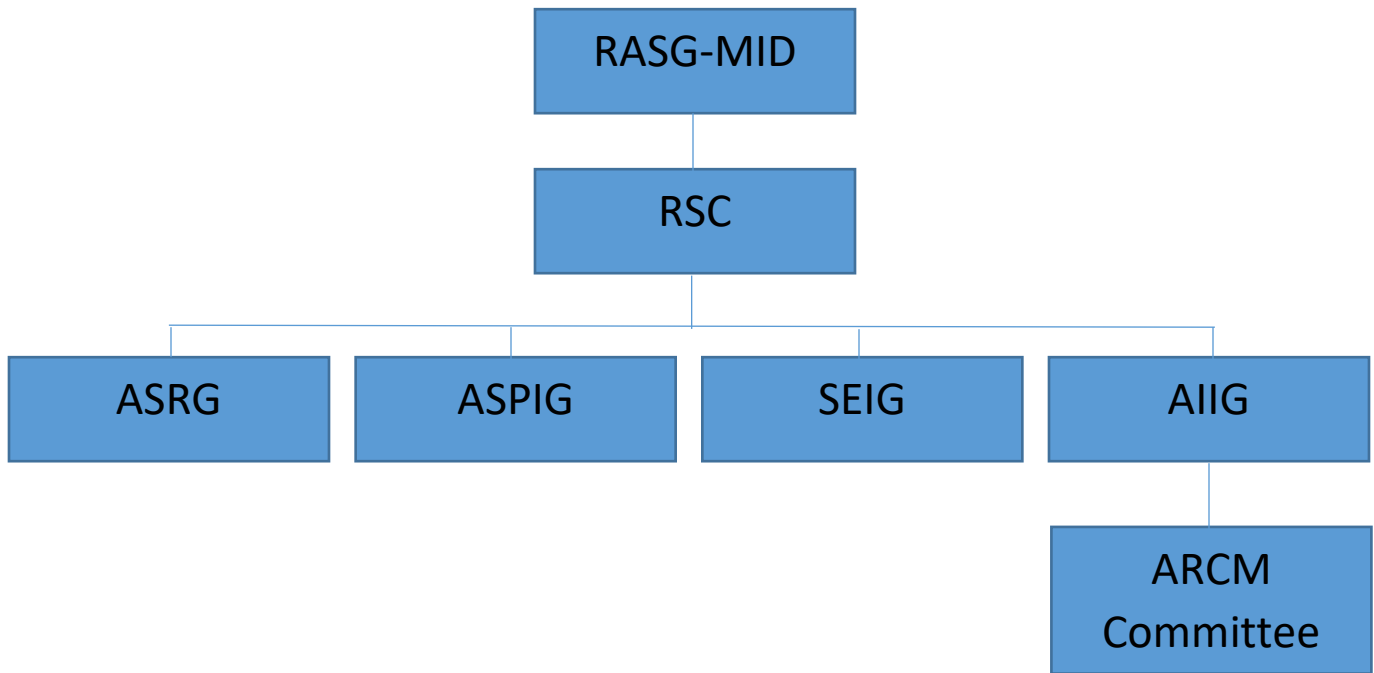
- a) increase and facilitate cooperation and collaboration among ARCM member States with respect to aircraft accident and incident investigation;
- b) make utmost use of AIG resources available in the MENA member States, including expertise, training capabilities, equipment, investigation know-how and information, standards and guidance, etc.;
- c) facilitate actions aiming at increasing the qualifications and experience of accident investigators in MENA member States;
- d) encourage the development of investigation common standards, rules and regulations consistent with the ICAO provisions. The MENA member States will also be encouraged to use a standard Template of investigation regulations for the development of their National Regulations; and
- e) encourage the development of a common accident and incident database for the MENA member States, and utilize this database for identifying operational safety risks and their corresponding controls.

4. ARCM ORGANIZATIONAL STRUCTURE

4.1 The ARCM Committee shall consist of focal points nominated by each Member State.

4.2 The ARCM Committee is responsible for the overall supervision, direction, and management of the ARCM.

4.3 The ARCM Committee will be reporting to the RASG-MID through the Accident and Incident Investigation Group (AIIG), as shown in the following Organization Structure:



APPENDIX D

MENA ARCM IMPLEMENTATION ACTION PLAN

Objectives	Action		Timeframe	Deliverable	Champion
	No.	Description			
Development and signature of the MOU among the ARCM States	1	ARCM focal points meeting to develop an initial Draft MENA ARCM MOU	1-4 June 20	Initial Draft of the MENA ARCM MOU	ARCM States ICAO ACAO
	2	Circulate the Draft MENA ARCM MOU to focal points for review and comments /inputs indicating, inter-alia, their willingness to sign the MOU	7 June 20	Draft MENA ARCM MOU	ARCM States ICAO ACAO
	3	Presentation of the Draft MENA ARCM MOU for review and approval by the AIIG	21 June 20	Approval of the MENA ARCM MOU	ARCM States ICAO ACAO
	4	Circulate to the States the MENA ARCM MOU for Signature	1 July 20	Signed MENA ARCM MOU	ARCM States
	5	Progress report on MENA ARCM MOU to RASG-MID and ACAO EC	Mar 2021	Progress Report	ACAO/ICAO
Development of ARCM organization and functions manual	6	Draft proposal on ARCM organization and functions manual	1-4 June 20	Initial Draft	ARCM ICAO ACAO
	7	Review and Approval of the Initial Draft by AIIG	22 June 20	Approval of the manual	ARCM ICAO ACAO
	8	Progress report on ARCM organization and functions manual to RASG-MID and ACAO EC	Mar 2021	Progress Report	ACAO/ICAO
Establishment/launch of the ARCM	9	Establishment of the ARCM database (Investigators, Trainings, tools, equipment, etc)	Jun 2021	ARCM database	ARCM ICAO ACAO
	10	Sharing of Human Resources, training, tools, equipment, etc	TBD	Cooperation/ Sharing of resources	ARCM
	11	Development of ARCM Accidents & incidents investigation procedures Manual	TBD	Procedures Manual	ARCM
	12	Harmonization of MENA ARCM AIG Training Programmes	TBD	Harmonized AIG Training Programmes	ARCM

	13	Development of a common accident and serious incident database for identifying operational safety risks	TBD	Common accident and serious incident database	ARCM ICAO ACAO
Update the DGCA-MID and ACAO GA/EC on MENA AIG ARCM	14	Progress report to the DGCA-MID/6 and ACAO GA/EC	Nov 2021	TBD	ICAO ACAO

اتفاقية تعاون متعددة الأطراف بين سلطات التحقيق في حوادث ووقائع الطائرات للدول الأعضاء حول الية التعاون الإقليمي للتحقيق في حوادث الطائرات لمنطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا

الديباجة

تم إبرام مذكرة التفاهم هذه (المشار إليها فيما يلي باسم مذكرة التفاهم) وتدخل حيز التنفيذ في هذا اليوم من 2020 بين الدول المدرجة اسماؤها في الملحق

يشار إليها فيما بعد جماعياً باسم "الأطراف" وبشكل فردي باسم "الطرف"؛

في حين أن منظمة الطيران المدني الدولي (الإيكاو) هي المنظمة الدولية التي تم إنشاؤها بموجب اتفاقية الطيران المدني الدولي لعام 1944 (اتفاقية شيكاغو) والتي تتمثل أهدافها الرئيسية في التطوير الآمن والمنظم للطيران المدني الدولي، وتنفيذ واعتماد مبادئ وأحكام اتفاقية شيكاغو، بما في ذلك المعايير والممارسات الموصى بها فيما يتعلق بالتحقيق في الحوادث والوقائع وغيرها من الأمور المتعلقة بسلامة وكفاءة الملاحة الجوية؛

وإنه يؤكد من جديد على الهدف المنصوص عليه في الملحق 13 لاتفاقية الطيران المدني الدولي ("اتفاقية شيكاغو") وهو أن الهدف الوحيد للتحقيق في حوادث ووقائع الطائرات يجب أن يكون منع الحوادث ووقائع وليس الغرض من التحقيق الإدانة ولا يكون وسيلة لتحديد المسؤولية؛

في حين أن المادة 26 من الاتفاقية تنص على أن الدولة التي يقع فيها حادث "سوف تبدأ تحقيقاً في ظروف الحادث وفقاً للإجراء الذي توصي به منظمة الطيران المدني الدولي، بقدر ما تسمح به قوانينها. "؛

وحيث أن الملحق 13 من الاتفاقية يحدد القواعد والتوصيات الدولية لإجراء التحقيقات في حوادث ووقائع الطائرات من طرف الدول للوفاء بالتزاماتها بموجب المادة 26 من الاتفاقية؛

وإنه ندرك أن عمليات تدقيق الإيكاو ومهمات الاعتماد المنسقة التي أجريت في إطار نهج الرصد المستمر لبرنامج التدقيق العالمي للسلامة الجوية أظهرت أن العديد من الدول المتعاقدة لم تنشئ/أو تدير هيئات فعالة للتحقيق في الحوادث ووقائع الطائرات، ويرجع ذلك في المقام الأول إلى الصعوبات التي تجدها في تخصيص المزيد من الموارد لتلك الهيئات لتمكينها من الوفاء بالتزاماتها بموجب الاتفاقية والملحق الثالث عشر للاتفاقية؛

ومع مراعاة توصيات اجتماع قطاع التحقيق في الحوادث والوقاية منها الذي عقد في مونتريال، كندا، من 13 إلى 18 أكتوبر 2008 ولا سيما التوصية 3/6 أ)، والتي حثت الدول المتعاقدة عند وقوع حادث في أراضيهم لإجراء تحقيقات السلامة وفقاً للمادة 26 من اتفاقية شيكاغو والملحق 13، وللحصول على الدعم الإقليمي إذا كانت القدرات أو الموارد المطلوبة غير متوفرة؛

وبالنظر إلى أن الدورة الثامنة والثلاثين لجمعية الإيكاو قررت، في الملحق ن - التعاون بين الدول الأعضاء فيما يتعلق بالتحقيقات في حوادث الطائرات، أن توصي الدول المتعاقدة بالتعاون في التحقيق في حوادث الطائرات، وخاصة الحوادث التي يتطلب التحقيق فيها خبراء ومرافق عالية التخصص وتحقيقاً لهذه الغاية، فإن الدول الأعضاء والمنظمات الإقليمية للتحقيق في الحوادث، إلى أقصى حد ممكن، من بينها ما يلي:

أ) تقديم مساعدة الخبراء والتسهيلات، بناءً على طلب الدول الأعضاء الأخرى، للتحقيق في حوادث الطائرات الكبرى؛ و

ب) إتاحة الفرصة للدول الأعضاء التي تسعى للحصول على خبرة في التحقيق لحضور التحقيق في حوادث الطائرات، من أجل تطوير وتعزيز الخبرة في التحقيق.

وبالنظر إلى أن اجتماع المنظمة العربية للطيران المدني/المجلس التنفيذي/42 (الرباط، المغرب، 17-18 ديسمبر 2012) قد اعتمد، بموجب القرار 6-، على الاستراتيجية المشتركة بين المكتب الإقليمي للشرق الأوسط لايقاو والمنظمة العربية للطيران المدني بشأن إنشاء هيئة إقليمية للتحقيق في حوادث الطائرات في منطقة الشرق الأوسط وشمال إفريقيا تم بلورتها على إثر ورشة عمل نظمتها كل من الايقاو والمنظمة العربية للطيران المدني (الرباط، المغرب، 12-13 ديسمبر 2012) حول البرامج الإقليمية للسلامة الجوية؛

وإذ تشير إلى أن الاجتماع الثاني للمدراء العامون للطيران المدني لمنطقة الشرق الأوسط (جدة- المملكة العربية السعودية 20-22 مايو 2013) يلاحظ على أن المنظور العام يؤكد أن أحداث هيئة إقليمية للتحقيق في حوادث الطائرات سيضمن فعالية التحقيقات ويعزز الامتثال لأحكام الملحق 13 ويساهم في تعزيز سلامة الطيران؛ وبناءً عليه، من خلال الاستنتاج 11/2، أقر الإصدار الأول من استراتيجية إنشاء هيئة إقليمية للتحقيق في حوادث ووقائع الطائرات؛

وبالنظر إلى الاجتماع الرابع للمدراء العامون للطيران المدني لمنطقة الشرق الأوسط (مسقط، عمان، 17-19 أكتوبر 2017) الذي أقر الاستراتيجية، ووافق على توصية الاجتماع السادس للمجموعة الإقليمية للسلامة منطقة الشرق الأوسط لمواصلة استكمال /مراجعة خارطة الطريق؛

وبالنظر إلى الاجتماع 57 للمجلس التنفيذي للمنظمة العربية للطيران المدني (الرباط، عمان، 28-29 ديسمبر 2017) الذي أقر استراتيجية الهيئة الإقليمية لتحقيق في حوادث ووقائع الطائرات المعدلة وخارطة الطريق الخاصة بها والتي تم تعديلها ووضع صيغتها النهائية خلال ورشة العمل المشتركة الايكاو المنظمة العربية للطيران المدني (جدة، المملكة العربية السعودية، 25-27 أبريل 2017)؛

وبالنظر إلى الاجتماع الخامس للمدراء العامون للطيران المدني (الكويت 4-6 نونبر 2019) والذي صادق على آلية التعاون الإقليمي في إطار التحقيق في حوادث ووقائع الطائرات

وبالنظر إلى الحاجة إلى اتفاق أوسع بين سلطات التحقيق في حوادث الطائرات لمنطقة الشرق الأوسط وشمال إفريقيا في آلية التعاون الإقليمي للتحقيق في حوادث الطائرات لمنطقة الشرق الأوسط وشمال إفريقيا رغبة في اضافة الطابع الرسمي وزيادة التعاون والتنسيق في التحقيق في الحوادث والوقائع؛

وإن نلتزم بتعزيز قدرات ومهنية المحققين المعنيين بحوادث الطائرات؛

وإذ نرغب في تبادل الخبرات والتجارب المتعلقة بالتحقيق في حوادث ووقائع الطيران؛ و

وإبراً لمصلحتهم المشتركة في إنشاء إطار دائم للتعاون في مجال التحقيق في حوادث ووقائع الطائرات.

وقعت سلطات التحقيق في حوادث الطائرات للدول على مذكرة التفاهم هذه

قد وصل الأطراف الى التفاهم التالي:

1. الغرض

الغرض من مذكرة التفاهم هذه هو تحديد شروط التعاون بين الأطراف لتقديم كل معارفهم وخبراتهم المتاحة بهدف جعل التحقيق في حوادث ووقائع الطائرات أكثر فعالية، وبغرض استخدام نتائج التحقيقات وبحوث السلامة في تحسين سلامة الطيران.

2. المصطلحات

للكلمات والعبارات المستخدمة في مذكرة التفاهم هذه نفس المعنى المنسوب لها في الملحقين 13 و19 لاتفاقية شيكاغو.

3. مجالات التعاون

1.3. سيتعاون الطرفان في التحقيق في حوادث ووقائع الطائرات، والتدريب على التحقيق، وتبادل المعلومات والخبرات، بما يتفق مع المعايير والممارسات الموصى بها في الملحق 13 لاتفاقية شيكاغو. مجالات التعاون هي كما يلي:

(أ) المساعدة واستخدام الموارد البشرية في مجال التحقيق وكذا المرافق والمعدات من طرف إلى طرف آخر حسبما يراه مناسباً وحسبما تسمح به الموارد. قد تشمل هذه المساعدة الخبرة في مجالات الهندسة والعمليات ومسجلات الطائرات وتنظيم الأداء والإدارة البشرية.

(ب) يجوز لأي طرف، حيثما كان ذلك ممكناً، دعوة محققين تابعين لطرف آخر لحضور الدورات والتدريب العام والمتخصص في التحقيق.

(ج) يجوز لأي طرف، إلى الحد الذي تسمح به قوانينه ولوائحه، تسهيل إحقاق محققي طرف آخر كمراقبين بتحقيقه في حوادث الطائرات والوقائع الخطيرة، بهدف تعزيز فهم الطرف الآخر لمتطلبات وإجراءات التحقيق الخاصة به.

(د) عند طلب طرف آخر، يجوز للطرف، حسب ما تسمح به الموارد، تقديم خدمات فريق من المحققين التابعين له (بما في ذلك المتخصصون في تسجيلات الرحلة وغيرهم من الخبراء التقنيين والمتخصصين في الطب الشرعي) للطرف الطالب ليكونوا مستشارين للفريق، وممثلون معتمدين للمشاركة في التحقيق. سيقوم الطرفان اتصالات منتظمة ويمكن لكل طرف تنظيم زيارات أو اجتماعات مع طرف آخر بهدف تبادل الخبرات والمهارات والمعرفة الفنية.

(هـ) سيسعى أحد الأطراف، إلى الحد الذي تسمح به قوانينه ولوائحه، إلى مشاركة المعلومات ذات الصلة مع الأطراف الأخرى حول التحقيق الذي يجريه والذي أبدى طرف آخر اهتماماً به. هذه المعلومات، ووفقاً لمقتضيات الملحق 13، لن يتم الإفصاح عنها من قبل الطرف الآخر دون موافقة صريحة من الطرف الذي يجري التحقيق.

(و) وافقت جميع الأطراف على وضع أحكام كما يلي:

(1) تبادل فرص التدريب.

(2) تبادل المعلومات حول استخدام تقنيات أو منهجية أو تقنية أو معايير تحقيق محددة؛

3) دعم مواقف ومقترحات الطرف الآخر، حيثما أمكن، في المنتديات ذات الصلة بالتحقيق في الحدوث مثل لجان منظمة الطيران المدني الدولي ومجموعات العمل وندوات الصناعة وغيرها من الأحداث الفنية؛ و

4) توفير القدرات البحثية لدعم دراسات السلامة التي يجريها أحد الأطراف.

2.3. يجوز للطرفين تطوير مجالات إضافية للتعاون لتوسيع نطاق مذكرة التفاهم هذه

3.3. قد يتفق الطرفان على إنشاء منصة لإدارة الأنشطة ذات الصلة بمذكرة التفاهم هذه. قد تكون هذه المنصة في موقع الكتروني أو على شكل موقع الكتروني يستضيفه ويديره أحد الأطراف

4. التنسيق

1.4. يتبادل الأطراف نقاط الاتصال المسؤولة عن تنفيذ مذكرة التفاهم هذه.

2.4. يقوم كل طرف بإبلاغ الأطراف الأخرى، كتابياً، متى كان هناك تغيير في جهة الاتصال الخاصة به.

5. الالتزامات العامة والتشغيلية والمالية

1.5. يتحمل كل طرف التكلفة الخاصة به لتنفيذ الأحكام المنصوص عليها في مذكرة التفاهم هذه، ما لم يتم الاتفاق على خلاف ذلك كتابياً، من خلال ترتيب بين الطرفين.

2.5. بالنسبة لأي طلب موجه إلى أحد الأطراف لتوفير ممثل معتمد و/أو مستشارين للمشاركة في التحقيق الذي يجريه طرف آخر أو دولة طرف ثالث، ويكون المشاركون متاحين في موقع الحادث أو في أي مكان آخر ذي صلة. يقوم الطرف الطالب بتغطية الإقامة بالفندق وتذاكر السفر والنقل والمصروفات الأخرى التي يتكبدها المشاركون للمدة المتفق عليها بين الطرفين.

3.5. يجوز تنفيذ أي خدمة/نشاط يتفق عليه الطرفان بعد توقيع الاتفاقية. يجب أن تغطي هذه الاتفاقية الخدمات التي تقدمها المنظمات لأحد الأطراف.

4.5. لا يوجد في مذكرة التفاهم هذه ما يلزم أي طرف بتحويل الأموال. سيتم التعامل مع أي مسعى ينطوي على سداد الأموال أو المساهمة بها بين أطراف مذكرة التفاهم هذه وفقاً للقوانين واللوائح والإجراءات المعمول بها. سيتم تحديد هذه المساعي في اتفاقيات منفصلة يتم عقدها كتابياً من قبل ممثلي الأطراف ويتم تفويضها بشكل مستقل من قبل السلطة القانونية المناسبة. لا تقدم مذكرة التفاهم هذه مثل هذه الصلاحيات.

6. السرية والملكية الفكرية

1.6. يجب التعامل مع جميع بيانات التحقيق أو المعلومات أو المستندات أو المواد الأخرى التي حصل عليها ممثلو أحد الأطراف أثناء التحقيق في حادث أجراه طرف آخر على أنها سرية ولا يتم الكشف عنها بأي شكل من الأشكال دون موافقة كتابيا من الطرف الذي يجري التحقيق.

2.6. في حين أنه يمكن ذكر وجود مذكرة التفاهم هذه في اجتماعات أو منشورات السلامة ذات الصلة، فلن يتم تقديم أية تفاصيل أو تعليقات محددة على محتوى مذكرة التفاهم هذه من قبل أي طرف دون موافقة الأطراف الأخرى.

3.6. اتفق الأطراف على عدم استخدام شعار الشركة الخاص بأي طرف أو أي علامة تجارية أخرى دون إذن كتابي مسبق من الطرف المعني.

4.6. تسري الالتزامات الواردة في هذا القسم بعد تاريخ انتهاء الصلاحية و/أو إنهاء مذكرة التفاهم هذه.

7. تأثير غير ملزم

1.7. يفهم الأطراف أن مذكرة التفاهم هذه هي تعبير عن النية المتبادلة للطرفين، ويتم تنفيذها على سبيل الملاءمة، لضمان اتساق وتوافق ممارساتهم وإجراءاتهم.

2.7. بينما يعترف الطرفان بالتعاون الكامل فيما يتعلق بموضوع هذه الاتفاقية، لا يوجد في مذكرة التفاهم هذه ما يؤثر أو يعدل أو يحد أو يزيد أو يغير بأي طريقة أخرى أي واجبات أو سلطات أو التزامات قانونية للأطراف.

3.7. من المسلم به أيضاً من قبل الأطراف أنه لم تنشأ علاقة تعاقدية بينهم بموجب مذكرة التفاهم هذه، لكنهم يتفقون على العمل معاً بروح الشراكة الحقيقية لضمان تحقيق أهداف مذكرة التفاهم هذه.

4.7. لا تقيد مذكرة التفاهم هذه بأي حال من الأحوال الأطراف من المشاركة في اتفاقيات مماثلة مع وكالات ومنظمات وأفراد عامة أو خاصة أخرى سواء كانت محلية أو دولية.

5.7. لا تهدف مذكرة التفاهم هذه إلى إنشاء أي حق أو مسؤولية قانونية.

6.7. لن يكون أي طرف بأي حال من الأحوال مسؤولاً تجاه أي طرف آخر عن أي أضرار مباشرة أو غير مباشرة أو عرضية أو خاصة أو تبعية من أي نوع مهما كانت سواء كانت متوقعة أم لا، ناتجة أو ناشئة عن الأنشطة التي هي موضوع مذكرة التفاهم هذه.

8. تسوية المنازعات

يجب حل أي نزاع قد ينشأ في تفسير أو تنفيذ مذكرة التفاهم هذه ودياً بين الأطراف ولن يتم إحالته إلى أي محكمة دولية أو محكمة عادية لتسويته.

9. الانضمام

ستظل مذكرة التفاهم هذه، بمجرد دخولها حيز التنفيذ، مفتوحة للانضمام من قبل سلطات التحقيق في حوادث الطائرات الأخرى في منطقة الشرق الأوسط وشمال إفريقيا. في حالة الانضمام، تدخل مذكرة التفاهم هذه حيز التنفيذ بالنسبة للطرف المنضم، بعد ثلاثين يوماً من تاريخ التوقيع.

10. الإدارة

سيتم تنفيذ الأنشطة المتعلقة بإدارة مذكرة التفاهم هذه من خلال آلية يتفق عليها الطرفان.

11. الدخول حيز التنفيذ والصلاحيات والتعديل والإنهاء

1.11. تدخل مذكرة التفاهم هذه حيز التنفيذ في تاريخ التوقيع المذكور أعلاه وستظل سارية المفعول ما لم يتم إنهاؤها من قبل جميع الأطراف.

2.11. يجب على الطرف الذي يرغب في الانسحاب من مذكرة التفاهم هذه إرسال إشعار كتابي مدته شهر واحد إلى الأطراف الأخرى.

3.11. يجوز تعديل مذكرة التفاهم هذه كتابياً، في أي وقت، بموافقة غالبية الأطراف.

4.11. يجوز للأطراف، بالاتفاق المتبادل، النص على استمرار أي ترتيب يتم الدخول فيه بموجب مذكرة التفاهم هذه ولكن لم يتم تنفيذه بالكامل قبل إنهاء مذكرة التفاهم هذه.

تشكل مذكرة التفاهم هذه المذكرة الكاملة بين الأطراف فيما يتعلق بهذا الموضوع وتحل محل جميع العروض والمناقشات والمفاوضات السابقة. وإثباتاً لما تقدم، قام الموقعون أدناه، المفوضون حسب الأصول من قبل الأطراف، بالتوقيع على مذكرة التفاهم هذه.

تم التوقيع في [عدد النسخ] من النسخ الأصلية المماثلة في(مكان التوقيع) ، في(يوم)،.....، باللغة العربية.

(لائحة التوقيعات)

المرفق: قائمة الدول الأطراف في مذكرة التفاهم هذه:

الاسم....،المقر الرئيسي هو (المدينة ، الولاية) ، المشار إليها بـ ("اختصار") ، الامضاء بتاريخ

- END -

APPENDIX F

**MULTINATIONAL COOPERATION AGREEMENT AMONG AIRCRAFT ACCIDENT
AND INCIDENT INVESTIGATION AUTHORITIES OF MEMBER STATES OF THE
AIG REGIONAL COOPERATION MECHANISM**

(ARCM) OF MENA

Preamble

This Memorandum of Understanding (hereinafter referred to as MoU) is made and entered into force on this ____ day of _____, 202X among the States listed in the attachment.

Hereafter designated collectively as the “Parties” and individually as “Party”;

Whereas the International Civil Aviation Organization (ICAO) is the international body created by the 1944 Convention on International Civil Aviation (Chicago Convention) having as its main objectives the safe and orderly development of international civil aviation, the implementation and adoption of the principles and provisions of the Chicago Convention, including Standards and Recommended Practices (SARPs) concerning accident and incident investigation and other matters connected with the safety and efficiency of air navigation;

Reaffirming the objective enshrined in Annex 13 to the Convention on International Civil Aviation (“the Chicago Convention”) that the sole objective of the investigation of an aircraft accident or incident shall be the prevention of accidents and incidents and that it is not the purpose of the investigation activity to apportion blame or provide a means of determining liability;

Whereas Article 26 of the Convention provides that a State in which an accident occurs “will institute an inquiry into the circumstances of the accident in accordance, so far as its laws permit, with the procedure which may be recommended by the International Civil Aviation Organization.”;

Whereas Annex 13 to the Convention specifies SARPs for the conduct of aircraft accident and incident investigations on the part of States to meet their obligations under Article 26 of the Convention;

Recognizing that ICAO Audits and Coordinated Validation Missions (ICVM) conducted within the framework of the Universal Safety Oversight Audit Programme Continuous Monitoring Approach (USOAP-CMA) have shown that many Contracting States have not established and/or managed effective accident and incident investigation organizations, primarily because of difficulties in the allocation of more resources to their organizations to meet their obligations under the Convention and Annex 13 to the Convention;

Taking into account the recommendations of the Accident Investigation and Prevention (AIG) Divisional Meeting (2008) (AIG/08) held in Montreal, Canada, from 13 to 18 October 2008, and in particular Recommendation 6/3 a), urging Contracting States to conduct safety investigations pursuant to Article 26 of the Chicago Convention and Annex 13 when an accident occurs in their territory, and to obtain regional support if the required capabilities or resources are not available;

Considering that the 38th Session of the ICAO Assembly resolved, in Appendix N – *Cooperation among Member States Concerning Aircraft Accident Investigations*, to recommend contracting States to cooperate in the investigation of aircraft accidents, especially accidents in which the investigation requires highly-specialised experts and facilities, and that to this end, Member States and regional accident and incident investigation organisations (RAIOs), to the extent possible, inter alia:

- a) provide, on request by other Member States, expert assistance and facilities for the investigation of major aircraft accidents; and
- b) afford opportunity to Member States seeking investigation experience to attend the investigation of aircraft accidents, in the interest of developing and furthering investigation expertise.

Considering that the ACAC/EC/42 Meeting (Rabat, Morocco, 17-18 Dec 2012) has approved, by decision 6-EC/42 the common ICAO-MID and ACAC strategy on the implementation of a RAIO in the MENA region which has been developed as result of the ACAC/ICAO Workshop (Rabat, Morocco, 12-13 Dec 2012) on the Air Safety regional programmes;

Recalling that the DGCA-MID/2 meeting (Jeddah, Saudi Arabia, 20 - 22 May 2013) noted that it is widely considered that implementing a RAIO would ensure the effectiveness of investigations, reinforce conformity with the provisions of Annex 13, and contribute to the enhancement of aviation safety; and accordingly through Conclusion 2/11 endorsed the First version of the Strategy for the establishment of RAIO(s);

Considering the DGCA-MID/4 meeting (Muscat, Oman, 17-19 October 2017) which endorsed the Strategy, and agreed with RASG-MID/6 meeting recommendation to further finalize/revise the Roadmap;

Considering the ACAO EC/57 meeting (Rabat, Oman, 28-29 December 2017) which endorsed the updated RAIO Strategy and its roadmap which have been updated and finalized as a result of the joint ACAO/ICAO AIG Workshop (Jeddah, Saudi Arabia, 25-27 April 2017);

Considering the DGCA-MID/5 meeting (Kuwait 4-6 November 2019) which endorsed the AIG Regional Cooperation Mechanism (ARCM);

Considering the need for wider agreement among AIG authorities of the MENA ARCM Member States with a view to formalising and increasing cooperation and collaboration in accident and incident investigation;

Committed to enhancing the capabilities and professionalism of their respective aircraft accident investigators;

Desiring to share expertise and experience relating to aviation accident/incident investigation; and

Recognising their common interest in establishing a lasting framework for cooperation in the area of aviation accident/incident investigation.

The aircraft accident investigation authorities of the States signed this MOU

HAVE REACHED THE FOLLOWING UNDERSTANDING:

1. PURPOSE

The purpose of this MoU is to set out terms of cooperation among Parties to render all their available knowledge and expertise in making aircraft accident and incident investigation more effective, and in employing the investigation outcomes and safety researches in the improvement of aviation safety.

2. TERMINOLOGY

The words and phrases used in this MoU shall have the same meaning as that ascribed to them in Annexes 13 and 19 to the Chicago Convention.

3. AREAS OF COOPERATION

3.1 The Parties will cooperate in aircraft accident and incident investigation, investigation training and sharing of information and expertise, consistent with the Standards and Recommended Practices of Annex 13 to the Chicago Convention. The areas of cooperation are as follows:

- a) Assistance and the use of investigation manpower, facilities and equipment from a Party to another Party as it deems appropriate and as resources permit. Such assistance may include expertise in the fields of engineering, operations, flight recorders, human performance and management organisation.
- b) A Party may, where practicable, invite another Party's investigators, to attend its general and specialist investigation courses and training.
- c) A Party may, to the extent permitted by its laws and regulations, facilitate the attachment of another Party's investigators as observers to its investigation of aircraft accidents and serious incidents, with a view to enhancing the other Party's understanding of its investigation requirements and procedures.
- d) When requested by another Party, a Party may, as resources permit, provide the services of a team of its investigators (including flight recorder specialists and other technical and forensic resource persons) to the requesting Party to be advisers to a team, be a by accredited representative to participate in the investigation. The Parties will maintain regular contact and each Party may organise visits to or meetings with another Party with the aim of exchanging experiences, skills and technical knowledge.
- e) A Party will, to the extent permitted by its laws and regulations, endeavour to share with the other Parties relevant information about an investigation it is conducting in which another Party has expressed an interest. This information, consistent with Annex 13, will not be released by the other Party without the express consent of the Party conducting the investigation.
- f) All Parties agreed to establish provisions for:
 - 1) exchanging training opportunities;
 - 2) exchanging information on the use of specific investigation techniques, methodology, technology, or standards;
 - 3) supporting each other's positions and proposals, where possible, in occurrence investigation-related fora such as ICAO Panels, working groups, industry seminars and other technical events; and
 - 4) providing research capabilities for supporting safety studies conducted by a Party.

3.2 The Parties may develop additional areas of cooperation to widen the scope of this MoU

3.3 The Parties may agree to establish a platform for managing the activities relevant to this MoU. This platform may be in a repository or website form hosted and controlled by a Party.

4. COORDINATION

4.1 The contact persons for the implementation of this MoU are shared among the Parties.

4.2 Each Party will inform the other Parties, in writing, whenever there is a change to its contact person.

5. GENERAL, OPERATIONAL AND FINANCIAL OBLIGATIONS

- 5.1 Each Party shall bear its own cost for the implementation of the provisions set out in this MoU, unless agreed upon otherwise, through an arrangement between the Parties, in writing.
- 5.2 For any request directed to a Party to provide an accredited representative and/or advisers to participate in the investigation conducted by another Party or a third Party State, and the participants are needed to be available at the accident site or at any other relevant place. The requesting Party shall cover the hotel accommodation, travelling tickets, transport, and other expenses incurred by the participants for the duration agreed by the two Parties.
- 5.3 Any service/activity agreed upon between the Parties may be executed after signing an agreement. This agreement should cover the services provided by organizations in a Party.
- 5.4 Nothing in this MoU shall obligate any Party to the transfer of funds. Any endeavor involving reimbursement or contribution of funds between the Parties of this MoU will be handled in accordance with applicable laws, regulations and procedures. Such endeavors will be outlined in separate agreements that shall be made in writing by representatives of the Parties and shall be independently authorized by appropriate statutory authority. This MoU does not provide such authority.

6. CONFIDENTIALITY AND INTELLECTUAL PROPERTY

- 6.1 All investigation data, information, documents or other material obtained by a Party's representatives in the course of an accident investigation conducted by another Party shall be treated as confidential and not disclosed in any manner without written consent of the Party conducting the investigation.
- 6.2 Whilst the existence of this MoU can be mentioned in relevant safety meetings or publications, no specific details or comments on the content of this MoU shall be given by a Party without the agreement of the other Parties.
- 6.3 Parties agreed not to use any Party's corporate logo or any other trademark without prior written authorization of the Party.
- 6.4 The obligations contained in this section, shall be applicable beyond the date of expiry and/or termination of this MoU.

7. NON-BINDING EFFECT

- 7.1 It is understood by the Parties that this MoU is an expression of the Parties' mutual intent, and is executed as a matter of convenience, to ensure that their practices and procedures are consistent and compatible.
- 7.2 While the Parties intend to cooperate fully with respect to the subject matter hereof, nothing in this MoU shall affect, amend, limit, increase, or in any other way change, any legal duties, powers, or obligations of the Parties.
- 7.3 It is further acknowledged by the Parties that no contractual relationship is created among them by this MoU, but agree to work together in the true spirit of partnership to ensure achievement of the objectives of this MoU.
- 7.4 In no event does this MoU restrict the Parties from participating in similar agreements with other public or private agencies, organizations and individuals whether domestic or international.
- 7.5 This MoU is not intended to and does not create any right, or legal responsibility.

7.6 In no event will a Party be liable to another for any direct, indirect, incidental, special or consequential damages of any kind whatsoever whether or not foreseeable, resulting from or arising in connection with the activities that are the subject of this MoU.

8. RESOLUTIONS OF DISPUTES

Any dispute that may arise in the interpretation or the execution of this MoU should be resolved amicably among the Parties and will not be referred to any international tribunal, or court for settlement.

9. ACCESSION

This MoU, once in force, will remain open to accession by other MENA aircraft accident investigation authorities. In case of accession, this MoU will enter into force for the Party acceding, thirty days after the date of signature.

10. ADMINISTRATION

The activities relevant to the administration of this MoU shall be implemented by a mechanism agreed by the Parties.

11. ENTRY INTO EFFECT, VALIDITY, AMENDMENT AND TERMINATION

11.1 This MoU will come into effect on the date of signing mentioned hereinabove and will remain in effect unless it is terminated by all Parties.

11.2 A Party who wishes to withdraw from this MoU shall forward one month's notice in writing to the other Parties.

11.3 This MoU may be amended in writing, at any time, with the consent of the majority of the Parties.

11.4 The Parties may, by mutual agreement, provide for the continuance of any arrangement entered into under this MoU but not fully performed prior to the termination of this MoU.

This MoU constitutes the entire memorandum between the Parties relating to this subject matter and supersedes all prior representations, discussion, and negotiations. IN WITNESS WHEREOF, the undersigned, being duly authorised by the Parties, have signed this Memorandum of Understanding.

SIGNED in [*# of copies*] counterpart originals at [*place of signature*], on [*day*], [*dd mmmm 202X*], in English Language.

[*Table of signatures*]

Attachment: List of States parties to this MOU:

The [AAI (1) name], whose principal place of business is [city, State], referred to as ([“acronym”]), signed on ([date])

APPENDIX G

مذكرة تفاهم متعددة الأطراف بين

سلطات التحقيق في حوادث ووقائع الطائرات للدول الأعضاء بمنطقة الشرق الأوسط وشمال إفريقيا

تحت إطار الية التعاون الإقليمي للتحقيق في حوادث الطائرات

(ARCM)

الديباجة

تم إبرام مذكرة التفاهم هذه (المشار إليها فيما يلي باسم مذكرة التفاهم) وتدخل حيز التنفيذ في هذا اليوم من 202X بين السلطات المسؤولة عن التحقيق في حوادث ووقائع الطائرات للدول المدرجة اسمًا في الملحق.

المشار إليهم طيه بصورة جماعية باسم "الأطراف" وبشكل فردي باسم "الطرف" ؛

وحيث أن المنظمة الدولية للطيران المدني (الإيكاو) تعتبر الهيئة الدولية التي تم إنشاؤها بموجب اتفاقية الطيران المدني الدولي لعام 1944 (اتفاقية شيكاغو) والتي تتمثل أهدافها الرئيسية في تحقيق نمو امن ومنتظم للطيران المدني الدولي، وتنفيذ واعتماد مبادئ وأحكام اتفاقية شيكاغو، بما في ذلك القواعد والتوصيات فيما يتعلق بالتحقيق في الحوادث والوقائع وغيرها من الأمور المتعلقة بسلامة وكفاءة الملاحة الجوية؛

وإذ تؤكد من جديد على الهدف المنصوص عليه في الملحق 13 لاتفاقية الطيران المدني الدولي ("اتفاقية شيكاغو") وهو أن الهدف الوحيد للتحقيق في حوادث ووقائع الطائرات يجب أن يكون منع وقوع الحوادث والوقائع وليس التحقيق بهدف الإدانة ولا يكون بذلك وسيلة لتحديد المسؤولية؛

وحيث أن المادة 26 من الاتفاقية تنص على أن الدولة التي يقع فيها حادث "سوف تبدأ تحقيقًا في ظروف الحادث وفقًا للإجراء الذي توصي به المنظمة الدولية للطيران المدني، بقدر ما تسمح به قوانينها. "؛

وحيث أن الملحق 13 من الاتفاقية يحدد القواعد والتوصيات الدولية لإجراء التحقيقات في حوادث ووقائع الطائرات من طرف الدول للوفاء بالتزاماتها بموجب المادة 26 من الاتفاقية؛

وإذ ندرك أن عمليات التدقيق وبعثات الاعتماد المنسقة للإيكاو والتي أجريت في إطار نهج الرصد المستمر لبرنامج التدقيق العالمي للسلامة الجوية أظهرت أن العديد من الدول المتعاقدة لم تنشئ / أو تدير هيئات فعالة للتحقيق في الحوادث والوقائع، ويرجع ذلك في المقام الأول إلى الصعوبات التي تجدها في تخصيص المزيد من الموارد لتلك الهيئات لتمكينها من الوفاء بالتزاماتها بموجب الاتفاقية وملحقاتها؛

وإذ نأخذ بعين الاعتبار توصيات اجتماع شعبة التحقيق في الحوادث والوقاية منها الذي عقد في مونتريال، كندا، من 13 إلى 18 أكتوبر 2008 ولا سيما التوصية 3/6 أ ، والتي حثت الدول المتعاقدة عند وقوع حادث في أراضيهم لإجراء تحقيقات السلامة وفقًا للمادة 26 من اتفاقية شيكاغو والملحق 13 ، وللحصول على الدعم الإقليمي إذا كانت القدرات أو الموارد المطلوبة غير متوفرة ؛

و بالنظر إلى أن الدورة الثامنة والثلاثين لجمعية الإيكاو قررت، في الملحق ن - التعاون بين الدول الأعضاء فيما يتعلق بالتحقيقات في حوادث الطائرات، أن توصي الدول المتعاقدة بالتعاون في التحقيق في حوادث الطائرات، وخاصة الحوادث التي يتطلب التحقيق فيها خبراء ومرافق عالية التخصص وتحقيقا لهذه الغاية، توصي الدول الأعضاء والمنظمات الإقليمية للتحقيق في الحوادث ، إلى أقصى حد ممكن ب:

أ) تقديم مساعدة الخبراء والتسهيلات، بناءً على طلب الدول الأعضاء الأخرى، للتحقيق في حوادث الطائرات الكبرى؛ و

ب) إتاحة الفرصة للدول الأعضاء التي تسعى للحصول على خبرة في التحقيق لحضور التحقيق في حوادث الطائرات، من أجل تطوير وتعزيز الخبرة في التحقيق.

و بالنظر إلى أن اجتماع المنظمة العربية للطيران المدني/المجلس التنفيذي/42 (الرباط ، المغرب ، 17-18 ديسمبر 2012) قد اعتمد، بموجب القرار 6- ، على الاستراتيجية المشتركة بين المكتب الإقليمي للشرق الأوسط لايقا و المنظمة العربية للطيران المدني بشأن إنشاء هيئة إقليمية للتحقيق في حوادث الطائرات في منطقة الشرق الأوسط وشمال إفريقيا و التي تم بلورتها على اثر ورشة عمل نظمتها كل من الايكاو و المنظمة العربية للطيران المدني (الرباط ، المغرب ، 12-13 ديسمبر 2012) حول البرامج الإقليمية للسلامة الجوية ؛

و اذ نشير الى ان الاجتماع الثاني للمدراء العامون للطيران المدني لمنطقة الشرق الأوسط (جدة- المملكة العربية السعودية 20-22 مايو 2013) أشار الى ان المنظور العام يؤكد أن احداث هيئة إقليمية للتحقيق في حوادث الطائرات سيضمن فعالية التحقيقات ويعزز الامتثال لأحكام الملحق 13 ويساهم في تعزيز سلامة الطيران؛ وبناءً عليه ، من خلال الاستنتاج 11/2 ، أقر الإصدار الأول من استراتيجية إنشاء هيئة إقليمية للتحقيق في حوادث الطائرات ؛

و بالنظر إلى الاجتماع الرابع للمدراء العامون للطيران المدني لمنطقة الشرق الأوسط (مسقط ، عمان ، 17-19 أكتوبر 2017) الذي أقر الاستراتيجية ، ووافق على توصية الاجتماع السادس للمجموعة الإقليمية للسلامة بمنطقة الشرق الأوسط لمواصلة استكمال /مراجعة خارطة الطريق ؛

و بالنظر إلى الاجتماع 57 للمجلس التنفيذي للمنظمة العربية للطيران المدني (الرباط، عمان، 28-29 دجنبر 2017) الذي أقر استراتيجية الهيئة الإقليمية للتحقيق في حوادث الطائرات المحدثة وخارطة الطريق الخاصة بها والتي تم تحديثها ووضع صيغتها النهائية خلال ورشة العمل المشتركة بين الايكاو والمنظمة العربية للطيران المدني (جدة ، المملكة العربية السعودية ، 25-27 أبريل 2017) ؛

و بالنظر إلى الاجتماع الخامس للمدراء العامون للطيران المدني (الكويت 4-6 نونبر 2019) و الذي صادق على آلية التعاون الإقليمي فيما يتعلق بالتحقيق في حوادث و وقائع الطائرات ؛

وبالنظر إلى الحاجة إلى اتفاق أوسع بين سلطات التحقيق في حوادث الطائرات للدول الأعضاء بمنطقة الشرق الأوسط وشمال إفريقيا حول الية التعاون الإقليمي للتحقيق رغبة في اضاء الطابع الرسمي وزيادة التعاون والتنسيق في التحقيق في الحوادث والوقائع؛

وإذ نلتزم بتعزيز قدرات ومهنية المحققين المعنيين بحوادث الطائرات ؛

و اذ نرغب في تبادل الخبرات والتجارب المتعلقة بالتحقيق في حوادث و وقائع الطائرات ؛ و

وإدراكًا لمصلحتهم المشتركة في إنشاء إطار دائم للتعاون في مجال التحقيق في حوادث ووقائع الطائرات.

قد وصل الأطراف الى الاتفاق التالي:

1. الغرض

الغرض من مذكرة التفاهم هذه هو تحديد شروط التعاون بين الأطراف لتقديم كل معارفهم وخبراتهم المتاحة بهدف جعل التحقيق في حوادث ووقائع الطائرات أكثر فعالية، وبغرض استخدام نتائج التحقيقات وبحوث السلامة في تحسين سلامة الطيران.

2. المصطلحات

للكلمات والعبارات المستخدمة في مذكرة التفاهم هذه نفس المعنى المنسوب لها في الملحقين 13 و 19 لاتفاقية شيكاغو.

3. مجالات التعاون

3.1 سيتعاون الاطراف في التحقيق في حوادث ووقائع الطائرات ، والتدريب على التحقيق ، وتبادل المعلومات والخبرات ، بما يتفق مع القواعد والتوصيات في الملحق 13 لاتفاقية شيكاغو في حدود ما تسمح به مواردهم والقوانين واللوائح الخاصة بهم . مجالات التعاون هي كما يلي:

(أ) المساعدة واستخدام الموارد البشرية في مجال التحقيق وكذا المرافق والمعدات من طرف إلى طرف آخر حسبما يراه مناسباً. قد تشمل هذه المساعدة الخبرة في مجالات الهندسة والعمليات ومسجلات الطائرات وتنظيم الأداء والإدارة البشرية.

(ب) يجوز لأي طرف، حيثما كان ذلك ممكناً، دعوة محققين تابعين لطرف آخر لحضور الدورات والتدريب العام والمتخصص في التحقيق.

(ج) يجوز لأي طرف ، تسهيل إحقاق محققي طرف آخر كمراقبين بتحقيقه في حوادث الطائرات والوقائع الخطيرة ، بهدف تعزيز فهم الطرف الآخر لمتطلبات وإجراءات التحقيق الخاصة به.

(د) عند طلب طرف آخر، يجوز للطرف، تقديم خدمات فريق من المحققين التابعين له (بما في ذلك المتخصصون في تسجيلات الرحلة وغيرهم من الخبراء التقنيين والمتخصصين في الطب الشرعي) للطرف الطالب لينضموا للفريق للمشاركة في التحقيق.

(هـ) سيقوم الاطراف اتصالات منتظمة ويمكن لكل طرف تنظيم زيارات أو اجتماعات مع طرف آخر بهدف تبادل الخبرات والمهارات والمعرفة الفنية.

(و) ينبغي لطرف ، مشاركة المعلومات ذات الصلة مع الأطراف الأخرى حول التحقيق الذي يجريه والذي أبدى طرف آخر اهتماماً به. ووفقاً لمقتضيات الملحق 13 ، لن يتم الإفصاح عن هذه المعلومات من قبل الطرف الآخر دون موافقة صريحة من الطرف الذي يجري التحقيق.

(ن) وافقت جميع الأطراف على أهمية ا يلي:

- (1) تبادل فرص التدريب.
- (2) تبادل المعلومات حول استخدام تقنيات أو منهجية أو تقنية أو قواعد تحقيق محددة ؛
- (3) دعم مواقف ومقترحات الطرف الآخر ، حيثما أمكن ، في المنتديات ذات الصلة بالتحقيق في الحدوث مثل لجان المنظمة الدولية للطيران المدني ومجموعات العمل وندوات الصناعة وغيرها من الأحداث الفنية ؛ و
- (4) توفير القدرات البحثية لدعم دراسات السلامة التي يجريها أحد الأطراف.

3.2 يجوز للأطراف تطوير مجالات إضافية للتعاون لتوسيع نطاق مذكرات التفاهم هذه . قد يتفق الاطراف على إنشاء منصة لإدارة الأنشطة ذات الصلة بمذكرة التفاهم هذه. و قد تكون هذه المنصة في مستودع الالكتروني أو على شكل موقع الكتروني يستضيفه ويديره أحد الأطراف .

4. التنسيق

- 4.1 يتبادل الاطراف بيانات الاتصال الخاصة بالجهات المسؤولة عن تنفيذ مذكرة التفاهم هذه.
- 4.2 يقوم كل طرف بإبلاغ الأطراف الأخرى ، كتابة كلما كان هناك تغيير في جهة الاتصال الخاصة به.

5. الالتزامات العامة والتشغيلية والمالية

- 5.1 يتحمل كل طرف التكلفة الخاصة به لتنفيذ الأحكام المنصوص عليها في مذكرة التفاهم هذه ، ما لم يتم الاتفاق على خلاف ذلك كتابة، من خلال ترتيب بين الاطراف.
- 5.2 بالنسبة لأي طلب موجه إلى أحد الأطراف لتوفير ممثل معتمد و / أو مستشارين للمشاركة في التحقيق الذي يجريه طرف آخر أو دولة طرف ثالث ، و يكون المشاركون متاحين في موقع الحادث أو في أي مكان آخر ذي صلة . يقوم الطرف الطالب بتغطية مصاريف الإقامة بالفندق وتذاكر السفر والنقل والمصروفات الأخرى التي تكبدها المشاركون للمدة المتفق عليها بين الطرفين.

5.3 يجوز تنفيذ أي خدمة / نشاط يتفق عليه الاطراف بموجب هذه الاتفاقية. لا يوجد في مذكرة التفاهم هذه ما يلزم أي طرف بتحويل الأموال. سيتم التعامل مع أي مسعى ينطوي على سداد الأموال أو المساهمة بها بين أطراف مذكرة التفاهم هذه وفقاً للقوانين واللوائح والإجراءات المعمول بها. وسيتم تحديد هذه المساعي في اتفاقيات منفصلة يتم عقدها كتابةً من قبل ممثلي الأطراف ويتم تفويضها بشكل مستقل من قبل السلطة القانونية المختصة. مذكرة التفاهم هذه لا تتضمن مثل هذه الصلاحيات.

6. السرية والملكية الفكرية

- 6.1 يجب التعامل مع جميع بيانات التحقيق أو المعلومات أو المستندات أو المواد الأخرى التي حصل عليها ممثلو أحد الأطراف أثناء التحقيق في حادث أجراه طرف آخر على أنها سرية ولا يتم الكشف عنها بأي شكل من الأشكال دون موافقة كتابية من الطرف الذي يجري التحقيق.
- 6.2 في حين أنه يمكن ذكر وجود مذكرة التفاهم هذه في اجتماعات أو منشورات السلامة ذات الصلة ، فلن يتم تقديم أية تفاصيل أو تعليقات محددة على محتوى مذكرة التفاهم هذه من قبل أي طرف دون موافقة الأطراف الأخرى.

6.3 اتفق الأطراف على عدم استخدام شعار الشركة الخاص بأي طرف أو أي علامة تجارية أخرى دون إذن كتابي مسبق من الطرف المعني.

6.4 تسري الالتزامات الواردة في هذه الفقرة 6.1 الى 6.3 بعد إنهاء مذكرة التفاهم هذه.

7. اثار غير ملزم

7.1 يفهم الأطراف أن مذكرة التفاهم هذه هي تعبير عن النية المتبادلة للأطراف ، ويتم تنفيذها على سبيل الملاءمة ، لضمان اتساق و توافق ممارساتهم وإجراءاتهم.

7.2 بينما تعترم الاطراف التعاون الكامل فيما يتعلق بموضوع هذه الاتفاقية ، لا يوجد في مذكرة التفاهم هذه ما يؤثر أو يعدل أو يحد أو يزيد أو يغير بأي طريقة أخرى أي واجبات أو سلطات أو التزامات قانونية للأطراف.

7.3 من المسلم به أيضاً من قبل الأطراف أنه لم تنشأ علاقة تعاقدية بينهم بموجب مذكرة التفاهم هذه ، لكنهم يتفقون على العمل معاً بروح الشراكة الحقيقية لضمان تحقيق أهداف مذكرة التفاهم هذه.

7.4 لا تقيد مذكرة التفاهم هذه بأي حال من الأحوال الأطراف من المشاركة في اتفاقيات مماثلة مع وكالات ومنظمات وأفراد عامة أو خاصة أخرى سواء كانت محلية أو دولية.

7.5 لا تهدف مذكرة التفاهم هذه إلى إنشاء أي حق أو مسؤولية قانونية ولا تنشئها.

7.6 لن يكون أي طرف بأي حال من الأحوال مسؤولاً تجاه أي طرف آخر عن أي أضرار مباشرة أو غير مباشرة أو عرضية أو خاصة أو تبعية من أي نوع مهما كانت سواء كانت متوقعة أم لا ، ناتجة أو ناشئة عن الأنشطة التي هي موضوع مذكرة التفاهم هذه.

8. تسوية النزاعات

يجب حل أي نزاع قد ينشأ في تفسير أو تنفيذ مذكرة التفاهم هذه ودياً بين الأطراف ولن يتم إحالته إلى أي محكمة دولية أو محكمة عادية لتسويته.

9. الانضمام

ستظل مذكرة التفاهم هذه ، بمجرد دخولها حيز التنفيذ ، مفتوحة للانضمام من قبل السلطات الأخرى للتحقيق في حوادث ووقائع الطائرات في منطقة الشرق الأوسط وشمال إفريقيا. و في حالة الانضمام ، تدخل مذكرة التفاهم هذه حيز التنفيذ بالنسبة للطرف المنضم ، بعد ثلاثين يوماً من تاريخ التوقيع.

10. الإدارة

10.1 يعين كل طرف مركز تنسيق لإنشاء لجنة الية التعاون الإقليمي للتحقيق في حوادث ووقائع الطائرات لمنطقة الشرق الأوسط وشمال إفريقيا لإدارة مذكرة التفاهم هذه وتنفيذها ولدعم مجموعة التحقيق في الحوادث والوقائع في الشرق الأوسط وشمال إفريقيا (AIIG) في إدارة الية التعاون الإقليمي للتحقيق في حوادث الطائرات لمنطقة الشرق الأوسط وشمال إفريقيا.

10.2 لجنة الية التعاون الإقليمي للتحقيق في حوادث الطائرات لمنطقة الشرق الأوسط وشمال افريقيا مسؤولة عن الإشراف العام والتوجيه وإدارة الية التعاون الإقليمي للتحقيق في حوادث الطائرات لمنطقة الشرق الأوسط وشمال افريقيا في إطار مجموعة العمل المختصة في التحقيق في حوادث و وقائع الطائرات.

10.3 سيقدم رئيس مجموعة العمل المختصة في التحقيق في حوادث ووقائع الطائرات لمنطقة الشرق الأوسط وشمال افريقيا تقريراً إلى الفريق الإقليمي للسلامة الجوية لمنطقة الشرق الأوسط وشمال افريقيا بشأن المسائل ذات الصلة بالية التعاون الإقليمي للتحقيق في حوادث الطائرات لمنطقة الشرق الأوسط وشمال افريقيا.

11. الدخول حيز التنفيذ والصلاحيه والإنهاء

11.1 تدخل مذكرة التفاهم هذه حيز التنفيذ في تاريخ التوقيع المذكور أعلاه وستظل سارية المفعول ما لم يتم إنهاؤها من قبل جميع الأطراف.

11.2 يجب على الطرف الذي يرغب في الانسحاب من مذكرة التفاهم هذه إرسال إشعار كتابي مدته شهر واحد إلى الأطراف الأخرى.

11.3 يجوز تعديل مذكرة التفاهم هذه ، في أي وقت ، بموافقة كتابية من قبل الاطراف

11.4 يجوز للأطراف ، بالاتفاق المتبادل ، النص على استمرار أي ترتيب يتم الدخول فيه بموجب مذكرة التفاهم هذه ولكن لم يتم تنفيذه بالكامل قبل إنهاء مذكرة التفاهم هذه.

تشكل مذكرة التفاهم هذه المذكرة الكاملة بين الاطراف فيما يتعلق بهذا الموضوع وتحل محل جميع العروض والمناقشات والمفاوضات السابقة، المكتوبة منها أو بالصوت..

12. مراقبة وتقييم مذكرة التفاهم

12.1 سوف تقوم مجموعة العمل المختصة في التحقيق في حوادث و وقائع الطائرات بتقييم مستوى تنفيذ هذا التعاون. و سيتم التقييم خلال الاجتماعات السنوية.

12.2 تتولى مجموعة العمل المختصة في التحقيق في حوادث و وقائع الطائرات مسؤولية:

(أ) تطوير وتحديث خطة العمل المتعلقة بتنفيذ جميع مجالات التعاون المذكورة أعلاه ؛

(ب) رصد وتقييم إنجاز الإجراءات المتخذة ؛

(ج) تقديم مقترحات لتحسين تنفيذ الإجراءات التي تم تحديدها.

و اثباتا لما تقدم ، وقع الموقعون أدناه ، المفوضون حسب الأصول من قبل الاطراف ، على مذكرة التفاهم هذه.

تم التوقيع في [عدد النسخ] من النسخ الأصلية المماثلة في(مكان التوقيع) ، في(يوم)،.....، باللغة الإنجليزية.

(لائحة التوقيعات)

المرفق: قائمة الدول الأطراف في مذكرة التفاهم هذه:

الاسم، المقر الرئيسي هو (المدينة ، الولاية) ، المشار إليها بـ ("اختصار") ، الامضاء بتاريخ

APPENDIX H

**MULTI-LATERAL TECHNICAL COOPERATION MEMORANDUM OF
UNDERSTANDING (MoU)
AMONG
THE AUTHORITIES RESPONSIBLE FOR AIRCRAFT ACCIDENT AND INCIDENT
INVESTIGATION
OF MENA MEMBER STATES
UNDER THE AIG REGIONAL COOPERATION MECHANISM
(ARCM)**

Preamble

This Memorandum of Understanding (hereinafter referred to as MoU) is made and entered into force on this ____ day of _____, 202X among the authorities responsible for aircraft accident and incident investigation of States listed in the attachment.

.....

Hereafter designated collectively as the “Parties” and individually as “Party”;

Whereas the International Civil Aviation Organization (ICAO) is the international body created by the 1944 Convention on International Civil Aviation (Chicago Convention) having as its main objectives the safe and orderly development of international civil aviation, the implementation and adoption of the principles and provisions of the Chicago Convention, including Standards and Recommended Practices (SARPs) concerning accident and incident investigation and other matters connected with the safety and efficiency of air navigation;

Reaffirming the objective enshrined in Annex 13 to the Convention on International Civil Aviation (“the Chicago Convention”) that the sole objective of the investigation of an aircraft accident or incident shall be the prevention of accidents and incidents and that it is not the purpose of the investigation activity to apportion blame or provide a means of determining liability;

Whereas Article 26 of the Convention provides that a State in which an accident occurs “will institute an inquiry into the circumstances of the accident in accordance, so far as its laws permit, with the procedure which may be recommended by the International Civil Aviation Organization.”;

Whereas Annex 13 to the Convention specifies SARPs for the conduct of aircraft accident and incident investigations on the part of States to meet their obligations under Article 26 of the Chicago Convention;

Recognizing that ICAO Audits and Coordinated Validation Missions (ICVM) conducted within the framework of the Universal Safety Oversight Audit Programme Continuous Monitoring Approach (USOAP-CMA) have shown that many Contracting States have not established and/or managed effective accident and incident investigation organizations, primarily because of difficulties in the allocation of more resources to their organizations to meet their obligations under the Chicago Convention and its Annexes;

Taking into account the recommendations of the Accident Investigation and Prevention (AIG) Divisional Meeting (2008) (AIG/08) held in Montreal, Canada, from 13 to 18 October 2008, and in particular Recommendation 6/3 a), urging Contracting States to conduct safety investigations pursuant to Article 26 of the Chicago Convention and Annex 13 when an accident occurs in their territory, and to obtain regional support if the required capabilities or resources are not available;

Considering that the 38th Session of the ICAO Assembly resolved, in Appendix N – *Cooperation among Member States Concerning Aircraft Accident Investigations*, to recommend Contracting States to cooperate in the investigation of aircraft accidents, especially accidents in which the investigation requires highly-specialised experts and facilities, and that to this end, Member States and regional accident and incident investigation organisations (RAIOs), to the extent possible, inter alia:

- a) provide, on request by other Member States, expert assistance and facilities for the investigation of major aircraft accidents; and
- b) afford opportunity to Member States seeking investigation experience to attend the investigation of aircraft accidents, in the interest of developing and furthering investigation expertise.

Considering that the ACAC/EC/42 Meeting (Rabat, Morocco, 17-18 Dec 2012) has approved, by decision 6-EC/42 the common ICAO-MID and ACAC strategy on the implementation of a RAIO in the MENA region which has been developed as result of the ACAC/ICAO Workshop (Rabat, Morocco, 12-13 Dec 2012) on the Air Safety regional programmes;

Recalling that the DGCA-MID/2 meeting (Jeddah, Saudi Arabia, 20 - 22 May 2013) noted that it is widely considered that implementing a RAIO would ensure the effectiveness of investigations, reinforce conformity with the provisions of Annex 13, and contribute to the enhancement of aviation safety; and accordingly through Conclusion 2/11 endorsed the First version of the Strategy for the establishment of RAIO(s);

Considering the DGCA-MID/4 meeting (Muscat, Oman, 17-19 October 2017) which endorsed the Strategy, and agreed with RASG-MID/6 meeting recommendation to further finalize/revise the Roadmap;

Considering the ACAO EC/57 meeting (Rabat, Oman, 28-29 December 2017) which endorsed the updated RAIO Strategy and its roadmap which have been updated and finalized as a result of the joint ACAO/ICAO AIG Workshop (Jeddah, Saudi Arabia, 25-27 April 2017);

Considering the DGCA-MID/5 meeting (Kuwait 4-6 November 2019) which endorsed the AIG Regional Cooperation Mechanism (ARCM);

Considering the need for wider agreement among the authorities responsible for the aircraft accident and incident investigation of the MENA ARCM Member States with a view to formalising and increasing cooperation and collaboration in accident and incident investigation;

Committed to enhancing the capabilities and professionalism of their respective aircraft accident investigators;

Desiring to share expertise and experience relating to aircraft accident/incident investigation; and

Recognising their common interest in establishing a lasting framework for cooperation in the area of aircraft accident/incident investigation.

HAVE REACHED THE FOLLOWING UNDERSTANDING:

1. PURPOSE

1.1 The purpose of this MoU is to set out terms of cooperation among Parties to render available knowledge and expertise in making aircraft accident and incident investigation more effective, and in employing the investigation outcomes and safety researches in the improvement of aviation safety.

2. TERMINOLOGY

2.1 The words and phrases used in this MoU shall have the same meaning as that ascribed to them in Annexes 13 and 19 to the Chicago Convention.

3. AREAS OF COOPERATION

3.1 The Parties will cooperate in aircraft accident and incident investigation, investigation training and sharing of information and expertise, consistent with the Standards and Recommended Practices of Annex 13 to the Chicago Convention; as resources permit and to the extent allowed by their laws and regulations. The areas of cooperation are as follows:

- a) Assistance and the use of investigation manpower, facilities and equipment from a Party to another Party as it deems appropriate. Such assistance may include expertise in the fields of engineering, operations, flight recorders, human performance and management organisation.
- b) A Party may, where practicable, invite another Party's investigators, to attend its general and specialist investigation courses and training.
- c) A Party may facilitate the attachment of another Party's investigators as observers to its investigation of aircraft accidents and serious incidents, with a view to enhancing the other Party's understanding of its investigation requirements and procedures.
- d) When requested by another Party, a Party may provide the services of a team of its investigators (including flight recorder specialists and other technical and forensic resource persons) to the requesting Party to be members of the requesting Party's investigation team in its conduct of an investigation.
- e) The Parties will maintain regular contact and each Party may organise visits to or meetings with another Party with the aim of exchanging experiences, skills and technical knowledge.
- f) A Party will endeavour to share with the other Parties relevant information about an investigation it is conducting in which another Party has expressed an interest. This information, consistent with Annex 13, will not be released by the other Party without the express consent of the Party conducting the investigation.
- g) All Parties acknowledged and agreed upon the importance of:
 - 1) exchanging training opportunities;
 - 2) exchanging information on the use of specific investigation techniques, methodology, technology, or standards;
 - 3) supporting each other's positions and proposals, where possible, in occurrence investigation-related fora such as ICAO Panels and working groups, industry seminars and other technical events; and
 - 4) providing research capabilities for supporting safety studies conducted by either Party.

3.2 The Parties may develop additional areas of cooperation to widen the scope of this MoU. The Parties may agree to establish a platform for managing the activities relevant to this MoU. This platform may be in a repository or website form hosted and controlled by a Party.

4. COORDINATION

4.1 The details of the contact persons for the implementation of this MoU are shared among the Parties

4.2 Each Party will inform the other Parties in writing whenever there is a change to its contact person.

5. GENERAL, OPERATIONAL AND FINANCIAL OBLIGATIONS

- 5.1 Each Party shall bear its own cost for the implementation of the matters set out in this MoU, unless agreed upon otherwise, through separate arrangement among the Parties.
- 5.2 For any request directed to a Party to nominate expert as an adviser to the investigator-in-charge or to the accredited representative designated by another Party, and the adviser is needed to be available at the accident site or at any other relevant place, the requesting Party shall cover the hotel accommodation, travelling tickets, transport, and other expenses incurred by the adviser for the duration agreed by the two Parties.
- 5.3 Services and activities can be administered as appropriate to the Parties. Nothing in this MoU shall obligate any Party to the transfer of funds. Any endeavour involving reimbursement or contribution of funds among the Parties of this MoU will be handled in accordance with applicable laws, regulations and procedures. Such endeavours will be outlined in separate agreements that shall be made in writing by representatives of the Parties and shall be independently authorized by appropriate statutory authority. This MoU does not provide such authority.

6. CONFIDENTIALITY AND INTELLECTUAL PROPERTY

- 6.1 All investigation data, information, documents or other material obtained by a Party's representatives in the course of an accident investigation led by another Party shall be treated as confidential and not disclosed in any manner without written consent of the Party leading the investigation.
- 6.2 Whilst the existence of this MoU can be mentioned in relevant safety meetings or publications, no specific details or comments on the content of this MoU shall be given by a Party without the agreement of the other Parties.
- 6.3 A Party agree not to use any of another Party's corporate logo or any other trademark without prior written authorization of the other Party.
- 6.4 All obligations contained in 6.1 through 6.3 shall be applicable beyond the termination of this MoU.

7. NON-BINDING EFFECT

- 7.1 It is understood by the Parties that this MoU is an expression of the Parties' mutual intent, and is executed as a matter of convenience, to ensure that their practices and procedures are consistent and compatible.
- 7.2 While the Parties intend to cooperate fully with respect to the subject matter hereof, nothing in this MoU shall affect, amend, limit, increase, or in any other way change, any legal duties, powers, or obligations of the Parties.
- 7.3 It is further acknowledged by the Parties that no contractual relationship is created among them by this MoU, but agree to work together in the true spirit of partnership to ensure achievement of the objectives of this MoU.
- 7.4 In no event does this MoU restrict the Parties from participating in similar agreements with other public or private agencies, organizations and individuals whether domestic or international.
- 7.5 This MoU is not intended to and does not create any right, or legal responsibility.
- 7.6 In no event will a Party be liable to another for any direct, indirect, incidental, special or consequential damages of any kind whatsoever whether or not foreseeable, resulting from or arising in connection with the activities that are the subject of this MoU.

8. RESOLUTIONS OF DISPUTES

- 8.1 Any dispute that may arise in the interpretation or the execution of this MoU should be resolved amicably among the Parties and will not be referred to any international tribunal, or court for settlement.

9. ACCESSION

- 9.1 This MoU, once in force, will remain open to accession of any authority responsible for aircraft accident and incident investigation in MENA. In case of accession, this MoU will enter into force for the Party acceding, thirty days after the date of signature.

10. ADMINISTRATION

- 10.1 Each Party shall designate a focal point to establish MENA ARCM Committee to administer this MoU and its implementation and to support the MENA Accident and Incident Investigation Group (AIIG) in the management of the MENA ARCM.
- 10.2 MENA ARCM Committee is responsible for the overall supervision, direction, and management of the MENA ARCM under the framework of the AIIG.
- 10.3 The Chairperson of MENA AIIG will be reporting to the RASG-MID on matters relevant to MENA ARCM.

11. ENTRY INTO EFFECT, VALIDITY AND TERMINATION

- 11.1 This MoU will come into effect on the date of signing mentioned hereinabove and will remain in effect unless it is terminated by all Parties.
- 11.2 A Party who wishes to withdraw from this MoU shall forward one month's notice in writing to the other Parties.
- 11.3 This MoU may be amended in writing, at any time, with the mutual written consent of the Parties.
- 11.4 The Parties may, by mutual agreement, provide for the continuance of any arrangement entered into under this MoU but not fully performed prior to the termination of this MoU.
- 11.5 This MoU constitutes the entire memorandum between the Parties relating to this subject matter and supersedes all prior representations, discussion, negotiations and memoranda whether written or oral.

12. MONITORING AND EVALUATION OF MoU

- 12.1 The AIIG will evaluate the level of implementation of this cooperation. The evaluation will be taken during the annual meetings.
- 12.2 The AIIG is in charge of:
- a) Developing and updating the action plan related to the implementation of all cooperation areas provided above;
 - b) Monitoring and evaluating the achievement of the actions undertaken;
 - c) Making proposals to improve the implementation of actions decided upon

IN WITNESS WHEREOF, the undersigned, being duly authorised by the Parties, have signed this Memorandum of Understanding.

SIGNED in [*# of copies*] counterpart originals at [*place of signature*], on [*day*], [*dd mmmm 202X*], in English Language.

[*Table of signatures*]

-END-