

الطيران العربي



ديسمبر 2014

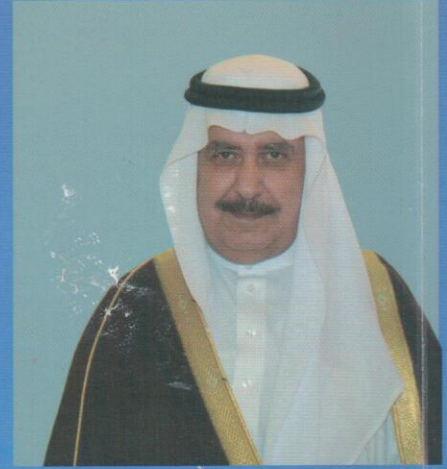
مجلة تصدر عن الهيئة العربية للطيران المدني

العدد 22



حوار مع السيد حامد فرج
رئيس المجلس التنفيذي

عام 2014
وانتخاب مدير عام
ومجلس تنفيذي



الأمير فهد بن عبدالله
مستقبل صناعة الطيران السعودي



كلية الملكة نور الفنية للطيران المدني
Queen Noor Civil Aviation Technical College

كلية جامعية متوسطة
معتمدة اعتماداً عاماً وخاصاً



تعقد كلية الملكة نور الفنية للطيران المدني الدورات التالية :

هندسة المطارات
والمداج

النقل الجوي
وإدارة المطارات

أمن المطار
المدني

الملاحة الجوية Air Navigation Services
(المراقبة الجوية ، الاتصالات الثابتة والمعلومات الجوية)

السلامة الجوية (AOC, SMS, A/C Accedent Prevention and Investigation,
Personal Licensing...etc)

الأرصاد
الجوية

اتصالات وكهرباء
وميكانيك المطارات

محاسبة المطارات

برامج الدبلوم الشامل التي تعقدتها الكلية

دبلوم هندسة
الاتصالات الجوية

دبلوم هندسة
الميكاترونكس

دبلوم هندسة
صيانة الطائرات

مدة الدراسة : سنتان دراستين (72 ساعة دراسية معتمدة)
المتطلبات : ثانوية عامة (علمي ، صناعي ، إدارة معلوماتية)

الكلية معتمدة من :

* مركز معتمد لفحص اللغة
الإنجليزية للطيارين والمراقبين
الجويين .

* تعقد الدورات من قبل نخبة
من المدربين المعتمدين دولياً .

هيئة تنظيم الطيران المدني الأردني ، معظم هيئات الطيران المدني
العربية ، منظمة الطيران العالمية ICAO ، وزارة التعليم العالي
الأردنية ..

الأردن - عمان - ماركا الشمالية - مطار عمان المدني

هاتف : 00962 4892484 فرعي 129,124,185,115

فاكس : 00962 4894553 موبايل : 00962 79 5458458

E-mail: Info@qnac.edu.jo - Web Site : www.qnac.edu.jo



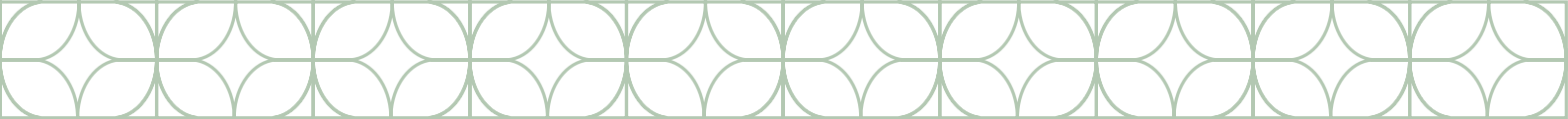
الهيئة العربية للطيران المدني

إنشاء الهيئة

الهيئة العربية للطيران المدني هي منظمة عربية متخصصة تابعة لجامعة الدول العربية تهدف إلى توثيق التعاون والتنسيق بين الدول العربية في مجال الطيران المدني وتطويره. أنشأت في 7 فبراير 1996 عندما دخلت اتفاقية إنشائها حيز التنفيذ، وقد عقدت جمعيتها العامة الأولى في 5/4 يونيو 1996. صادقت على هذه الاتفاقية حتى الآن 18 دولة عربية. بينما باقي الدول العربية بصدد التصديق.

أهداف الهيئة

- تتمثل أغراض وأهداف الهيئة في تزويد سلطات الطيران المدني في الدول الأعضاء بإطار للعمل المشترك من أجل:
- وضع تخطيط عام للطيران المدني بين الدول العربية قصد تنمية وتأمين سلامته.
 - النهوض بالتعاون والتنسيق الواجب بين الدول الأعضاء في مجال الطيران المدني ووضع الأسس الكفيلة بذلك ليكون ذا طابع موحد.
 - العمل على تنمية وتطوير الطيران المدني العربي بشكل يستجيب لحاجيات الأمة العربية في نقل جوي آمن وسليم ومنتظم.



أجهزة الهيئة

تتكون أجهزة الهيئة من جمعية عامة، ومجلس تنفيذي، وإدارة عامة، وخمس لجان فنية مكونة من خبراء متخصصين يمثلون الدول الأعضاء (لجنة النقل الجوي، لجنة الملاحة الجوية ولجنة السلامة الجوية والمقاييس، لجنة أمن الطيران، لجنة البيئة).

وتتألف الجمعية العامة من الرؤساء والمديرين العامين للطيران المدني في الدول العربية الأعضاء، تجتمع مرة كل سنتين لاعتماد المخططات والبرامج وموازنة الهيئة.

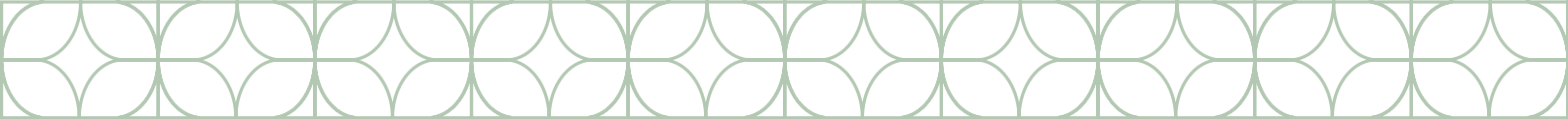
أما الإدارة العامة فهي الجهاز الإداري للهيئة، يرأسها مدير عام تنتخبه الجمعية العامة لمدة 4 سنوات قابلة للتجديد مرة واحدة. ودور المدير العام هو تطبيق توصيات وقرارات الجمعية العامة والمجلس التنفيذي، وإعداد مشاريع ونشاطات الهيئة.

ويتألف المجلس التنفيذي من تسعة أعضاء تنتخبهم الجمعية العامة كل سنتين. من بين الرؤساء أو المديرين العامين للطيران المدني. ويجتمع المجلس على الأقل مرتين في السنة. ويتجلى دوره في دراسة مشاكل الطيران المدني في الدول العربية للعمل على تنمية وتطوير هذا القطاع، واقتراح برامج وميزانية الهيئة وكذا تنفيذ قرارات الجمعية العامة.

اختصاصات الهيئة

تقوم الهيئة بأداء جميع المهام الضرورية لتنفيذ أغراضها وأهدافها وبوجه خاص ما يلي:

- إجراء البحوث وإعداد الدراسات، حسبما يلزم، بشأن الجوانب الاقتصادية والتنظيمية والقانونية والفنية والأمنية المتعلقة بالطيران المدني بين الدول الأعضاء
- تنسيق مواقف الدول الأعضاء بصدد الأمور ذات المصلحة المشتركة والاهتمام المشترك في مجال الطيران.
- تشجيع ومساندة التكامل بين مؤسسات النقل الجوي العربية.
- تشجيع ومساندة صناعة الطيران بوجه عام والنهوض باستخدامها في الدول الأعضاء
- رصد التغييرات، بما في ذلك التغييرات التقنية، في الطيران المدني وتقييم متطلبات الدول الأعضاء للاستجابة للتحديات المهمة.
- تشجيع التنسيق والتوافق بين تشريعات وإجراءات الطيران المدني في الدول الأعضاء والعمل على توحيد تلك التشريعات والإجراءات.
- تشجيع تطبيق القواعد القياسية وأساليب العمل الموصى بها في ملاحق اتفاقية الطيران المدني الدولي.
- تعزيز الترتيبات بين الدول الأعضاء كلما ساهم ذلك في تنفيذ الخطط الإقليمية الصادرة عن منظمة الطيران المدني الدولي بخصوص التجهيزات والخدمات الخاصة بالملاحة الجوية.
- تسهيل تبادل المعلومات الخاصة بسلامة الطيران والنهوض بالوعي الأمني بين الدول الأعضاء.
- التنسيق بخصوص برامج التدريب والتكوين مع تشجيع وضع البرامج لتطوير معاهد التكوين، وجعلها تستجيب للحاجيات الحالية والمستقبلية للعاملين في مجال الطيران المدني.
- دراسة أي موقف من شأنه عرقلة تقدم النقل الجوي والملاحة الجوية في الدول العربية وذلك بناء على طلب أي دولة عضو والتوصية بما تراه مناسباً.





دبي تستضيف المنتدى الثالث لقادة المطارات العالمية في مايو 2015

10



إشكالية تعقب الرحلات الجوية.. في ظل حادثة الاختفاء الغريب للطائرة الماليزية

42



أهمية التكوين والتدريب في سياق احتياجات سوق الطيران المدني المستقبلي

57



مسؤولية الناقل الجوي الدولي عن الأضرار النفسية

66

شكر وتقدير

يتقدم المشرف العام لمجلة الطيران العربي بتشكراته لكل من ساهم في إثراء هذه المجلة بحوارات ومقالات واستطلاعات وأخبار، وشكر خاص للهيئة العامة للطيران المدني والأرصاد بالجمهورية اليمنية على دعمها ومساهمتها القيمة في هذا العدد.



الهيئة العربية للطيران المدني

مجلة دورية متخصصة في شؤون الطيران المدني بالدول العربية تصدر كل ثلاثة أشهر عن الهيئة العربية للطيران المدني

المشرف العام

المهندس محمد إبراهيم شريف
المدير العام للهيئة العربية للطيران المدني

المشرف التنفيذي

المهندس إبراهيم بنعمر

رئيس التحرير

أحمد نشاطي

أسرة التحرير

أشرف يحيى شنيف

إسحاق حباش

زينب الروالي

إخراج وجرافيكس

محمد باعباد

البريد الإلكتروني:

acac@acac.org.ma

الموقع الإلكتروني:

www.acac.org.ma

العنوان:

20، زنقة أيت باعمران،
شارع محمد السادس (طريق زعير)
الرباط / المملكة المغربية

العنوان البريدي:

صندوق البريد 5025 الرباط / السويسي
المملكة المغربية

هاتف:

(+212) 537 658323 / 658340

فاكس:

(+212) 537 658154 / 658111

رقم الإيداع القانوني: 2000/165

ردمك: 1119 - 3053 ISSN

جميع الحقوق محفوظة



افتتاحية

م. محمد إبراهيم شريف

مدير عام الهيئة العربية للطيران المدني

تعاون ومذكرات تفاهم مع بعض الدول الشقيقة ومؤسسات ومعاهد وكليات ومراكز وأكاديميات التعليم والتدريب في مجال الطيران المدني، بالإضافة إلى تنظيم العديد من الدورات التدريبية وورش العمل الفنية لتأهيل وإعادة تكوين العاملين والفنيين في شتى التخصصات المرتبطة بالقطاع. إن نهج الهيئة التكاملية يشجع كثيرا على تيسير علاقات التعاون والتنسيق وتبادل الخبرات مع كافة المنظمات الإقليمية والدولية، نظرا لثقل المجموعة العربية، الذي أصبحت له مكونات وازنة برزت مع الاهتمام القوي للدول العربية بقطاع الطيران المدني، حيث انخرطت في استثمارات ضخمة لبناء المطارات العملاقة، واقتناء الطائرات الحديثة، وإدخال التجهيزات الملاحية المتطورة والدقيقة، وفتح المجال الواسع لتنظيم الدورات التدريبية والورشات والمؤتمرات العلمية، كل هذا لمساية، بل لقيادة سفينة التطور الهائل الذي تعرفه صناعة الطيران، وخاصة في بعض الدول الخليجية الرائدة في هذا المجال كما يشهد الجميع بذلك. فالمطلوب اليوم من الدول الأعضاء والفاعلين في القطاع على الساحة العربية المزيد من التجاوب والتفاعل مع الهيئة العربية من خلال الالتزام بقرارات الجمعية العامة بخصوص آليات تطوير الهيئة، حيث إن الدور المستقبلي للهيئة مرتبط بقناعة ودعم الدول الأعضاء في أن تمثل الهيئة المرجعية الفعلية للطيران العربي، كبيت خبرة متكامل، يقدم الاستشارة الفنية للدول الأعضاء، ويعد الدراسات، ويرصد التغيرات الفنية التي يعرفها عالم الطيران وصناعته المتطورة، حيث إن الأمل المنشود في بيت الخبرة للطيران المدني العربي يدخلنا إلى مجال المنافسة الدولية، وهذا ما سيرجع لا محالة بالمروددية الفنية والمالية، وكذا المصادقية المطلوبة، لإبراز الدور العملي والفاعل لقطاع الطيران المدني العربي وتطويرة وتميمته.

تعتبر الهيئة العربية للطيران المدني مكونا أساسيا في منظومة العمل العربي المشترك، ومن أهم ركائز عملها تكثيف الجهود للتعاون والتنسيق مع المنظمات الإقليمية والدولية العاملة في حقل الطيران المدني، لتعزيز مكانة الهيئة في المحافل الدولية، وهي بذلك تسعى لتحقيق القدر الأمثل من النهوض بقطاع الطيران المدني العربي.

كما تتجلى محاور مهامها الفنية في مجالات النقل الجوي واقتصادياته وتنظيمه، والملاحة الجوية وخاصة النظم المستقبلية للملاحة بالأقمار الصناعية، وكذلك في مجال سلامة الطيران، بما تعده من أدلة خاصة بإجراءات وأنظمة الطيران المتعلقة بالسلامة، والتي تحدد الإطار المنهجي للقواعد والإجراءات بخصوص الحوادث، والتحقيق في مستويات السلامة والترخيص والتشغيل بالنسبة للمطارات والطائرات. كما تعمل الهيئة جاهدة على تحسين مستويات أمن الطيران بالمنطقة العربية من خلال رفع التوعية وتأهيل وتكوين الأطر العاملة في هذا المجال ووضع أنظمة وأدلة استرشادية لتفعيل وتقنين وتعزيز أمن الطيران.

كما وجب التأكيد على أن الهيئة تركز بقوة على نهج سياسة التحرير التي أصبحت لها انعكاسات مهمة في تطوير نمو الحركة الجوية البنينة، تخدم التنمية الاقتصادية والاجتماعية للوطن العربي، كما ترفع من حركة التبادل التجاري، وتقوي وتنشط الحركة السياحية بين الدول العربية، وتخلق المناخ المنافس لاستقطاب الاستثمارات العالمية في الوطن العربي. ومن جهة أخرى، تولي الهيئة رعاية خاصة لمجال البيئة للحد من انبعاثات الغازات. هذا الموضوع الذي أصبح يتفاعل مع مستجدات وقضايا عالمية تدفع لتوحيد الصف للدفاع عن المصالح العربية في سياق الالتزام بتوجيهات منظمة الطيران المدني الدولي. ومن أبرز اهتمامات الهيئة، في توجهاتها الجديدة، الانخراط القوي في سياسة التعليم والتدريب، من خلال إبرام اتفاقيات

اجتماع في القاهرة بين الهيئة ومنظمة الصحة العالمية للشرق الأوسط

عقد بالقاهرة اجتماع بين المهندس محمد إبراهيم شريف، المدير العام للهيئة العربية للطيران المدني، والدكتور علاء الدين العلوان، مدير المكتب الإقليمي لمنظمة الصحة العالمية للشرق الأوسط، وذلك لبحث سبل التعاون بين الجانبين في الأمور ذات الاهتمام المشترك. وقد تركز الاجتماع، بالخصوص، على موضوع الأمراض المعدية، وطرق انتقالها عن طريق النقل الجوي، وكذا طرق الوقاية منها، ويأتي على رأس هذه الأمراض الإيبولا. وقد تم الاتفاق على عقد ندوات ومؤتمرات بخصوص هذه المواضيع، تتخللها ورش عمل متخصصة، مع مواصلة الاتصال بين الجانبين، كما أعرب كل طرف عن استعداده لتقديم كافة أوجه الدعم الممكنة في كل المجالات المشتركة.

اجتماع المدير العام للهيئة ومدير المكتب الإقليمي للبنك الإسلامي للتنمية

عقد المدير العام للهيئة العربية للطيران المدني، المهندس محمد إبراهيم احمد شريف، اجتماعا مع سعادة السيد عبد الرحمن الكلاوي، مدير المكتب الإقليمي للبنك الإسلامي للتنمية بالرباط، خصص لتدارس سبل التعاون بين الهيئة والبنك. ويتعلق الأمر بمساهمة البنك في تمويل الدورات التدريبية والندوات الإقليمية، التي تنظمها الهيئة، والمساعدة على تقديم الدعم الفني للدول الأعضاء في مجال الطيران المدني، إضافة إلى مشاركة البنك في إعداد دراسات الجدوى المتعلقة ببعض المشاريع، التي تخطط لها الهيئة العربية للطيران لإنجازها.

مراكش تحتضن أشغال الجمعية العامة الاستثنائية للهيئة

تنعقد في مدينة مراكش يومي 24-25 ديسمبر 2014 دورة استثنائية للجمعية العامة للهيئة العربية للطيران المدني، لمناقشة مواضيع حاسمة تدخل أساسا في إطار عملية التطوير والتحديث التي تصبو إليها الهيئة العربية للطيران المدني، وتتجلى بالخصوص في الموضوع المتعلق بتعديل اتفاقية إنشاء الهيئة والموضوع المتعلق بالهيكل التنظيمي وتسكين الموظفين واعتماد تبويب الموازنة. وجاءت الدعوة لعقد هذه الدورة تبعا لقرارات المجلس التنفيذي 47 للهيئة والذي انعقد بالرباط في الفترة 29-30 أكتوبر 2014.

الهيئة العربية للطيران المدني تجتمع مع الأكاديمية التونسية الفرنسية للتكوين في أمن الطيران

عقد المدير العام للهيئة العربية للطيران المدني، المهندس محمد إبراهيم الشريف، بالرباط يوم 17 ديسمبر 2014، اجتماعا مع السيد حسن الصديق، رئيس مجلس إدارة الأكاديمية التونسية الفرنسية في أمن الطيران. وقد ألقى المدير العام، خلال الاجتماع، كلمة أبرز فيها السياسة الجديدة للتدريب والتكوين وأهمية أمن الطيران. كما تم تقديم عرض للتعريف بالأكاديمية وهي مؤسسة تكوينية متخصصة في مجال أمن الطيران معترف بها من منظمة الطيران المدني الدولي وشريك استراتيجي مع العديد من المؤسسات الدولية والإقليمية. وفي هذا الإطار، عقد هذا اللقاء لوضع لبنات التعاون والتنسيق بين الهيئة والأكاديمية في سياق شراكة متبادلة تخدم مصالح الطرفين بهدف تطوير وتنمية الطيران المدني العربي، وبالخصوص تشجيع برامج التدريب والتكوين في مجال أمن الطيران قصد المساهمة في الرفع من مستوى أمن وسلامة الطيران بالدول العربية. وقد خلص الاجتماع إلى الاتفاق على تبادل الخبرات، وتنظيم البرامج التدريبية المشتركة.

الهيئة تستضيف الاجتماع التنسيقي لمنظمات الطيران المدني في منطقة الشرق الأوسط

استضافت الهيئة العربية للطيران المدني الاجتماع التنسيقي للمنظمات والهيئات الإقليمية الفاعلة في منطقة الشرق الأوسط في مجال الطيران المدني بالدار البيضاء، في يوم 4 ديسمبر 2014. وشارك في الاجتماع كل من ممثلي المنظمات التالية: الاتحاد العربي للنقل الجوي، الهيئة العربية للطيران المدني، الاتحاد الدولي للمطارات، منظمة مقدمي خدمات الملاحة الجوية، مجلس التعاون الخليجي، اتحاد المغرب العربي. وقد خلصت نتائج الاجتماع إلى التأكيد على ضرورة التعاون والتنسيق بين كافة المنظمات الفاعلة، بهدف تنسيق الجهود بين المنظمات للتنظيم المشترك للفعاليات والأنشطة في المجالات المتعددة للطيران المدني، وخاصة على مستويات اللجان الفنية للهيئة لتعزيز التعاون مع المكتب الإقليمي للإيكاو بالشرق الأوسط.

أسطول الطيران العالمي سيتضاعف خلال 20 عاما المقبلة

الأقل سعرا (بي 737). ووقع الطلب على 2000 طائرة (بوينغ 737 ماكس)، مقابل 2800 طلب على طائرة إيرباص نيو الجديدة.

وفى خلال العشرين عاما المقبلة، ستصبح آسيا هي مركز الثقل، فبداية من هذا العام وحتى 2033، فإن مسافري آسيا - باسيفيك سيطلبون 15 ألفا و220 طائرة جديدة، مقابل 9 آلاف و120 طائرة في أمريكا الشمالية، و7 آلاف و710 طائرات أوروبية إيرباص A320 بقيمة 20.6 مليار دولار. وتنتظر (بوينغ) طلب حوالي 8 آلاف طائرة 787 و777 إكس، وقيمتها 2 مليار و300 دولار.

يصل إلى 25 ألفا و68 طائرة، أي 70 في المائة منها طائرات جديدة، مما يجعل المنافسة بين (بوينغ) و(إيرباص) تشتد أكثر، وتركز شركة (إيرباص) الأوروبية على الطائرة الأقل استهلاكاً للكروسيين، مثل طائراتها الجديدة (نيو -A 320)، والطائرات



يتوقع المسؤولون في كبرى شركات الطيران الأمريكية (بوينغ) أن الأسطول الجوي العالمي سيتضاعف خلال 20 عاما المقبلة، حيث إن نقل المسافرين يرتفع سنويا بنسبة 5 في المائة، وشركات الطيران في العالم ستصبح في حاجة إلى 36 ألفا و770 طائرة جديدة، وقيمة مبيعات شركات الطيران ستصل إلى 3 آلاف و800 مليار دولار.

كما توقعوا أن يصل أسطول الطيران العالمي إلى 42 ألفا و180 طائرة، مقابل 20 ألفا و910 طائرة حاليا، وأن الطلب على الطائرات التي تقطع المسافات القصيرة

دبي تستضيف معرض تمويل المطارات في مايو المقبل

يفتح معرض تمويل المطارات، الذي سيقام خلال الفترة بين 10 و12 مايو 2015 في مركز دبي الدولي للمعارض والمؤتمرات، الباب أمام المستثمرين وكبار اللاعبين الدوليين في صناعة تمويل السفر للاستفادة من فرص النمو القوية في المنطقة، وتكوين شبكة العلاقات المهنية.

ويقام معرض تمويل السفر، الذي سينظم على هامش معرض المطارات 2015، تحت رعاية سمو الشيخ أحمد بن سعيد آل مكتوم، رئيس هيئة دبي للطيران المدني، رئيس مؤسسة مطارات دبي، الرئيس والرئيس الأعلى لطيران الإمارات والمجموعة. ويحظى المعرض بدعم عدد كبير من الهيئات والمؤسسات في مقدمتها هيئة دبي للطيران المدني، ومؤسسة مطارات دبي، والإمارات لتمويل الطائرات، وشركة فود بوينت.



انخفاض متوقع في أسعار تذاكر الطيران بسبب هبوط أسعار النفط

قال مختصون في مجال النقل الجوي إن أسعار تذاكر شركات الطيران العالمية لم تتأثر حتى الآن بالهبوط الحاد لأسعار النفط الذي قارب 40 في المائة من منتصف العام الجاري، متوقعين أن تخطو بعض الشركات المحلية والدولية تخفيضات في الأسعار للأشهر المقبلة من عام 2015، بعد أن انخفضت تكاليف التشغيل نحو 25 في المائة. كما أن انخفاض أسعار التذاكر سيؤدي إلى زيادة في عدد المسافرين عبر خطوط الطيران خلال العام المقبل بنسبة 30 في المائة، مستفيدين من الانخفاضات المتوقعة في أسعار تذاكر نتيجة انخفاض أسعار وقود الطيران.

بوينغ وسبيس إكس يسيران أول مركبة فضاء تجارية في 2017

أعلنت إدارة الطيران والفضاء الأمريكية (ناسا) أن شركتي بوينغ وسبيس إكس لصناعات الطيران والفضاء ستقومان بتشغيل أول مركبة فضاء تجارية لنقل رواد إلى الفضاء بدءاً من عام 2017. ويمثل هذا الإعلان الخطوة التالية في برنامج الفضاء الأمريكي، كما يُقرب الولايات المتحدة من استئناف إطلاق رحلات مأهولة للفضاء بعد سنوات من الاعتماد على روسيا في نقل رواد الفضاء. وقال مدير «ناسا»، شارلي بولدن، خلال مؤتمر صحفي في مركز كينيدي للفضاء بفلوريدا: «اليوم اتخذنا خطوة أقرب نحو إطلاق رواد الفضاء لدينا من التراب الأمريكي». وستقوم ناسا بدفع 6.8 مليار دولار للشركتين (4.2 مليار دولار لبوينغ و2.6 مليار دولار لسبيس إكس) لتطوير المركبة الفضائية التجارية.

دراسة تغير المناخ سيزيد صعوبات الطيران

ذكرت دراسة علمية جديدة أن ظاهرة الاحتباس الحراري ستجعل رحلات الطيران أكثر صعوبة. وقالت الدراسة التي نشر نتائجها موقع «ساينس ماج» العلمي الأمريكي، إن ارتفاع درجات الحرارة من شأنه أن يجعل الهواء أقل كثافة، وبالتالي يقلل من القوة المساندة لأجنحة الطائرات. وستحتاج هذه الطائرات التي ستصبح أثقل وزناً لممرات أطول في المطارات حتى تتمكن من الوصول للحد الأدنى من السرعة المطلوبة للإقلاع. إلا أنه في ظل عدم وجود ممرات طويلة بما يكفي، ستضطر الطائرات لتخفيف حمولتها بشكل يساعدها على الإقلاع.



كيف ستبدو الطائرات عام 2050؟

كشفت شركة إيرباص تفاصيل متعلقة بالشكل، الذي ستكون عليه الرحلات الجوية عام 2050، حيث يتوقع أن تكون هناك مناطق مخصصة للألعاب، ونوافذ بانورامية، ومقاعد تُجمّع حرارة أجسام الركاب ليتم من خلالها تشغيل الميزات الموجودة في قمرة القيادة. كما أشارت الشركة إلى أنه سيكون بوسع الركاب الاسترخاء، وسينعمون بنظام صوتي مبتكر يساعدهم على النوم باسترخاء وبأريحية تامة. كما ستوفر في الطائرات ميزة تخصيص ظلال خاصة تبعد الأضواء عن الركاب أثناء النوم. وبالنسبة للركاب الذين يحبون النظر من النوافذ، أعلنت إيرباص أن الطائرات سيتم تزويدها بنوافذ بانورامية. وأشارت الشركة إلى أن تمكن الركاب من النظر حولهم بزاوية رؤية قدرها 360 درجة سيمنحهم فرصة مشاهدة عجائب القارات الخمس. وجاءت كل هذه التوقعات من جانب إيرباص، رداً على مسح عالمي طلب من المسافرين توقع شكل الرحلات عام 2050.

خطورة السجائر الإلكترونية على متن الطائرة

الركاب حمل هذا النوع من الأجهزة في المقصورة، حيث يمكن احتواء أي حادث فوراً، على عكس الأمتعة المسجلة. وتعرف السجائر الإلكترونية أيضاً بالردادات الشخصية أو أجهزة توصيل النيكوتين الإلكترونية، وهي أجهزة تعمل بواسطة البطاريات وتحاكي تدخين التبغ، من خلال إصدار بخار مسخن يشبه الدخان. وتتضمن الأجهزة عنصر تسخين لتبخير محلول سائل. ويسمح للركاب عادة بنقل هذه الأجهزة وفق الأحكام المتعلقة بالبضائع الخطرة التي يحملها الركاب وأعضاء الطاقم.

تفشت حديثاً ظاهرة السجائر الإلكترونية، حيث أصبح يتعاطاها الكثيرون، وبالتالي تزايد عدد الركاب الحاملين إياها أثناء السفر. واستناداً إلى مصادر الإيكاو، تم تسجيل مجموعة من وقائع مرتبطة بارتفاع حرارة السجائر الإلكترونية، من خلال التشغيل غير المقصود لعناصر التسخين فيها، مما أدى إلى اندلاع حرائق في الأمتعة المسجلة. وريثما يتم تعديل وثيقة الإيكاو رقم Doc 9284، فإن الإيكاو تشجع الدول على إبلاغ المشغلين بهذا الخطر المحدق بالسلامة، والتوصية بأن يطلبوا من

1.6 مليار دولار أرباح شركات الطيران في الشرق الأوسط 2014

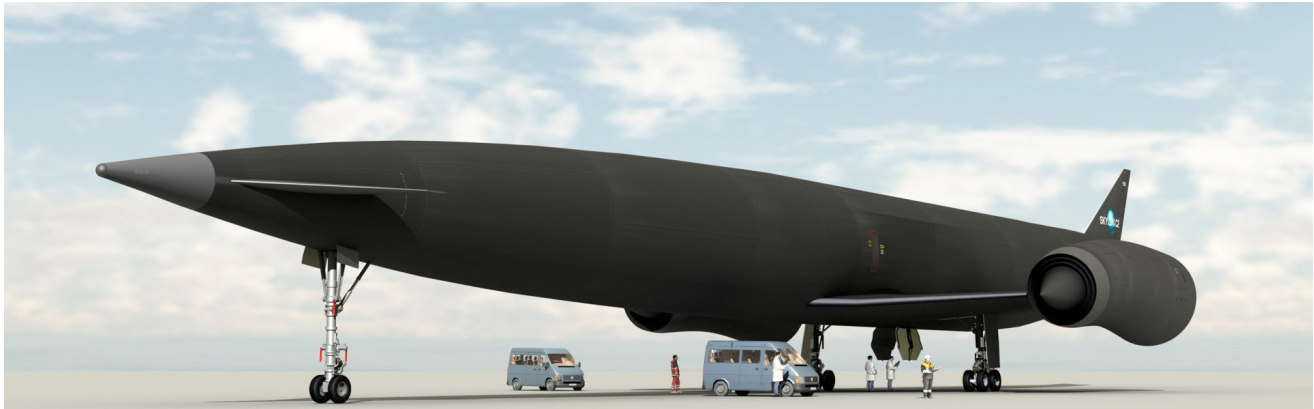
فيه اليوم أكثر من 58 مليون شخص، ويمثل اقتصادا قيمته 2.4 تريليون دولار، منها 644 مليارا في القطاع السياحي. ويرى تايلور أن صناعة الطيران المدني، التي احتفلت هذا العام بالذكرى المئوية لأول رحلة جوية تجارية نقلت أكثر من 65 مليار مسافر منذ العام 1914، ما زالت تواجه تحديات عدة أهمها الضرائب الباهظة، التي تدفعها الصناعة في العديد من دول العالم، وخاصة في أوروبا وأميركا الشمالية، والتشريعات التي تعيق انفتاح الأسواق وتحريرها، إضافة إلى الأمراض والأوبئة المعدية، التي ظهرت خلال الفترة الماضية، إضافة إلى الأحداث السياسية في بعض دول العالم، التي تعيق حركة نقل الركاب والشحن الجوي.



توني تايلور:
صناعة الطيران المدني ما زالت تشكل محركا رئيسا في الاقتصاد العالمي، مع توقعات بأن يصل حجم الإنفاق على النقل الجوي إلى 823 مليار دولار

سينعكس على المستهلك مع تراجع تكاليف القطاع، وتحسن تنافسية الشركات، الأمر الذي سيقفز بالأرباح لتصل إلى 25 مليار دولار في العام المقبل، بهامش ربحية يصل إلى 6 في المائة هو الأعلى خلال السنوات الخمس الماضية. واعتبر تايلور أن صناعة الطيران المدني ما زالت تشكل محركا رئيسا في الاقتصاد العالمي، مع توقعات بأن يصل حجم الإنفاق على النقل الجوي إلى 823 مليار دولار، أي نحو 1 في المائة من الناتج الإجمالي العالمي، مع استمرار نمو أعداد المسافرين ليصل إلى 3.5 مليارات راكب في نهاية العام الجاري، وشحن جوي يبلغ 53.5 مليون طن بقيمة إجمالية تصل إلى 7.3 تريليونات دولار. كما أن النقل الجوي يعمل

عدّل الاتحاد الدولي للنقل الجوي «اياتا» من توقعاته بخصوص أرباح شركات الطيران في العام الجاري لتصل إلى 19.9 مليار دولار نهاية العام الجاري، مع توقع أن تقفز إلى 25 مليار دولار في 2015، مع استمرار تراجع أسعار الوقود. ووفقا لبيانات اياتا، فإن أرباح شركات طيران الشرق الأوسط ستصل إلى 1.6 مليار دولار بهامش ربح يصل إلى 2.6 في المائة مقارنة مع 0.9 في المائة في العام الماضي. وأكد توني تايلور، المدير العام والرئيس التنفيذي لـ«اياتا»، أن تراجع أسعار النفط في الأسواق العالمية لتصل إلى 80 دولارا للبرميل، واستمرار تعافي الاقتصاد العالمي، شكلا عاملين رئيسيين لتحسن أرباح القطاع، الأمر الذي



طائرة جديدة تصل إلى أي مكان في العالم خلال 4 ساعات فقط

نجحت شركة بريطانية في إجراء تجربة على محرك طائرة الفضاء «سكابلون»، التي يمكن أن تصل إلى أي مكان على الأرض خلال 4 ساعات فقط. وبحسب موقع «businessinsider»، فإن المحرك يمكن الطائرة من الخروج من الغلاف الجوي، لتسافر في الفضاء حول كوكبنا ما يجعل سرعتها أكبر. وقد تمت تجربة المحرك الجديد أمام وكالة الفضاء الأوروبية، التي أكدت أن التجربة حققت أهدافها. وأوضحت شركة «آر. إي»، المصنعة للطائرة، أن طائرة الفضاء «سكابلون» يمكن أن تهبط وتقلع من أي مطار عاد، وترتفع نحو 30 كيلومترا فوق الغلاف الجوي للأرض لتطير أسرع من الصوت 5 مرات، وبذلك تتمكن من الوصول إلى أي مكان على الأرض في 4 ساعات فقط.

دبي تستضيف المنتدى الثالث لقادة المطارات العالمية في مايو 2015

ويأتي انعقاد الدورة الثالثة من المنتدى في وقت تمر فيه صناعة الطيران العالمية بتحولات جذرية وتواصل النمو بمعدلات سريعة، وتقف منطقة الخليج العربي بصفة خاصة ومنطقة الشرق الأوسط بصفة عامة في مقدمة مناطق العالم الأسرع نمواً في صناعة الطيران.

ويسلط المنتدى الذي يجمع خبراء الطيران من كافة أنحاء العالم، الضوء على قضيتين مهمتين وهما: التحضيرات المتسارعة لاستضافة معرض «إكسبو 2020» في دبي، ومشروع تطوير مطار آل مكتوم الدولي في دبي ورلد سنترال، حيث سيتم تناولهما ضمن جدول أعمال المنتدى الذي يتناول التحديات الحالية والمستقبلية لصناعة المطارات التي تشمل التشريعات الحكومية، وأفضل الممارسات، والتعاون والتنسيق بين أقطاب صناعة الطيران، والابتكارات والتقنيات الحديثة، وأحدث الاتجاهات في صناعة السفر العالمية.

ويقول دانيال قريشي مدير مجموعة المعارض بشركة (ريد اكزيبشنز الشرق الأوسط) المنظمة للمعرض والمنتدى: «تم تشكيل لجنة استشارية للمنتدى، تضم خبراء من صناعة الطيران، لوضع جدول أعمال المنتدى، الذي سيضم طيفاً واسعاً من كبار المتحدثين في المنظمات الدولية المعنية بالطيران وشركات الطيران وغيرها من الجهات العاملة في القطاع». وتعمل شركة (ريد اكزيبشنز الشرق الأوسط) بالتنسيق مع فريق العمل في شركة (ند الشبا) التي تشرف على تنظيم المنتدى، مع كبار اللاعبين في صناعة الطيران والمنظمات الدولية وقادة المطارات العالمية، من أجل ضمان مناقشة أفضل الأفكار، وتسهيل الضوء على التعاون بين أقطاب الصناعة بما يحقق مصلحة العاملين في صناعة طيران المطارات بشكل خاص والطيران بشكل عام.

للاستثمارات الضخمة والمتواصلة في قطاع الطيران أثر إيجابي، ليس فقط بالنسبة لدبي، وإنما لدولة الإمارات ومنطقة الخليج والعالم أجمع». وأضاف سموه: «يلعب منتدى قادة المطارات العالمية دوراً حيويًا في جمع قادة وخبراء صناعة الطيران العالمية في دبي وإتاحة الفرصة أمام تجربة غير مسبوقة في تبادل المعارف والخبرات، بصورة تسهم في جهودنا الجماعية من أجل استدامة نمو صناعة الطيران العالمية».

ويحظى كل من معرض المطارات ومنتدى قادة المطارات العالمية بدعم عدد كبير من الهيئات الحكومية والشركات، وفي مقدمتها هيئة دبي للطيران المدني، ومؤسسة دبي للمطارات، ومؤسسة دبي لمشاريع الطيران الهندسية ودناتا. ويجمع المنتدى، الذي يعد منصة مثالية عالمية لتبادل الخبرات والمعارف وأفضل الممارسات، تحت سقف واحد، أبرز قادة الفكر والخبراء وصناع القرار في صناعة الطيران العالمية، لتسهيل الضوء على أحدث التقنيات وآخر الابتكارات في مجال صناعة المطارات.

تستضيف دبي الدورة الثالثة من منتدى قادة المطارات العالمية 2015 (جلف)، بمشاركة 30 من قادة الفكر والخبراء وصناع القرار وذلك في شهر مايو المقبل بمركز دبي الدولي للمعارض والمؤتمرات. ويشارك المنتدى الذي يستمر على مدى يومين خلال الفترة من 11 إلى 12 مايو 2015، ساحة العرض مع النسخة 15 من معرض المطارات، الذي يعد من أكبر المعارض التجارية المتخصصة في صناعة المطارات في العالم.

ويقام المنتدى والمعرض تحت رعاية سمو الشيخ أحمد بن سعيد آل مكتوم رئيس هيئة دبي للطيران المدني، رئيس مؤسسة مطارات دبي.



















وتعليقاً على استضافة دبي للمنتدى قال سمو الشيخ أحمد بن سعيد: «تحتل المطارات أهمية خاصة في دبي كمركز عالمي لصناعة الطيران، لذلك نحن بحاجة للتوسعات الضخمة في المطار لاستيعاب النمو الكبير في حجم الحركة الجوية، وستواصل عمليات التطوير والتحديث في المطار لعب دور استراتيجي في خططنا للنمو في المستقبل كما سيكون



صورة من المنتدى الثاني لقادة المطارات العالمية مايو 2014

المصدر: ند الشبا للعلاقات العامة وتنظيم المعارض

شركات الطيران العربية وأعداد المسافرين بالملايين بين 2011 و2013

الوجهات الحالية	2011	2012	2013	الدولة	الشركة
142	34	39.4	44.5	الإمارات	طيران الإمارات 
126	22.5	24.3	25.5	السعودية	الخطوط السعودية 
144	17	18	21	قطر	الخطوط القطرية 
78	6.8	8.3	11.8	مصر	مصر للطيران 
120	8.4	10.3	11.5	الإمارات	طيران الاتحاد 
42	7.1	*7.9	*7	البحرين	طيران الخليج 
89	4.7	5.3	6.1	الإمارات	العربية للطيران 
94	*5.5	5.8	*6	المغرب	الخطوط المغربية 
42	3.8	4.4	5	عمان	الطيران العماني 
69	3.5	4.4	*4.6	الجزائر	الخطوط الجزائرية 
66	3.2	3.8	3.7	تونس	الخطوط التونسية 
59	3.2	3.4	*3.5	الأردن	الملكية الأردنية 
34	2.8	*2.8	*3	الكويت	الخطوط الكويتية 
33	2.1	2.2	*2.3	لبنان	الشرق الأوسط 
20	1.2	1.2	1.3	الكويت	طيران الجزيرة 
22	-	1.2	-	ليبيا	الخطوط الليبية 
19	0.4	0.8	1.2	ليبيا	الخطوط الإفريقية 
24	-	-	-	السودان	الخطوط السودانية 

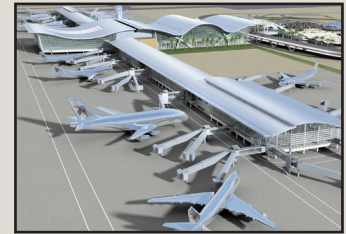
32 مليار دولار لبناء مطار آل مكتوم الدولي

تم الانتهاء من المرحلة الأولى في مطار آل مكتوم الدولي - دبي ورلد سنترال، وهو حالياً يعمل بكامل طاقته التشغيلية للركاب والبضائع، حيث بات قادراً على استيعاب 600 ألف طن سنوياً والعمل على مدار الساعة، ومؤهل لاستيعاب طائرات إيرباص آيه 380، بالإضافة إلى احتوائه على مدرج بطول 4.5 كلم. كما تم تنفيذ البنية التحتية التي تضم أربعة مدرجات إضافية من طراز CAT III التي تتيح لأربع طائرات عملاقة بالهبوط في الوقت ذاته على مدار 24 ساعة. أما المرحلة الثانية من المطار، التي تتضمن بناء محطتي شحن آليتين إضافيتين وأخرى غير آلية، فمن المتوقع أن ترفع من القدرة الإجمالية للشحن في المطار إلى 1.4 مليون طن سنوياً. وتضم مرافق المطار 64 موقفاً للطائرات، بالإضافة إلى برج مراقبة بتقنية عالية ومحطات لإطفاء الحرائق وخدمات الصيانة ومستودعات لخزانات الوقود ومبنى مسافرين يمتد على مساحة 66 ألف متر مربع. ويتوقع أن تصل الطاقة الاستيعابية للمطار، بعد استكمال الأشغال، إلى 160 مليون مسافر و12 مليون طن شحن سنوي.



15.5 مليار دولار لإنشاء مطار حمد الدولي

تم افتتاح مطار حمد الدولي يوم 30 من شهر أبريل 2014، وشرع في استقبال الرحلات الدولية في 27 مايو 2014، وقد بلغت تكلفة إنشاء المطار حوالي 15.5 مليار دولار. ومن حيث المساحة فإن المطار الجديد مبني على مساحة 29 كلم مربع يقع جزء منها في البحر، كما أنه مجهز بمدرجين، يبلغ طول الأول 4850 متراً والثاني 4250 متراً. وتصل قدرة استيعاب المطار الجديد إلى معدل 80 طائرة في الساعة، كما بلغت طاقة استيعابه من حيث المسافرين عند الافتتاح 30 مليون مسافر سنوياً، وينوي مشغله رفعها إلى 50 مليوناً في نهاية الأعمال في 2020، في حين ستصل الطاقة الاستيعابية للمطار من حيث الشحن وحركة الطائرات إلى 1.5 وإلى حدود 2.0 مليون طن من البضائع، وحركة طائرات تبلغ 360 ألف حركة سنوياً. وسيشتمل المطار على 100 منصة للطائرات ومنشآت ومرافق دعم للمطار، إضافة إلى منشآت تجارية كبيرة. ويضم المطار الجديد 100 مبنى موزعة على مختلف المرافق، وتبلغ ساحة المبنى الرئيسي للركاب 600 ألف متر مربع.



7.2 مليار دولار لإنشاء مطار الملك عبد العزيز الدولي

يصنف مطار الملك عبد العزيز الدولي بجدة، الذي بلغت تكلفته إنشائه 7.2 مليار دولار، بحلته الجديدة وتصميمه الفريد، كأهم الموانئ الجوية على المستوى الإقليمي، وقد اكتسب تلك الأهمية من محافظة جدة ذات القيمة الاقتصادية والسياحية. ومع هذه الأهمية، التي تحظى بها جدة، فقد وَجِبَ مواكبتها بمبنى جوي عالي الطراز ومكتمل الخدمات، ومضاه لأفضل المطارات في العالم، وهو ما روعي تحقيقه في مشروع مطار الملك عبد العزيز الدولي الجديد، الذي يقع على مساحة تبلغ 105 كيلومترات مربعة. وحرصت هيئة الطيران المدني على أن يكون المطار الجديد ضمن أكبر المطارات في منطقة الشرق الأوسط وآسيا، وأن يضم العديد من المنشآت والمرافق التي تخدمه تشغيلياً. وتقرر أن يكون المشروع على ثلاث مراحل، المرحلة الأولى، تهدف إلى استيعاب 30 مليون مسافر سنوياً بنهاية عام 2014، والمرحلة الثانية تهدف إلى استيعاب 43 مليون مسافر سنوياً بحلول عام 2025، فيما يستوعب في المرحلة الأخيرة 80 مليون مسافر سنوياً بحلول عام 2035.



6 مليارات دولار لتوسعة مطار الكويت الدولي

تبلغ كلفة توسعة مطار الكويت الدولي 6 ملايين دولار. ويتوقع أن تزيد السعة الاستيعابية للمطار، بعد هذه التوسعة، من 6 ملايين مسافر إلى 20 مليون مسافر سنويا. ومن المتوقع أن تكون التوسعة جاهزة لاستقبال المسافرين بحلول عام 2016.



1.2 مليار دولار مشروع مطار مسقط الدولي

تبلغ تكلفة التوسعة الجديدة لمطار مسقط الدولي 1.2 مليار دولار، ومن المتوقع أن ترتفع السعة الاستيعابية للمطار من 6 ملايين مسافر حالياً إلى 12 مليون مسافر بحلول عام 2016، وهو العام المتوقع فيه إنجاز التوسعة.



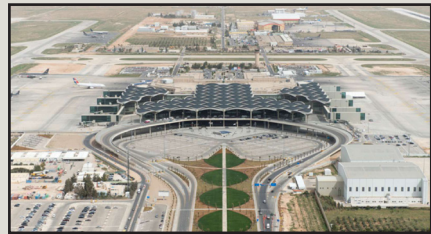
1 مليار دولار لتوسعة مطار البحرين الدولي

تبلغ تكلفة توسعة المطار مليار دولار ومن المتوقع أن يتم الانتهاء منه نهاية عام 2018 حيث يتوقع أن تصل الطاقة الاستيعابية للمطار بعد اكتمال توسعته إلى 13.5 مليون مسافر سنويا.



100 مليون دولار لتوسعة مطار الملكة علياء الدولي

انطلقت في يناير 2014 المرحلة الثانية لمشروع توسعة مطار الملكة علياء، المتوقع الانتهاء منها في عام 2017. وسيكلف مشروع التوسعة 100 مليون دولار. وتهدف التوسعة الجديدة للمطار إلى تأهيله لاستيعاب نحو 12 مليون مسافر سنويا.



334 مليون دولار لتطوير مطار القاهرة الدولي

تتجه الحكومة المصرية نحو زيادة الطاقة الإستيعابية لمطارات القاهرة والغردقة وشرم الشيخ وبرج العرب سنويا في أفق 2016، بنحو 28 مليون راكب جديد، بالإضافة إلى طاقتها الحالية. وسوف ترتفع الطاقة الاستيعابية لمطار القاهرة من 23 مليون راكب سنوياً إلى 30.5 مليون راكباً في عام 2015، بينما ترتفع الطاقة الإستيعابية لبقية المطارات التي ستمت توسعتها من حوالي 16 مليون راكب لتبلغ حوالي 36 مليون راكب. وتشمل خطة التطوير، التي تبلغ قيمتها الإجمالية 871 مليون دولار، توسعة وتطوير مطارات القاهرة وبرج العرب بالإسكندرية والغردقة وشرم الشيخ الدولية. وتعتبر أهم الأعمال هي الجارية في مطار القاهرة، التي من المتوقع أن تنتهي بصالة الركاب رقم 2 في بداية عام 2015، بتكلفة 334 مليون دولار، بالإضافة إلى زيادة قدرة المنشآت اللوجستية كجسور نقل الركاب، ورفعها من سبعة إلى 14، وإنشاء ستة مواقف جديدة للسيارات.



اتفاقية الهيئة والهيكل التنظيمي في صدارة انشغالات الاجتماع 47 للمجلس التنفيذي

تحليلي لوضعية الهيئة وإدارتها العامة، منذ تسلمه مهامها، مسجلا النواقص والتحديات والصعوبات التي مرت بها، ومبرزا المهام والأنشطة التي قام بها، كما استعرض باستفاضة برنامج وخطة عمله لتسيير شؤون الهيئة، موضحا مقترحاته ومبادراته لتفعيل آلية العمل في سياق التوجه نحو خلق الإمكانيات للتمويل الذاتي لتحسين الموارد المالية والرفع من مردودية الهيئة.

وقد ثمن رئيس وأعضاء المجلس التنفيذي جهود المدير العام مع التأكيد على أهمية تنفيذ مقتضيات الخطة التشغيلية المعتمدة في الهيئة. بالإضافة إلى المواضيع الفنية التي ناقشها المجلس التنفيذي والمتمثلة في اعتماد تقارير اللجان الفنية الخمس (النقل الجوي، أمن الطيران، الملاحة الجوية، السلامة الجوية، البيئة، والتكوين والتدريب)، وكذلك موضوع الموظفين المشمولين بأحكام المحكمة الإدارية، حيث أوصى المجلس بإجراء تسوية مع الموظفين، ثم موضوع مقر مجلس الطيران العربي السابق بالقاهرة، وكذا مقر الهيئة الجديد بالرباط.

كما أخذ موضوع اتفاقية الهيئة والهيكل التنظيمي حيزا واسعا من النقاش اعتبارا لما لهما من وقع في سياق عجلة التطوير والرقي التي تسعى إليها الهيئة.

واعتبارا لأهمية واستعجالية هذين الموضوعين وضرورة اعتماد المقتضيات المنظمة لهما، فقد قرر المجلس التنفيذي عقد اجتماع استثنائي وجمعية عامة استثنائية، خلال شهر ديسمبر 2014، قصد البث في الاتفاقية، وكذا في موضوع الهيكل التنظيمي وتسكين الموظفين.

جهود جامعة الدول العربية نحو تطوير عمل المنظمات العربية المتخصصة. وقد تميز الاجتماع بمدخلات ومداولات جميع أعضاء المجلس صبت أساسا نحو تفعيل وتيرة العمل، والرفع من الأداء، من خلال آلية هيكلية تتيح المردودية التشغيلية الجيدة للهيئة، التي تنفرد بخصوصية يتعدى محيط عملها المحيط العربي، نظرا للطبيعة الدولية للقطاع، التي تلزم الهيئة بتنفيذ الضوابط والإجراءات والنظم المعتمدة من منظمة الطيران المدني الدولي (الإيكاو). وقد تقدم سعادة المدير العام للهيئة، من خلال تقريره للاجتماع، بعرض

من المحطات المهمة، التي عرفتها الهيئة، خلال سنة 2014، الاجتماع 47 للمجلس التنفيذي الذي انعقد بالرباط في الفترة 29-30 أكتوبر 2014، وترأسه سعادة الأستاذ حامد أحمد فرج رئيس المجلس التنفيذي للهيئة، وتميز الاجتماع بأول مشاركة للمدير العام الجديد سعادة المهندس محمد إبراهيم أحمد الشريف.

وقد شكل هذا الاجتماع منعطفا جديدا في مسار الهيئة من خلال ما تم تناوله من مواضيع تدخل في مشروع تطوير الهيئة، في سياق تنفيذ قرارات الجمعية العامة للهيئة، والانخراط في



الجمعية العامة العشرون تجدد هياكل الهيئة العربية للطيران المدني



وقد توجت أعمال الجمعية العامة بانتخاب أعضاء اللجان الفنية الخمس (لجنة النقل الجوي - لجنة أمن الطيران - لجنة الملاحة الجوية - لجنة السلامة الجوية - لجنة البيئة)، وانتخاب أعضاء المجلس التنفيذي الجديد للفترة (2014-2016) المكون من 9 دول أعضاء وهي المملكة الأردنية الهاشمية - دولة الإمارات العربية المتحدة - مملكة البحرين - الجمهورية التونسية - المملكة العربية السعودية - سلطنة عمان - دولة قطر - جمهورية مصر العربية - الجمهورية اليمنية. كما عرفت الدورة انتخاب سعادة المهندس محمد إبراهيم الشريف من جمهورية مصر العربية مديرا عاما جديدا للهيئة لمدة أربع سنوات (مايو 2014 - مايو 2018). وعلى ضوء اجتماع المجلس التنفيذي الجديد، تم انتخاب سعادة السيد حامد أحمد فرح رئيس إدارة الهيئة العامة للطيران المدني والأرصاد الجوية بالجمهورية اليمنية رئيسا للمجلس التنفيذي، وسعادة الدكتور محمد بن ناصر بن علي الزعابي الرئيس التنفيذي للهيئة العامة للطيران المدني وسلطنة عمان نائبا للرئيس.

محمد أحمد جرادات، رئيس سلطة الطيران المدني بدولة فلسطين، بعد تسلمها من سعادة الدكتور محمد بن ناصر الزعابي، الرئيس التنفيذي للهيئة العامة للطيران المدني وسلطنة عمان، ورئيس الجمعية العامة السابقة. وقد تداول أعضاء الجمعية العامة في بنود جدول الأعمال المتكون من 60 ورقة عمل، همت بالخصوص تقرير المدير العام السابق السيد محمد العليج، الذي استعرض نشاط الإدارة العامة للهيئة خلال الفترة من مايو 2012 إلى مايو 2014، وكذا موضوع تعديل اتفاقية إنشاء الهيئة، وموضوع تطوير مؤسسات العمل العربي المشترك، والخطة الاستراتيجية والتشغيلية للهيئة، وفي الجانب الفني المواضيع المتعلقة بالأنشطة الفنية في مجالات النقل الجوي، وأمن الطيران، والملاحة الجوية، والسلامة الجوية، والبيئة، والتكوين والتدريب، وكذلك الشؤون التنظيمية، وخطة وبرنامج عمل الهيئة لعامي 2015 و2016، وقد خلصت الاجتماعات إلى إصدار قرارات في شأنها، وفي الجانب المالي اعتمدت الجمعية العامة مشروع موازنة الهيئة لعامي 2015 و2016.

تميزت سنة 2014 بالعديد من المحطات المهمة، التي عرفتها الهيئة العربية للطيران المدني، ومن أبرزها الدورة العشرون للجمعية العامة للهيئة، التي انعقدت بالرباط، في الفترة 16-17 مايو 2014. وتجلت أهمية هذه الدورة في سياق التوجه لتنفيذ خطوات التطوير والتحديث، تجسيدا لرغبة سلطات الطيران المدني العربية، في السير قدما نحو تفعيل وتحديث الهيئة، لتتمكن من مواجهة التحديات ومواكبة المستجدات المتسارعة، التي يعرفها قطاع الطيران المدني في شتى مكوناته الفنية والاقتصادية والإدارية والتشغيلية، وكل ذلك بهدف تحقيق المجمع الفني المتخصص الذي يمثل المرجعية الموجهة لمنظومة الطيران المدني العربي، انسجاما مع الدور المستقبلي للهيئة كمنظمة إقليمية لها مهام جديدة كانت في السابق من اختصاصات منظمة الطيران المدني الدولي.

وقد شارك في هذه الدورة وفود 17 دولة عربية، بالإضافة إلى ممثل الأمانة العامة لجامعة الدول العربية، كما حضرها ممثلون من منظمة الطيران المدني الدولي، والاتحاد الدولي للنقل الجوي، وإدارة أمن النقل بالولايات المتحدة الأمريكية. وافتتح معالي الوزير المنتدب لدى وزير التجهيز والنقل المكلف بالنقل بالمملكة المغربية، السيد محمد نجيب بوليف، أشغال الدورة، بالترحيب بالمشاركين والضيوف، مشيرا إلى أهمية التعاون والتنسيق بين كافة مكونات الطيران المدني العربي، ومؤكدا على مواصلة المملكة المغربية لجهودها لتعزيز سبل الدعم والمساعدة للهيئة العربية للطيران المدني لتيسير وتطوير آليات عملها، وإنجاز أنشطتها بالشكل الأمثل. وقد ترأس أشغال الدورة سعادة السيد

في خطاب المدير العام للهيئة أمام الجمعية العامة للاتحاد العربي للنقل الجوي: الدعوة إلى ترسيخ التعاون بين كافة مكونات منظومة الطيران المدني العربي

وتطوير وتحديث المطارات وزيادة قدرتها الاستيعابية، وكذا التجهيزات الملاحية المتطورة، والخدمات المتعددة المرتبطة بقطاع الطيران المدني، لهي دليل قوي ومؤشر يبين مدى الاهتمام البالغ، الذي أصبحت توليه الدول العربية لقطاع الطيران المدني، وهذا ما يدعو إلى التأكيد على ضرورة ترسيخ قيم التشاور والتعاون والتنسيق بين كافة مكونات منظومة الطيران المدني العربي، وللحفاظ على هذه الوتيرة المتميزة في خطوات التطوير والتشييد والنمو، الذي يعرفه قطاع الطيران المدني العربي، لابد من التأكيد على حتمية توفير الاحتياجات المطلوبة من الموارد البشرية المتخصصة في شتى مجالات الطيران المدني، مما يدفع نحو ضرورة إيلاء التعليم والتدريب وإعادة التأهيل كامل العناية قصد مساندة التطورات والمستجدات والتحولات الكبيرة التي يعرفها عالم صناعة الطيران، والهدف من ذلك هو استقطاب الطاقات والكفاءات الفنية والأطر المكونة والمدرّبة لمتطلبات المرحلة لإدماجها في كافة مجالات ومرافق سوق العمل بالطيران المدني.

وأضاف المدير العام قوله إن العناصر الأساسية المشتركة التي تجمع الهيئة العربية للطيران المدني والاتحاد العربي للنقل الجوي، وتدخل في إطار الاهتمامات المشتركة تتمثل في موضوع أمن الطيران وما يتطلبه من إجراءات قصد رفع التوعية والتأهيل للعاملين لمواجهة المخاطر والمخططات الإرهابية والعمليات غير المشروعة التي تهدد الطائرات والمطارات، كما تتمثل في الاهتمام المشترك بتعزيز السلامة الجوية وإجراءات التفقيش والمتابعة والتحقيق في حوادث الطائرات،

للطيران المدني، في خطابه، أن الهيئة تمثل اليوم تكتلاً إقليمياً بارزاً في منظومة الطيران المدني الدولي، فهي تعمل جاهدة على تكثيف التعاون والتنسيق مع المنظمات الإقليمية والدولية المماثلة لتعزيز مكانتها وسط مجتمع الطيران المدني الدولي، وتسعى بكل جهودها لتحقيق القدر الأمثل من السلامة والأمن في منظومة الطيران بالتنسيق مع الاتحاد العربي للنقل الجوي.

وأضاف المدير العام أن الجميع يلاحظ اليوم التوجه القوي لشركات النقل الجوي العربية نحو التطوير وإعادة الهيكلة وتحديث الأساطيل وتفعيل آليات العمل وتنويع الخدمات والسهر على الجودة والقدرة على المنافسة، رغم شراستها، مبرزاً أن كل هذه العوامل تؤكد على روح الجدية والفاعلية، التي تنتهجها الشركات العربية، مما يجعلها تسير التحولات العالمية الكبرى، التي يعرفها هذا القطاع الحيوي.

وقال المدير العام إن الاستثمارات القوية، التي أنفقتها الدول العربية لتشييد

لشارك المهندس محمد إبراهيم أحمد شريف، المدير العام للهيئة العربية للطيران المدني، في أشغال الجمعية العمومية (47) للاتحاد العربي للنقل الجوي، التي انعقدت بمدينة دبي خلال الفترة 18-20 نوفمبر 2014.

وقد ألقى المدير العام للهيئة خطاباً بالمناسبة تطرق فيه إلى أهمية دور الهيئة كمنظمة إقليمية تعمل على تطوير وتنمية الطيران المدني العربي، وتدافع عن مصالح الدول الأعضاء في المحافل الدولية والإقليمية، كما استعرض أهم مواضيع الساعة في مجال الطيران المدني على الصعيد العالمي والتحديات المهمة التي سيعرفها، وخاصة ما يتعلق بتحرير النقل الجوي والمنافسة بين الشركات ورفع القيود على رأسمال الشركات وتقليص الإنبعاثات الكربونية، التي أصبحت في السنوات الأخيرة الشغل الشاغل لمجتمع الطيران المدني، إضافة إلى القضايا الأمنية والسلامة والملاحة الجوية.

وأبرز سعادة المهندس محمد إبراهيم شريف، المدير العام للهيئة العربية



من أهم انشغالات الهيئة خلق الإطار القويم لمساعدة مؤسسات النقل الجوي في تجميع قواها وتوحيد برامجها أملا في تحقيق تكامل في شتى مكونات القطاع

الهيئة العربية أنشئت بغرض تفعيل منظومة النقل الجوي لربط الدول العربية كأحد الأهداف الأساسية للوحدة العربية والعمل العربي المشترك

وزاد المدير العام شارحاً أن هذه المواضيع هي بالأساس تدخل في سياق اهتماماتنا المشتركة، لكي نمضي قدماً نحو إيجاد أمثل السبل لمعالجتها، في إطار تعزيز التعاون الجاد وترسيخ المواقف المشتركة والتنسيق المستمر، الذي يجمع الهيئة مع الاتحاد، حيث نأمل العمل سوياً في إطار من الوحدة والتشاور، مما يقوي طموحاتنا لتحقيق الأهداف المشتركة في تطوير قطاع الطيران المدني العربي، وتنميته حتى يعود بالخير والمنفعة على أمتنا العربية وأجيالها المقبلة.

وختم المدير العام كلمته بإبراز أن الهيئة العربية للطيران المدني هي إحدى منظمات جامعة الدول العربية، التي أنشئت بغرض تفعيل منظومة النقل الجوي لربط الدول العربية كأحد الأهداف الأساسية للوحدة العربية والعمل العربي المشترك، ولن يتأتى ذلك إلا بوضع هذا الهدف نصب أعيننا جميعاً ودعم السياسات التي تنتهجها الهيئة ومنها سياسة التدريب والتكوين، وذلك من خلال التوصية في هذا الاجتماع لجميع شركات النقل الجوي بالمشاركة في الدورات والندوات وورش العمل التي تعدها الهيئة وتستقطب لها أكفأ المدربين الدوليين والمحليين بغرض التكوين والتدريب وتبادل الأفكار والمعلومات ومناقشة موضوعات الساعة في عالم الطيران، حتى نشعر جميعاً أننا معا في مركب واحد وداخل منظومة واحدة، ونعمل سوياً لتحقيق هدف مشترك.

والمنفعة على منظومة الطيران المدني العربي.

وبخصوص آليات التعاون والتنسيق مع الاتحاد، قال المدير العام إن من أهم انشغالات الهيئة، منذ تأسيسها، هو خلق الإطار القويم لمساعدة مؤسسات النقل الجوي في تجميع قواها وتنسيق مواقفها وتوحيد خططها وبرامجها، أملا في تحقيق تكامل في شتى مكونات قطاع الطيران المدني العربي، مذكراً أنه «في سياق تفعيل التعاون والتشاور بين الهيئة والاتحاد، تم عقد اجتماع مشترك بين الطرفين، حيث تم فتح باب العلاقات المهنية، وأكدنا الرغبة المتبادلة للتعاون والتنسيق وتبادل الخبرات، وقد عملنا سوياً على تحديد آليات عمل جديدة لتفعيل الشراكة بين الطرفين وللدفاع عن مصالح الدول الأعضاء وشركات الطيران العربية ضمن المحافل الإقليمية والدولية في سياق تحقيق الأهداف المرجوة منها». وأوضح المدير العام أن هناك مواضيع من الواجب التأكيد على أولوياتها كتطوير إدارة الحركة الجوية، الذي لا يتناسب مع النمو المتزايد لبناء وتشبيد العديد من المطارات في المنطقة العربية، والاستثمارات الضخمة المرصودة لذلك، وهنا تبرز أولوية التنسيق بين الهيئة والاتحاد والمنظمة الدولية للطيران المدني لدراسة أنسب السبل والبدائل المناسبة لمعالجة مناطق الاختناق للمجالات الجوية التي بدأت تظهر في بعض الأجواء العربية وتؤدي إلى كثافة الحركة الجوية.

إضافة إلى تطوير النقل الجوي وتحرير الدخول للأسواق، وفق القواعد الاقتصادية لاتفاقية دمشق، وكذلك إفساح المجال أمام شركات الطيران للتحرير والمنافسة، من خلال رفع القيود عن حصص الملكية والسيطرة في شركات الطيران العربية. وهذا ما يتطلب جهداً كبيراً في تحويل اتفاقية دمشق من إعلان مبادئ إلى أمر واقع، يقول المدير العام، الذي أضاف أيضاً، في سياق الحديث عن القواسم المشتركة بين الهيئة والاتحاد، موضوع العلاقات مع الاتحاد الأوروبي، التي حاولت الهيئة وضع ركيزة للتفاوض الجماعي كآلية للتعامل بين الطرفين مع تفعيل هذه الآلية لبحث العلاقات العربية الأوروبية، مبرزاً أنه نظراً لعدم تفعيل هذه الآلية، فقد تم وضع قواعد استرشادية تسترشد بها الدول العربية في تفاوضها مع الاتحاد الأوروبي، التي شارك الاتحاد مع الهيئة في وضعها، وتم اعتمادها، من خلال مجلس وزراء النقل العرب، وتم نشرها على الموقع الإلكتروني للهيئة.

من جهة أخرى، تطرق المدير العام للهيئة، في خطابه أمام الجمعية العامة للاتحاد العربي للنقل الجوي إلى أهمية إيجاد نظام عالمي للتعامل مع الأثر البيئي للطيران، مسجلاً بارتياح التوافق الذي لمستته الهيئة في مواقف الدول والشركات العربية في التصدي للقرارات المنفردة، التي لا تراعي مصالح العديد من الشركات العربية. وبالتالي، يقول المدير العام، إننا ملزمون بالتحرك المشترك كدول عربية وشركات نقل جوي للدفاع عن مصالحنا، وإقناع المجتمع الدولي بالموقف الصائب والعادل.

وانتقل المدير العام للحديث عن الأهمية القصوى لموضوع الممرات الجوية، من خلال التنسيق لإعداد دراسة بغرض تحديد الممرات الأمثل، أي الأقصر مسافة والأقل تكلفة، واضعين في الاعتبار أمن وسلامة الملاحة الجوية، مبرزاً أن ذلك لن يتأتى إلا بالمشاركة مع الاتحاد للخروج بالنتائج المرجوة، التي ستعود بالخير

في حوار مع رئيس المجلس التنفيذي للهيئة العربية للطيران المدني

السيد حامد أحمد فرج:

هناك تحسن ملحوظ للعمل العربي المشترك في مجال الطيران



أجرى الحوار: أشرف شنيف

تزامنا مع انعقاد الاجتماع الاستثنائي للجمعية العامة والمجلس التنفيذي للهيئة العربية للطيران المدني للفترة من 22-25 ديسمبر 2014، في مدينة مراكش بالمملكة المغربية، أجرينا هذا الحوار مع السيد حامد أحمد فرج، رئيس الهيئة العامة للطيران المدني والأرصاد، باعتباره رئيسا للمجلس التنفيذي للهيئة العربية للطيران المدني، حيث تم تناول العديد من القضايا الاستراتيجية والمهمة، في ظل التحديات والصعوبات، التي تواجهها الهيئة، والتعرف على بعض ملامح إنجازات الفترة السابقة، إضافة إلى الاطلاع على آخر المستجدات في الهيئة العربية للطيران المدني.

العقبات التي كانت تعترض ذلك، إلا أن النجاح في هذا الجانب كان محدوداً.. وعلى صعيد التنسيق والعمل العربي المشترك، فقد شهد تحسناً ملحوظاً، خاصة على صعيد توحيد المواقف والتنسيق المشترك مع التكتلات الإقليمية المماثلة في الفعاليات المختلفة.

من خلال خبرتكم في آليات العمل المؤسسي داخل الهيئة العربية للطيران المدني، بالتأكيد أنكم لامتستم أهمية تطوير تلك الآلية، نتمنى أن توضحوا لنا رؤيتكم المستقبلية ومقترحاتكم حول ذلك؟ وما هي مشاريعكم وخططكم من أجل تطوير الهيئة العربية للطيران المدني؟

أود أن أشير هنا إلى أن دولة الإمارات العربية المتحدة الشقيقة كانت قد تقدمت بمشروع للتحويل الشامل يهدف إلى إحداث نقلة نوعية في العمل المؤسسي للهيئة العربية للطيران المدني، من خلال دراسة وتقييم وضع الهيئة، وعلى ضوء ذلك يتم صياغة رؤيتها ورسالتها ووضع أهداف استراتيجية لها، وقد حدد المشروع مراحل لهذا التحويل المؤسسي بحيث يتم فيها تعديل اتفاقية إنشاء الهيئة بما يستجيب لعملية التحديث ويستوعب عمل هيكل وظائف وأجور ملائم.

ولقد تم تقديم خطة تشغيلية للهيئة العربية للطيران المدني لمدة أربع سنوات، ولكن واجهتنا صعوبات حالت دون تنفيذ عملية التحويل المؤسسي الشامل، وفقاً لما كان مخططاً له، وظلت العديد من المراحل بين أخذ ورد وذلك بين الهيئة والمجلس الاقتصادي لجامعة الدول

محمد السعودي، الرئيس السابق للمجلس التنفيذي لدورتين انتخابيتين، على ما بذله من جهود صادقة وحثيثة في سبيل تطوير آليات عمل الهيئة أثناء تولية رئاسة المجلس التنفيذي. وبالنسبة لسؤالك عن تقييمي لتجربة الهيئة العربية للطيران المدني ومستوى التنسيق والعمل المشترك للطيران المدني العربي، من خلال موقعي في المجلس التنفيذي في الدورات الانتخابية الثلاث الماضية، عضواً في الفترة 2008-2010، ونائباً لرئيس المجلس للفترتين 2010-2012 و2012-2014، كنت خلالها مواكبا، عن قرب، للجهود التي بذلت في سبيل الارتقاء بعمل الهيئة، وتذليل الصعوبات وإزالة

رغم التحديات والصعوبات سنواصل السعي إلى تجاوز مختلف العراقيل التي تحول دون تحقيق عملية التغيير والتطوير المنشودة للهيئة العربية للطيران المدني

بعد توليكم منصب رئيس المجلس التنفيذي مؤخرًا، ومن خلال منصبكم الأسبق كنائب رئيس المجلس التنفيذي للهيئة العربية للطيران العربي، كيف تقيّمون تجربة الهيئة ومستوى التنسيق والعمل المشترك للطيران المدني العربي؟ في البداية أودّ أن أتقدم بالتهنئة للزملاء الأعضاء في المجلس التنفيذي المنتخبين للفترة من مايو 2014 إلى مايو 2016، وأشكرهم على منحي ثقتهم واختياري رئيساً للمجلس التنفيذي لهذه الفترة.. كما أجدّها فرصة، وأنا أطل على القراء من هذا المنبر العربي، أن أتقدم بخالص الشكر وعظيم الامتنان لسعادة الأخ العزيز سيف



قام السيد حامد أحمد فرج رئيس المجلس التنفيذي للهيئة بتكريم السيد سيف السعودي الرئيس السابق للمجلس التنفيذي وكذا المهندس محمد العلي المدير العام السابق وذلك لجهودهما التي بذلها خلال فترة عملهما في الهيئة العربية للطيران المدني.



تتمتع الهيئة بعلاقة جيدة بالمنظمات الدولية والإقليمية المتخصصة في الطيران المدني ونحرص على تعزيز التعاون والتواصل وتنسيق المواقع وتبادل الخبرات

تتفاوت القدرات والإمكانيات والخبرات في الطيران المدني، التي تمتلكها الدول الأعضاء في الهيئة العربية للطيران المدني، فالبعض لديه إمكانيات وقدرات كبيرة وخبرات متميزة وقطع شوطاً متقدماً في منظومة التشريعات واللوائح الخاصة بالطيران المدني، في نفس الوقت الذي تمتلك الدول الأخرى إمكانيات متواضعة، سواء من حيث البنية التشريعية أو البنى التحتية والتجهيزات والإمكانيات المادية في مجال الطيران المدني، ولن تعد تلك معضلة إذا قامت الهيئة العربية للطيران المدني بدورها على النحو السليم عبر التنسيق وتبادل الخبرات والإمكانيات لتمكين الدول الأقل مكاناً في الطيران المدني من الاستفادة من الدول المتقدمة، سوى في مجال التشريعات أو اللوائح أو التدريب والتأهيل، وهنا أجدها فرصة مناسبة لأتقدم باسمي ونياية عن الإدارة العامة للهيئة بخالص الشكر وعظيم الامتنان لكل من الأشقاء في دولة قطر والإمارات العربية المتحدة والمملكة العربية السعودية على ما تخصصه من دورات تدريبية في المجالات الفنية والإدارية المختلفة في كلياتها ومعاهدها التدريبية في كل عام للمتدربين من الدول الأعضاء في الهيئة العربية للطيران المدني وتقدمه عبر الهيئة، وندعوهم شاكرين إلى زيادة ما تخصصه للهيئة العربية للطيران المدني للعامين 2015-2016.

نريد منكم إعلامنا بمستجدات إقامة مبنى خاص للهيئة العربية للطيران العربي، وبالخطوات

الوقت الحالي لا يزال متواضعا لعدة أسباب أهمها نقص المخصصات المالية، التي ترصد في موازنة الهيئة للأنشطة الفنية، بالإضافة إلى ضعف ونقص في كادر الخبراء الحالي في تلك التخصصات الفنية المتنوعة.

كيف هي علاقة الهيئة العربية للطيران المدني وباقي الهيئات والمنظمات الدولية والإقليمية المتخصصة في الطيران المدني؟ وما هي خططكم المستقبلية في سبيل تطوير تلك العلاقة بما يعود على الهيئة بالنفع والاستفادة من خبرتها؟

تتمتع الهيئة العربية للطيران المدني بعلاقة جيدة بالهيئات والمنظمات الدولية والإقليمية المتخصصة في الطيران المدني، وسنحرص على توجيه الإدارة العامة للهيئة لتعزيز التعاون القائم من خلال التواصل المستمر وتنسيق المواقع، والاستفادة من التجارب الناجحة لكل طرف وتبادل الخبرات.

من خلال معرفتكم بإمكانيات وقدرات الطيران المدني العربي لكل دولة من الدول الأعضاء في الهيئة العربية للطيران المدني، بالتأكيد أنكم لامتستم الفروقات الكبيرة والشاسعة بين دولة ودولة أخرى، وهذا سيكون له تبعات سلبية في العمل المشترك للدول الأعضاء. من وجهة نظركم، كيف يمكن التغلب على هذه المعضلة؟ وما رؤيتكم واستراتيجيتكم لدور الهيئة العربية للطيران المدني بالعمل على استنهاض الدول الأقل إمكانيات لتواكب باقي الدول؟

العربية، ولم يتم البت فيها إلى يومنا هذا. وبطبيعة الحال، فإن التغيير الجذري في آليات العمل في الهيئة نحو الأفضل مرتبط باستكمال المشروع.

ورغم ذلك، إلا أننا لن نتوقف، وسنسعى إلى تلافي أسباب القصور لتجاوز تلك الصعوبات والعراقيل التي حالت بيننا وبين تحقيق عملية التغيير والتطوير المنشودة.

سيكون أمامنا في الاجتماع الاستثنائي للمجلس التنفيذي والجمعية العامة في الأسبوع الأخير من ديسمبر إقرار مشروع تعديل اتفاقية إنشاء الهيئة.

ورغم أن التعديلات التي تمت على المشروع قد أفرغت المحتوى من الغرض، الذي أعدت من أجله، إلا أن الخطوة مهمة للانتقال إلى المراحل الأخرى، كما أن الاجتماع سيقوم بمراجعة الخطة التشغيلية للعامين 2015-2016، ووضع أولويات تتلاءم مع الموازنات المعتمدة والإمكانيات المتوفرة.

ما الدور الذي تلعبه اللجان الفنية للارتقاء بالطيران المدني العربي؟ وكيف تقيمون أعمالها وإنجازاتها؟

تعتبر اللجان الفنية أهم أدوات الهيئة العربية للطيران المدني لتحقيق أغراضها الرئيسية التي أنشئت من أجلها، وتحتوي على خمس لجان متخصصة في مجالات النقل الجوي وسلامة الطيران والملاحة الجوية وأمن الطيران والبيئة، ويتم بواسطتها تنفيذ الاختصاصات المرسومة للهيئة العربية للطيران المدني، ورغم الأهمية التي تمثلها اللجان الفنية، إلا أن ما تقوم بإنجازه في



التي قمتم بها في سبيل إنجاز ذلك المشروع الاستراتيجي؟

تحرص المملكة المغربية الشقيقة على دعم الهيئة العربية للطيران المدني وتقديم كافة التسهيلات اللازمة لتمكين الهيئة من أداء عملها على الوجه الأكمل. ونحن نقدر ذلك تقديرا عاليا، ومن صور ذلك الاهتمام والرعاية موافقة دولة رئيس الوزراء في المملكة المغربية الشقيقة على تخصيص قطعة أرض تقوم وزارة التجهيز والنقل واللوجيستيك، مشكورة، ببناء مقر للهيئة العربية للطيران المدني عليها بما يتناسب مع احتياجاتها. وقد تم إبلاغنا بذلك في نوفمبر من العام 2013، وفي اجتماع المجلس التنفيذي السابع والأربعين الذي انعقد في 29-30 أكتوبر 2014، تم تكليف من المجلس التنفيذي بمخاطبة معالي وزير التجهيز والنقل واللوجيستيك بالمملكة المغربية لمتابعة الموضوع والتسريع به، وبالفعل تم تحرير خطاب لمعالي الوزير، وتم اللقاء به، وقد وجدنا من معاليه تعاوننا لامحدودا، ووجدنا عرض عدة خيارات للأرض على الإدارة العامة للهيئة لتحديد أحد الخيارات، ومن ثمة، يجري البدء في بناء المقر.

في الأخير، نود التعرف على أهم الصعوبات والتحديات، التي تواجه الهيئة العربية للطيران المدني، وخصوصا في ظل الظروف الصعبة الراهنة، التي تعصف بالدول العربية، وآثاره السلبية على الطيران المدني العربي بصورة خاصة؟ وما رؤيتكم في التعامل معها والعمل على حلها؟

الحقيقة أن أبرز الصعوبات والتحديات التي تواجهنا في الهيئة العربية للطيران المدني هو ضعف التنسيق مع ممثلي دولنا المشاركين في اجتماعات جامعة الدول العربية، سواء على مستوى الخبراء أو الممثلين الدائمين أو الوزراء، والتي تعرض على تلك الاجتماعات مواضيع تخص الهيئة العربية للطيران المدني وتقرها الجمعية العامة للهيئة العربية

التي عاشتها عدد من الدول الأعضاء سلبا على الطيران المدني العربي في تلك الدول، وعلى مشاركتها بفاعلية في أنشطة وفعاليات الهيئة المختلفة.

كل ما سبق تعتبر أهم التحديات والصعوبات التي نواجهها في الهيئة العربية، ولتجاوزها يتم العمل على تغيير العلاقة القائمة مع جامعة الدول العربية من علاقة قائمة على الشك إلى علاقة قائمة على الثقة والشراكة وتكامل الأدوار بين ممثلي الدول في الهيئة العربية وممثليها في الجامعة، ليقوموا بتبني مشاريع وقضايا الهيئة المعروضة على الجامعة، والاهتمام بتنمية الموارد الذاتية للهيئة لدعم موازنة الهيئة، وتفهم خصوصية وندرة الخبرات في مجال الطيران المدني، والموافقة على لائحة أجور تشجع على استقطاب الخبرات المطلوبة لتلك التخصصات فقط، وأن تتعامل الهيئة بمهنية بحتة دونما النظر إلى الجوانب السياسية في تعاملها مع الدول الأعضاء، وأن تكون عاملا مساعدا للتخفيف من التأثيرات السلبية للاضطرابات السياسية على النواحي الفنية للطيران المدني للدول الأعضاء التي تمر بتلك الظروف.

للطيران المدني، ومن ممثلي الدول الأعضاء بالهيئة، وعند عرضها على اجتماعات الأمانة العامة أو المجلس الاقتصادي ترفض من ممثلي ذات الدول في تلك الاجتماعات! وهذا يعيق الهيئة من تنفيذ خططها وبرامجها وخصوصا في ما يتعلق بالتطوير والتحديث.

ومن التحديات هو نقص الموارد المالية المطلوبة لتغطية البرامج والأنشطة، التي يتم التخطيط لها وإدراجها في مشروع الموازنات التي تقدم للمجلس الاقتصادي، ويتم تخفيضها في كل مرة، علما أن اعتماد الهيئة في تمويلها بصورة رئيسية على اشتراكات بعض الدول الأعضاء، وهذا يعد عائقا ماديا آخر، بسبب عدم الاهتمام بجوانب التمويل الذاتي العائد من أنشطة وبرامج الهيئة العربية للطيران المدني.

ومن الصعوبات، التي نواجهها، في كادر الهيئة، هو ندرة الخبراء والكوادر المتخصصة في المجالات الفنية المختلفة، وذلك بسبب ضعف هيكل الأجور للخبراء في الهيئة العربية للطيران المدني المعتمد من جامعة الدول العربية، والذي لا يمكن من خلاله استقطاب الخبرات اللازمة.

ومؤخرا، أثرت الاضطرابات السياسية،

الطيران المدني في اليمن تاريخ عريق وطموح ريادي مشروع

تعتمد الكثير من الأنشطة الاقتصادية والصناعية والزراعية وغيرها على ما تقدمه لها صناعة النقل الجوي وخدمات الأرصاد الجوية من خدمات وتسهيلات. ولتميز النقل الجوي كوسيلة نقل عن غيرها بالسرعة والسلامة والفاعلية، وباعتباره مؤشراً من مؤشرات التطور الحضاري الذي نعيشه اليوم بذلت ولازالت تبذل سلطة الطيران المدني والأرصاد في الجمهورية اليمنية جهوداً كبيرة باتجاه نجاح صناعة النقل الجوي وتقديم أفضل التسهيلات لتشجيع السياحة الوافدة، وتطوير البنية التحتية للمطارات لزيادة قدرتها التنافسية، لجعلها مراكز جذب لشركات الطيران المختلفة وزيادة استغلال المطارات في هذه البقعة الاستراتيجية من العالم والتي كانت منذ القدم ولازالت محل للأطماع الخارجية.

سيرا على النهج في أن يتضمن كل عدد من مجلة الطيران العربي ملفاً خاصاً بالطيران المدني في إحدى الدول الأعضاء، وأخذاً بالاعتبار لمركزية موضوع تحرير النقل الجوي والتجارب التي عرفتتها بعض الدول في إبرام اتفاقيات الأجواء المفتوحة خاصة مع الاتحاد الأوروبي، ولتسليط الضوء على تجارب الدول التي أبرمت اتفاقيات من هذا النوع، من المرتقب أن تعد المجلة في أعدادها المقبلة ملفاً خاصاً عن الطيران المدني الأردني مع إبراز نتائج تحرير الأجواء مع الاتحاد الأوروبي وانعكاساتها على حركة النقل الجوي، وملفاً خاصاً عن نشاط الطيران المدني بالمملكة المغربية مع إبراز التجربة المغربية في شأن السماء المفتوحة مع الاتحاد الأوروبي.

ملفات
خاصة
مرتبقة

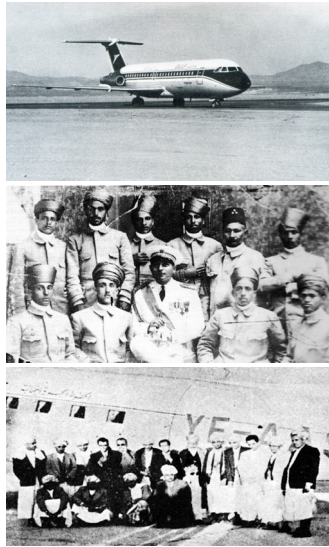
تلى ذلك التاريخ وتحديداً في العشرينات من القرن المنصرم إنشاء عدد من المطارات الترابية في أرجاء ما كان يسمى بسلطنات الجنوب.

ويسجل لليمن بأنها شهدت صدور أول قانون نقل جوي في المنطقة، وربما سبقت عدد كبير من دول العالم، وذلك في عام 1937م، وأنشئت فيها وزارة الطيران والتي كانت تسمى بوزارة الطيران والملاحة والأشغال البحرية.

ونشأت العديد من شركات الطيران المدني في مطلع الأربعينات كشركة طيران عدن 1941م، والخطوط الجوية اليمنية 1949م، ثم شركة باسكو 1961م.

ولقد كان الدخول إلى اليمن أو الخروج منها عن طريق عدن، فليس من خط جوي منتظم يمر فوق الأراضي اليمنية، بالرغم من أن مطارات صنعاء، والحديدة، وتعز صالحة لنزول الطائرات، إلا أنها كانت لا تستعمل إلا لطائرات الإمام، لأنها محرومة من الخدمات اللاسلكية التي تفرضها اللوائح الدولية. ولأن الإمام كان لا يرى أية فائدة في إعداد هذه المطارات بلوازمها.

وتقول الدكتورة كلودي فايان عن رحلتها إلى اليمن في يناير 1951م: «نزلت بنا الطائرة بعد الظهر في هذه الجزيرة الصغيرة، الواقعة في البحر الأحمر (كمران) بمحاذاة السواحل



نبذة تاريخية

لا يستطيع أي باحث عن الحقيقة في أي زمان ومكان وهو يتحدث عن الإرث الحضاري والإنساني والثقافي والتجاري للإنسانية أن يتجاهل قلب العالم وعمقه الاستراتيجي اليمن.

فقد كانت ولا زالت وستظل اليمن قلب وعصب التجارة العالمية، ففيها شهدت حركة القوافل التجارية والملاحة البحرية محطات هامة في هذه التجارة لتربط دول القارة الآسيوية بالأوروبية والإفريقية، حتى صارت مع مطلع القرن الماضي أول بلد عربي تقريباً يشهد فيها ازدهار حركة الطيران المدني.

فعلى أراضيها وبعد أقل من ربع قرن منذ أول طيران للإنسان في ديسمبر 1903م دخلت اليمن عالم الطيران عندما هبطت أول طائرة في مدينة عدن عام 1919، وكذا صدور أول قانون نقل جوي في المنطقة، وسبقت بذلك عدد كبير من دول العالم وذلك في العام 1937م. وفي عام 1926م سافرت أول دفعة تدريبية لدراسة الطيران إثر اتفاقية وقعها الإمام يحيى مع إيطاليا بتاريخ 2 سبتمبر 1926م، كما نشأت العديد من شركات الطيران المدني في مطلع الأربعينات كشركة طيران عدن 1941م، والخطوط الجوية اليمنية 1949م، ثم شركة باسكو 1961م.



مطار عدن الدولي

لأهمية باب المندب كبوابة تطل على المحيط الهندي والبحر الأحمر، فقد عملت بريطانيا على تطوير ميناء عدن البحري ليصبح ثاني ميناء في العالم. الأمر الذي ترتب عليه فكرة إنشاء مطار بجوار الميناء ليكون من أفضل مطارات العالم. وبدأت بريطانيا العظمى بعد الحرب العالمية الثانية مباشرة الاستغناء عن بعض الطائرات العسكرية الناقلة وأدخلتها في خدمة النقل الجوي المدني. في الثلاثينات وبتصميم مبسط تم إنشاء مطار عدن الدولي والذي كان يعرف بمطار خور مكسر ليستوعب الحركة المدنية والعسكرية مع الاحتفاظ بمطار بئر فضل كمطار عسكري.

ونظراً لارتباط مطار عدن الدولي بميناء عدن البحري وقاعدة الشرق الأوسط لسلاح الجو الملكي البريطاني التي أنشأت في عدن، قامت سلطات الاحتلال البريطانية بتكليف وحدة الهندسة التابعة لسلاح الجو الملكي البريطاني بوضع التصاميم لإنشاء مطار عدن الدولي في نهاية الأربعينات. وبعد انتهاء الحرب العالمية الثانية، قام الضابط المهندس/ كريستوفر كيندي بوضع هذه التصاميم بما فيها مبنى الترحيل، والذي تم تنفيذه شاملاً مدرج واحد فقط، والذي يعتبر حالياً (ممر التدرج TAXIWAY) وكذلك ساحة وقوف الطائرات للطيران المدني والعسكري.

المدرج 3000 متر وعرضه 45 متر، وطول الممر الفرعي الموازي للمدرج 3000 متر وعرضه 15 متر.

وفي عام 1970م رأّت الدولة أن تواكب الحياة الحديثة، وتطور جانب الخدمات الأساسية في المطار فقررت إنشاء مطار يحمل كل المواصفات الدولية، ويقدم كل التسهيلات والخدمات الملاحية الجوية للطيران، وهكذا بدأ في عام 1971م العمل في بناء المطار الجديد للعاصمة، الواقع شمال العاصمة (على بعد 13 كيلو متر) على مساحة بلغت 4.800.000 متر مربع وبمحيط طولي يبلغ 12.000 متر طولي، وقد انتهت أعمال بنائه في ديسمبر 1973م.

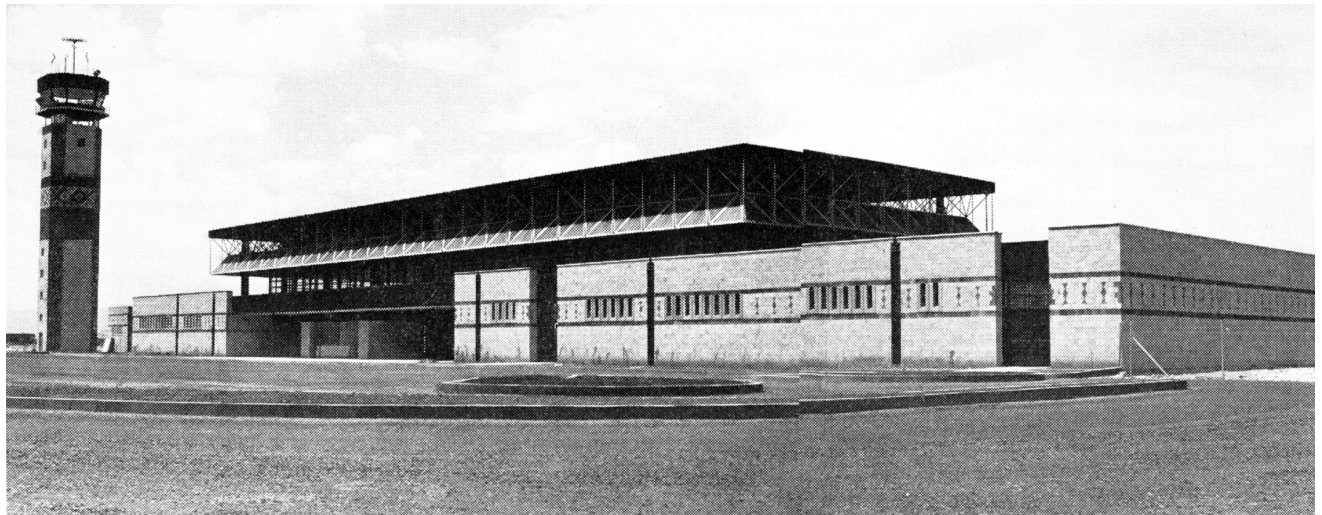


اليمنية. إنها مساحة جرداء قاحلة فيها مطار لتموين الطائرات، وأمام حظائر الطائرات ترتفع مسلة لتحية عشرات الألوف من المسافرين الذين يمرون من هنا كل سنة». وفي وصفها للرحلات الجوية تقول: «للسفر في اليمن طبيعة خاصة: انتظار لا نهاية له يعقبه اندفاع جامع».

وكان الطيران طوال فترة الخمسينات يعتمد على المهارات الأجنبية الوافدة، وإن كانت الكوادر اليمنية قد تدرّبت إلا أنها لم تتمكن من العمل. وكذلك استخدم الاستعمار البريطاني المطارات التي أنشأها لأغراضه العسكرية، إلا أن مطار عدن الدولي الذي تم إنشائه في الثلاثينات.. كان يستوعب الحركة المدنية والعسكرية. ويعتبر مطار عدن الدولي من أقدم مطارات المنطقة، إلى جانب مطار بئر فضل العسكري - الذي شهد آخر عمليات بساط الريح MAGIC CARPET بترحيل اليهود من عدن وبعض المناطق اليمنية إلى جانب مطار مكيراس.

مطار صنعاء الدولي

مع بداية الستينات تم إنشاء مطار صنعاء الدولي، والذي من خلاله تم فتح أول نافذة تطل على العالم للانفتاح والحقا بركب التنمية والتقدم العلمي والثقافي الذي شهده العالم، وكذا استقبال الخبرات والمعونات العالمية. حيث كان طول





وفي خمسينيات القرن الماضي تم العمل على توسيع وتطوير البنية الأساسية للمطار بما يتناسب مع وجود قاعدة الشرق الأوسط العسكرية لسلاح الجو الملكي البريطاني آنذاك، حيث نتج عن ذلك بناء مدرج إضافي بطول 2556 متر وعرض 46 متر، والذي يعتبر حالياً المدرج الرئيسي.

ولمواجهة ازدحام حركة الطيران المتصاعدة آنذاك، والتي بلغت في أوجها 55 طائرة يومية، قررت حكومة عدن إيفاد وزير الطيران الأسبق الحاج/ أبوبكر كعدل ومجموعة من الاختصاصيين في شركة طيران خطوط عدن الجوية (ADEN AIRWAYS) في عام 1963م لزيارات مختلفة إلى مطارات عديدة في آسيا والشرق الأوسط وأفريقيا، بهدف دراسة تصميمات ورسوم بنائات المطارات لغرض الاستفادة منها في بناء مطار حديث ومنافس دولياً.

وبعد زيارة عدد من المطارات الدولية منها مطار نيروبي ومطار البحرين ومطار بومباي ومطار طوكيو أكد وزير الطيران في تقريره المشار إليه بأن النموذج الأفضل لمطار عدن الدولي هو بناء مبنى يتساوى تصميمه مع مطار طوكيو، وقدموا التكلفة المالية التي بلغت مليون جنيهه أسترليني. وبسبب اندلاع الثورة المسلحة في 14 أكتوبر 1963م ومع زيادة العمليات الفدائية في مستعمرة عدن وبقيّة الجبهات، توقف إنجاز هذا المشروع.

إقليم الجمهورية اليمنية الجوي

وفي نهاية الستينات ومع سحب إقليم تأمين الطيران وتسليمه للحبشة، فقد مطار عدن الدولي التعامل بالرحلات العابرة حيث انحصرت مسؤولية مطاري عدن وصنعاء الدوليين بشكل أساسي على الرحلات المقفلة والهابطة في المطارات، وتم تجزئة الفضاء الجوي اليمني على النحو الآتي:

أ- أجواء الشطر الشمالي: تم تقسيم وضم



LIMITED البريطانية في تقديم خدمات المراقبة الجوية.

ومع استمرار إدارة أعمال شئون الحركة الجوية من قبل مراقبين جويين بريطانيين اتخذت حكومة الشطر الجنوبي من الوطن آنذاك الخطوة العملية السريعة، وذلك من خلال إرسال ما يقارب عشرة أفراد من الكادر الوطني إلى معهد إمبابه بالقاهرة بهدف تدريبهم وتأهيلهم في مجال المراقبة الجوية. وبعد أن تم تدريبهم وتأهيلهم، تقريباً في منتصف عام 1969م مع ترحيل اللواء السادس البريطاني، تم الاستغناء عن المراقبين الجويين البريطانيين حيث أصبحت تُدار أعمال شئون الحركة الجوية من قبل كوادر وطنية مؤهله، واستمر ذلك حتى يومنا هذا.

هذا الفضاء إلى كل من الحبشة والمملكة العربية السعودية ليصبح الجزء الأكبر مع الجانب السعودي.

ب- أجواء الشطر الجنوبي: برحيل الاستعمار البريطاني من عدن وتسليم الإقليم للحبشة، لم يتبقى لإقليم عدن سوى فضاء جوي مراقب TERMINAL CONTROL AREA نصف قطر دائرته 40 ميل بحري ويدار من قبل وحدتي الاقتراب والبرج.

ونظراً لشحة الكادر الوطني في مجال المراقبة الجوية ولبقاء اللواء السادس البريطاني المتواجد في المطار آنذاك (معسكر بدر حالياً) بقت بعض من كوادر المراقبة الجوية البريطانية التابعة لشركة INTERNATIONAL AERADIO



الأقاليم التالية وفقاً للقواعد القياسية والإجراءات المتبعة بهذا الخصوص وهي: (إقليم طيران جدة ، إقليم طيران مسقط، إقليم طيران مومباي (الهند)، إقليم طيران مقديشو، إقليم طيران أديس أبابا ، إقليم طيرن أسمرة) ، ويدخل إقليم طيران صنعاء في حدود مناطق أساسية ضمن تقسيم العالم من قبل المنظمة الدولية للطيران المدني ICAO والتي تتكون من:

1. منطقة الشرق الأوسط وتضم: (إقليم طيران جدة، إقليم طيران مسقط، إقليم أفريقيا وتضم: (إقليم طيران مقديشو، إقليم طيران أديس أبابا، إقليم طيران شرق آسيا وتضم: إقليم طيران مومباي إن هذه الحقائق تؤكد أن اليمن مهد رحلات الطيران في المنطقة. ومع إنشاء مصلحة الطيران المدني في عدن في عام 1964م وكذلك مصلحة الطيران المدني في صنعاء عام 1969م كانت بداية لانطلاق سلطة الطيران المدني، والتتان أدمجتا في عام

458,640 +
ميل مربع
مساحة الإقليم
الجوي للجمهورية
اليمنية

من قبل كوادريمنية موزعة على مختلف وحدات المراقبة الجوية. كما تم تنفيذ العديد من المشاريع الاستراتيجية في بناء مطارات جديدة، وإنشاء معهد الطيران المدني والأرصاد، وإعادة إقليم تأمين الطيران وإنشاء محطات الإرسال، وتمديد وتوسيع وتقوية وإضاءة المدارج، وبناء مباني ترحيل جديدة للركاب، وغيرها. وفي 22 مايو 1990م تم دمج أجواء شطري الوطن ليشكلا إقليماً واحداً يغطي مساحات شاسعة خارج الحدود السيادية للجمهورية (إقليم طيران صنعاء) والتي بلغت مساحته 1.290.432 كيلو متر مربع، والذي يضم جزء كبير من أعالي البحار (يمتد من البحر الأحمر غرباً إلى 60 درجة شرقاً فوق المحيط الهندي) ويدار هذا الإقليم الآن من قبل مركز المراقبة الجوية بصنعاء وبكوادر يمنية مؤهلة ومدربة تدريباً عالياً. يحيط بإقليم طيران صنعاء سبعة أقاليم طيران مجاورة مرتبطة فيما بينها باتفاقيات ثنائية تهدف إلى تسهيل وتنظيم حركة الطيران وتعزيز السلامة الجوية فيما بين

ولم تقتنع سلطات الطيران المدني بأن ثدار أجواها وإقليمها الجوي من قبل الحبشة مما أدى إلى وضع سياسة تتركز على الآتي:

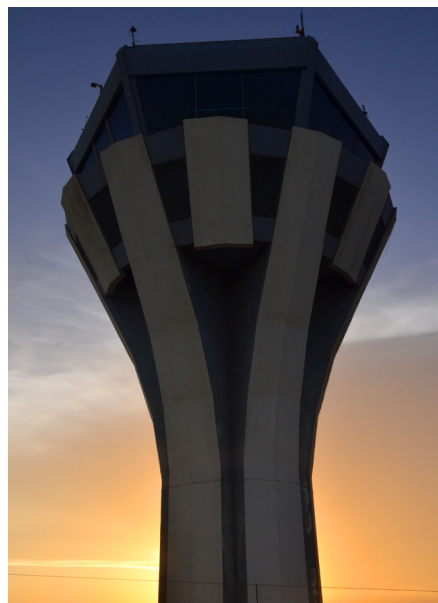
- الاستمرار المتواصل بمطالبة المنظمة الدولية للطيران المدني بإنشاء إقليم تأمين طيران لعدن ويضم في حدوده الأجواء الإقليمية للشاطر الجنوبي من الوطن سابقاً.
- الإسراع في تأهيل وتدريب الكادر الوطني لمختلف اختصاصات الطيران المدني وذلك من خلال إنشاء معهد للطيران المدني.

ولم يتوقف طموح سلطات الطيران المدني عند هذا المستوى، بل سعت إلى أن يكون لها إقليمها الجوي. وبعد أن استطاعت أن تؤهل الكادر المحلي، وتحديث التجهيزات الفنية والملاحية الضرورية، ومن خلال التواصل المستمر مع المنظمة الدولية ومكاتبها الإقليمية الواقعة في إفريقيا والشرق الأوسط توصلت إلى إنشاء إقليم طيران عدن في 15 فبراير 1975م ليضم الأجواء السيادية بالإضافة إلى أجزاء كبيرة من أعالي البحار الذي أصبح ثدار

تحقيق ما تم تحقيقه لأدركنا حجم الجهود التي بذلت لإنجاز ذلك. فالنهضة التي شهدتها مطاراتنا والقفزات النوعية ليس في مجال البنى التحتية فحسب بل وفي نوعية الخدمات والتكنولوجيا المتطورة التي دخلت الخدمة فيها وفي كافة المجالات التقنية والهندسية وتجهيزات الأمن والسلامة جعلتها تماثل المطارات العالمية، تؤكدنا الوقائع والدلائل الماثلة أمامنا اليوم بعد إعادة تحقيق الوحدة اليمنية أن القيادة الحكيمة اتخذت خطوات عملية لبناء الكادر اليمني الذي استطاع أن يدير هذه المساحة الكبيرة من إقليم طيران صنعاء، والعمل بشكل مستمر لتعزيز دور السلامة في هذا الإقليم. بالإضافة إلى خدمات المراقبة الجوية والأرصاد الجوية التي تقدم في مختلف مطارات الجمهورية. كل ذلك لم يأتي من فراغ إنما كان نتيجة لعمل دؤوب قامت به الهيئة العامة للطيران المدني شملت مجالات البنى التحتية لتطوير المطارات خاصة وأن حركة الركاب من وإلى اليمن شهدت في السنوات الأخيرة تطورات كبيرة ونشطت حركة الملاحة الجوية والتجارة عبر الجو، وهذا تطلب منا بذل مزيد من الجهود لاستيعاب تلك التطورات سواء بتحديث وتطوير المطارات الموجودة أو بإنشاء مطارات جديدة أكثر تطوراً وفق استراتيجية وخطط مدروسة عملت الهيئة على تنفيذها في السنوات الماضية. فالتطور النوعي الذي حدث سواء على مستوى خدمات المراقبة الجوية أو الأرصاد أو الإطفاء والإنقاذ وغيرها من الخدمات في المطارات.. فرض جملة من التعقيدات كبرت معها المهام أمام خدمات الطيران المدني في اليمن والتي عكستها البرامج الاستثمارية في اليمن عقب تحقيق الوحدة اليمنية المباركة من خلال حجم المشاريع الكبيرة للمطارات الدولية وكذا المطارات المحلية. حيث تجاوزت تكلفة تلك المشاريع المنفذة عشرات المليارات ريال بهدف تطوير

الفنية مع جميع سلطات الطيران المدني والأرصاد ومطارات العالم وتقديم المساعدات والخدمات الفنية لجميع الطائرات المدنية والعسكرية أثناء طيرانها فوق أراضي الجمهورية والمنطقة المرتبطة بخدماتها دولياً. • الاشتراك في أعمال البحث والإنقاذ والإشراف عليه وإعداد دليل وخرائط الطيران وجميع الإحصائيات والبيانات الخاصة بالطيران وتبادلها مع الدول الأخرى. • النهوض بالطيران المدني والأرصاد في مختلف نواحي نشاطه لتطوير الطيران المدني الدولي والأرصاد وذلك عن طريق التدريب والتأهيل.. • تنظيم وتأمين وإدارة الحركة من منطقة شحن وتفريغ وتموين ومبيت الطائرات في المطارات المدنية والقيام بأعمال الصيانة.. • توفير الأجهزة والمعدات اللازمة لمختلف الأنشطة التي تمارسها الهيئة.. • وانطلاقاً من المهام الماثلة أمام الهيئة فقد شهدت المطارات اليمنية خلال السنوات الأخيرة نقلة نوعية من خلال التحديث والتطوير التي تخطت المعوقات وعوامل الزمن، فإذا فسنا تلك الإنجازات والتطورات الزمنية القصيرة التي تم فيها

1990م في كيان مؤسسي واحد هي الهيئة العامة للطيران المدني والأرصاد كسلطة مخولة في الجمهورية اليمنية لتولي كافة المهام والمسؤوليات المتعلقة بالطيران المدني والأرصاد بالأراضي والأجواء اليمنية، ومن أبرزها: • إنشاء وتجهيز وتشغيل وصيانة المطارات ومراكز التنبؤات ومحطات الرصد المختلفة وأجهزة المساعدات الملاحية ومعدات الخدمات الجوية ولأرضية وتأمين سلامة حركة الطيران المدني والعسكري وتنظيم الحركة الجوية. • وضع كافة اللوائح والأنظمة اللازمة لتنظيم إدارة الطيران المدني والأرصاد الجوية. • تنظيم وإدارة وتطوير أعمال النقل الجوي واتخاذ الإجراءات اللازمة لضمان دعمه للاقتصاد الوطني وتشجيع السياحة والتجارة الخارجية وصناعة النقل الجوي. • تطوير إدارة أعمال الرصد والتنبؤات الجوية المختلفة. • عقد الاتفاقات الثنائية والدولية لتبادل حقوق النقل الجوي. • إصدار تصاريح إنشاء وتشغيل الناقلين الجويين ومعاهد ونوادي الطيران المدني والطيران الخاص والعام. • تبادل معلومات الأرصاد والمعلومات



لهذا التحديث أثر كبير على اقتصاديات شركات النقل الجوي وساهم في تقصير المسافات التي كانت تقطعها شركات الطيران سابقاً، وحقق مبدأ التجانس والربط الإقليمي لهذه الطرق مع المراعاة الكاملة للمتطلبات الوطنية بهذا الخصوص.

ويرتبط مركز المراقبة الجوية المسئول عن تقديم خدمات الحركة في إقليم طيرن صنعاء بالمطارات المحلية ومراكز المراقبة الجوية الدولية المجاورة بشبكة اتصالات مباشرة (خطوط ساخنة) حسب المتطلبات الدولية بهذا الخصوص.

كما أن الإقليم مجهز بوسائل الاتصالات (VHF) من خلال محطات موزعة في الإقليم ومرتبطة بالمركز عبر شبكات الأقمار الصناعية وعبر الخطوط الأرضية وتعمل الهيئة بصورة مستمرة على تطوير نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع بما يعزز التشغيل الأمثل للحركة الجوية في إقليم طيران صنعاء. كما تم تزويد المطارات بأجهزة الاتصالات VHF و HF وتحكم وإنارة المهابط وأجهزة تسجيل وثائقية.

الملاحة الجوية

تكتسب الملاحة الجوية أهمية كبيرة في سلامة وأمن الطيران وتعزيز سلامة حركة الطيران في المطارات اليمنية وخدمة الطيران في العبور الدولي، وخلال الأعوام الأخيرة عملت الهيئة على تنفيذ العديد من المشاريع كمشروع أجهزة الاتصالات ذات التردد العالي جداً، ومشروع منظومة معالجة البيانات الرادارية وكذا مشروع المسح GPS84 ومشروع منظومة مساعدات ملاحية. وتهدف هذه المشاريع إلى تأمين سلامة الملاحة الجوية للطائرات الواصلة والمغادرة من وإلى المطارات اليمنية وكذا خدمة الملاحة الجوية على خطوط الطيران المحلي والدولي. حيث تقوم هذه الأجهزة بمعالجات البيانات الرادارية وتحديد نقاط العوائق عبر الأقمار الصناعية وتعزيز مستوى سلامة الملاحة الجوية.

كما تم مؤخراً تحديث شبكة الطرق الجوية في إقليم طيران صنعاء بما يتناسب مع متطلبات المنظمة الدولية ICAO واتحاد النقل الجوي IATA وكان

وتحسين خدمات الطيران المدني وفي مقدمتها تطوير المطارات الدولية والتي شهدت عدداً من المشاريع الحيوية ولعل في مقدمتها إعادة تأهيل مطار عدن الدولي الذي شمل المبنى وإقامة مبنى فني جديد وبرج مراقبة ومحطة إطفاء وإعادة تأهيل الممر والمرسى وإحلال معدات للإطفاء وتجهيزات الأرصاد والتجهيزات الأمنية ومشروع مطار صنعاء الدولي الجديد وتحديث الأجهزة الملاحية وتوسعة مدرج مطار عدن الدولي وتوسيع المرسى وإنشاء صالة وصول إسعافيه وصالة تشریفات رئاسية في مطار المكلا الدولي وتحديث كافة التجهيزات المختلفة بالمطار والآن يجري العمل على إنشاء مبنى جديد للركاب بمطار المكلا وأيضاً مبنى آخر في مطار سيئون الدولي. كما تم إنشاء مباني ركاب جديدة لكلاً من مطاري سقطرى وصعدة الدوليين، وسيشهد مشروع مطار صنعاء الدولي الجديد الذي تبلغ تكلفه مراحلته المختلفة حوالي خمسمائة مليون دولار انطلاقة جديدة بعد أن تعثر خلال السنوات الأخيرة لأسباب لا يتسع المجال لذكرها هنا.





القياسية وأساليب العمل الموصى بها للطيران المدني الدولي، وتتوزع هذه القواعد وأساليب العمل الموصى بها في 18 ملحقاً لاتفاقية شيكاغو، ومع ذلك تبقى كل دولة على حده هي المسؤولة عن تنظيم نشاط الطيران المدني فيها، ولكنه يجب أن تأخذ بعين الاعتبار متطلبات اتفاقية الطيران المدني الدولي والحدود الدنيا للقواعد القياسية وأساليب العمل الموصى بها الموضوعية من قبل الأيكاو. ومن هذا المنطلق تقوم الهيئة العامة للطيران المدني والأرصاد ممثلة بسلامة الطيران بالعمل على تطبيق القواعد القياسية وأساليب العمل الموصى بها للطيران المدني الدولي كالقواعد القياسية الأساسية التي تطبق على الخطوط الجوية (شركات الطيران) في الملاحق والوثائق التالية الصادرة عن الأيكاو:

- الملحق الأول (إجازات العاملين)
- الملحق السادس (تشغيل الطائرات)
- الملحق الثامن (صلاحية الطائرات)
- الملحق العاشر (أجهزة وأنظمة الاتصالات)
- الملحق السادس عشر (حماية البيئة)
- الملحق الثامن عشر (النقل الجوي للبضائع الخطرة جوا)
- الوثيقة رقم 7030 والمتعلقة بالإجراءات الإقليمية الإضافية
- الوثيقة رقم 9284 والمتعلقة بتعليمات نقل البضائع الخطرة جوا

والياً ينفذ قطاع الأرصاد مشاريع استراتيجية في إعادة تأهيل المنظومات في الرصد والتنبؤات الجوية والإنذار المبكر والمناخ وبناء القدرات بحيث تتمكن خدماته من الوصول إلى كافة القطاعات الاقتصادية وكافة المستخدمين في الوقت المناسب.

الإطفاء والإنقاذ

حظيت أنظمة وتقنيات الإطفاء والإنقاذ باهتمام كبير من قبل الهيئة، نظراً لأهمية خدمات الإطفاء والإنقاذ لتأمين سلامة الطيران وفي المقدمة سلامة الأرواح من الحرائق وفي الأوقات القياسية والتي أثبتتها التجربة للكوارث اليمنية في مواجهة عدد من الحالات أشاد بها الجميع. وفي هذا الإطار تم شراء عشر عربات إطفاء حديثة، بالإضافة إلى أنه تم شراء ست عربات مزودات مياه لعربات الإطفاء وشراء عربات كنس مهابط الطائرات، وزودت المطارات بعدد من عربات الإسعاف وعربات الإرشاد الأرضي.

أمن سلامة الطيران

يخضع نشاط الطيران المدني الدولي لأحكام اتفاقية الطيران المدني (اتفاقية شيكاغو 1944)، وتقوم منظمة الطيران المدني الدولي (الأيكاو)، بموجب هذه الاتفاقية بوضع الحدود الدنيا من القواعد

الأرصاد الجوية

ندرك جميعاً أن وجود خدمات فنية متميزة في الأرصاد يعني تحقيق أعلى مستويات الأمن والسلامة للطيران. كما أن خدمات الأرصاد تمتد لتشمل العديد من القطاعات الأخرى. لذا كان لابد من استيعاب هذا الأمر ووضعه في مقدمة أجندة الهيئة وخطتها، خاصة وأن وضع الأرصاد في الماضي كان وضعاً صعباً وكان يعتمد على الأجهزة التقليدية، ولذلك سعت الهيئة إلى تحديث وتطوير هذا القطاع من خلال شراء وتجهيز مبنيين للقطاع وتوفير التجهيزات الفنية الرقمية المختلفة وتحديث شبكة الاتصالات بين المحطات الرئيسية والمركز وتنفيذ العديد من المشاريع وإنشاء محطات رصد جوي سطحية للخدمات الاقتصادية والسياحية والعسكرية والبحرية. كما يجري تنفيذ محطات رصد سطحية في مختلف المحافظات والمطارات، وتأهيل كوادره في جميع التخصصات اللازمة لتقديم خدمات جيدة.



للتدقيق على أمن الطيران في العام 2006م وبعد ذلك متابعة للتدقيق في عام 2008م وقد كانت نتائج التدقيق والمتابعة مرضية ومطمئنة وخالية من أي ملاحظات جوهرية ونفذت الهيئة برنامج تصحيحي يتم متابعته مع القسم المعني بمنظمة الطيران المدني الدولي الـ (ICAO).

النقل الجوي

وسياسة تحرير الأجواء

لقد أعطت الهيئة اهتماماً كبيراً للنقل الجوي، وسعت إلى تنشيط حركة التجارة والسفر وتطوير العلاقات الثنائية مع العديد من البلدان الشقيقة والصديقة، ووقعت على العديد من الاتفاقات الثنائية والدولية لتبادل حقوق النقل الجوي والتي وصلت إلى 70 اتفاقية، واصدرت تصاريح إنشاء وتشغيل الناقلين الجويين. ولزيادة حركة النشاط التجاري والسياحي أولت الهيئة اهتماماً كبيراً لسياسة تحرير الأجواء باعتباره مفصلاً رئيسياً من مفاصل النقل الجوي الذي ترى

أحداث 11 سبتمبر جميعنا يدرك حجم جهود القائمين على الطيران المدني، مؤسسات وهيئات وطنية وإقليمية ودولية وكذلك الشركات المصنعة للطيران التجاري نحو رفع قدرات أمن الطيران. ولذا عملت الهيئة على إنشاء إدارة متخصصة لذلك وأهلت الكوادر في هذا المجال في جميع المطارات وعملت على توفير الأجهزة الأمنية المتطورة للمطارات تم توزيعها على كافة المطارات اليمنية كمنظومة متكاملة وفقاً للتوصيات الدولية والمواصفات الفنية الحديثة بالإضافة إلى منظومة المراقبة المرئية التي تم توزيعها على كافة المطارات، وتمثلت هذه المنظومة في تركيب شبكة نظام مراقبة مرئية (كاميرات، شاشات). كما تم الاهتمام بتأهيل وتدريب الكوادر الأمنية المختلفة وكذا إعداد البرامج الأمنية على اختلاف أنواعها وخطط الطوارئ وتم عمل تجارب لاختبارها. ونود الإشارة إلى أن الهيئة ومطار صنعاء الدولي قد خضعتا

وقعت اليمن
على العديد
من الاتفاقات
الثنائية
والدولية لتبادل
حقوق النقل
الجوي والتي
وصلت إلى
70 اتفاقية،
واصدرت تصاريح
إنشاء وتشغيل
الناقلين الجويين

كما يقوم مفتشي سلامة الطيران بتفتيشات الساحة (RAMP CHECK) على الطائرات الأجنبية القادمة من دول أخرى بما فيها الدول الأعضاء في الهيئة العربية للطيران والذي يتعلق بصورة رئيسية بوثائق الطائرة وطاقتها وحالتها والمعدات التي يجب أن تحمل على متن الطائرة.

إلا إنه حرصاً من الهيئة العامة للطيران المدني والأرصاد على سلامة التشغيل للطائرات الوطنية يتم تنفيذ تفتيشات الساحة أيضاً على الطائرات الوطنية للتأكد من استمرار امتثالها لمتطلبات منظمة الطيران المدني الدولي (الأيكاو).

والهدف من تفتيش الساحة هو تحديد النقاط التي لا تمتثل فيها الطائرات إلى متطلبات منظمة الطيران المدني الدولي (الأيكاو) وملاحقتها وعلى الأخص الأول والسادس والثامن والعاشر والسادس عشر والثامن عشر والوثيقة رقم 7030 والوثيقة رقم 9284.

وفيما يتعلق بأمن الطيران وبعد





المشاركات في المنظمات المتخصصة الدولية والعربية

حرصت الهيئة على تمثيل اليمن التمثيل المشرف في مختلف المنظمات والهيئات المتخصصة سواء الدولية منها أو العربية وذلك من خلال المشاركة الفاعلة والتعاون الإيجابي مع مختلف الدول الأعضاء في تلك التجمعات والمساهمة مع اللجان الفنية المتخصصة.

وتعتبر اليمن من البلدان الأكثر نشاطاً في الهيئة العربية للطيران المدني، وهي عضواً في المجلس التنفيذي للهيئة العربية للطيران المدني ولها عضوية في لجان النقل الجوي والملاحة الجوية والرقابة المالية بالهيئة العربية، وأدى هذا الحضور على المستوى الاقليمي والدولي للهيئة إلى منح اليمن الثقة لرئاسة المجلس التنفيذي للهيئة العربية نتيجة لانتخاب الجمعية العامة العشرين للهيئة العربية للطيران المدني ممثلة برئيس مجلس إدارة الهيئة العامة للطيران المدني والأرصاد في الجمهورية اليمنية الأستاذ حامد أحمد فرج كرئيس المجلس التنفيذي للهيئة العربية للفترة 2014-2016 وكذلك انتخابها لرئاسة لجنة النقل الجوي والسلامة، وعدد من اللجان الفنية المتخصصة في اللجنة الدائمة العربية للأرصاد والمنظمة العالمية للأرصاد.

أخيراً يمكننا القول أن الموقع الاستراتيجي لليمن يؤهلها للقيام بدور ريادي أكثر فاعلية في صناعة النقل الجوي وربط شبكة النقل الجوي بين مختلف دول العالم.

قاعدة الاستثمار بما في ذلك الاستثمار في صناعة النقل الجوي، وحرصت على إشراكه في تقديم معظم الخدمات داخل المطارات وحالياً تعمل على طرح مزيد من المشاركة، فهناك توجه بناءً على قرار مجلس الوزراء بطرح إدارة بعض المطارات لشركات عالمية متخصصة وكذا إتاحة الفرصة لدخول شركات متخصصة لتقديم الخدمات الأرضية، بالإضافة إلى التصريح بإنشاء شركات طيران خاصة لخدمات النقل الجوي الداخلي أو لخدمات الشحن وترجمةً لهذا التوجه بدأت شركة طيران السعودية تدشين رحلاتها منذ أكثر من ست سنوات لتغطية النقل الداخلي إلى كافة المطارات اليمنية وهذا بدون شك سيخدم جمهور المسافرين وستعمل على زيادة الحركة المنقولة جواً وتخدم الاقتصاد الوطني، ومن جانب آخر يتميز قانون الطيران المدني بالمرونة الكافية التي تتيح المجال أمام الشركات الاستثمارية في إنشاء مطارات خاصة والاستثمار فيها وكانت هناك مشاريع كبرى تتضمن إنشاء مثل تلك المطارات منها الاستثمار الذي سيتم في جزيرة كمران والمشروع المقدم لمنطقة باب المندب وغيرها. وبطبيعة الحال كل ذلك سيتم بمراعاة المعايير والمقاييس الدولية المطلوبة للسلامة والأمن ودون انتقاص من الخدمات السيادية التي ستظل من اختصاص الجهات الحكومية مثل الجوازات، الجمارك، الملاحة الجوية وغيرها.

فيه مدخلاً رئيساً يؤدي إلى ازدهار ونمو النشاط الاقتصادي برمته، ولذلك بذلت جهوداً مكثفة وبصورة منقطعة النظير باتجاه تحرير الأجواء، إدراكاً منها بأن سماء بلا حدود تعني حركة بلا قيود وفي المحصلة زيادة النشاط الاستثماري بكل حرية في اليمن، وهو ما فرض على الهيئة مسؤوليات كبيرة كجهة مختصة بيدها مفاتيح الحل وأن تبادر في كسر قيود حركة النقل والشحن الجوي حيث بدأت بتحرير الشحن الجوي في أكتوبر 2000م في كلاً من مطاري عدن والحديدة الدوليين، وصاحب ذلك جملة من القرارات التي تهدف إلى تذليل العقبات أمام ازدهار حركة الشحن الجوي في هذين المطارين فعلى سبيل المثال تم إلغاء الجعل التجاري الذي كانت تتقاضاه الهيئة على أي رحلة شحن والذي كان بمبلغ \$4000 أمريكي على الرحلة.

كما قامت الهيئة بإعفاء مطاري عدن والحديدة من جميع رسوم الشحن الصادرة والواردة لرحلات الشحن الجوي وذلك في عام 2003م، وتم تخفيض نسبة 50% من الرسوم الملاحية التي تحتسب على الرحلات غير المنتظمة إلى كل من مطاري عدن والحديدة.

وتبنت الهيئة اتخاذ قرار قضى بفتح الأجواء اليمنية لطيران الشحن الجوي في يونيو 2004م وصولاً إلى إقرار الجدول الزمني لفتح الأجواء في المطارات لحركة الركاب الذي أقر بموجب قرار مجلس الوزراء رقم (166) لعام 2006م وكان مضمونه فتح الأجواء بمطاري عدن والحديدة لعام 2006م، فتح أجواء مطاري تعز وسيئون عام 2007م، فتح أجواء مطار المكلا عام 2008م وفتح الأجواء بمطار صنعاء الدولي عام 2009م.

وتدرك الهيئة أهمية الربط الديالكتيكي بين سياسة تحرير الأجواء ومشاركة القطاع الخاص في صناعة النقل الجوي، ولذلك أولت أهمية خاصة للتوجه نحو المزيد من المشاركة للقطاع الخاص وتشجيع توسيع

ملامح مستقبل صناعة الطيران المدني في المملكة العربية السعودية

كبيرة، وقوة دفع تمكنه من تحقيق المزيد من التقدم والازدهار لقطاع النقل الجوي في البلاد، بصفته من القطاعات الاقتصادية الرئيسية الجاذبة لرؤوس الأموال والاستثمارات، والموظفة لعشرات الآلاف من الأيدي العاملة بصورة مباشرة وغير مباشرة.. فضلا عن مساهمته الكبيرة في تطوير الكثير من المدن والقرى في المملكة.

لقد استهدفت الخطة الإستراتيجية الشاملة للنهوض بصناعة الطيران المدني في المملكة رفع كفاءة قطاع الطيران المدني وما يقدمه من خدمات، والتوسع في إشراك القطاع الخاص المحلي والعالمي وفق برامج شراكة إستراتيجية، والمحافظة على معايير الأمن والسلامة بمقاييس عالمية، ورفع مساهمة قطاع الطيران في اقتصاد البلاد، من 30 مليار ريال سنويا إلى 100 مليار ريال خلال العشر سنوات القادمة، كما انطوت الخطة على آليات وبرامج تمكن الهيئة من تحقيق تلك الأهداف، ويمكن استعراض ملامح تلك الخطة على النحو التالي:

- تفعيل دور الهيئة التشريعي والإشرافي لتنظيم قطاع النقل بالمملكة.
- إيجاد بيئة عمل تنافسية لصناعة الطيران المدني في المملكة.
- تطوير البنى التحتية للمطارات ومنظومة الملاحة الجوية ورفع الكفاءة التشغيلية، وتحسين مستوى الخدمات.
- تنظيم سوق الطيران بما يواكب الطلب المتنامي على خدمات الطيران المدني.
- إدخال ناقلات جوية جديدة مجدولة أو عارضة في سوق المملكة بهدف تعزيز التنافسية في مجال النقل الجوي.
- تفعيل المطارات المحلية في المملكة من خلال السماح للناقلات الأجنبية باستخدام تلك المطارات للنقل الدولي



بقلم:

الأمير فهد بن عبد الله

رئيس الهيئة العامة للطيران المدني بالمملكة العربية السعودية

استهدفت الخطة الإستراتيجية الشاملة للنهوض بصناعة الطيران المدني في المملكة رفع كفاءة قطاع الطيران المدني وما يقدمه من خدمات، والتوسع في إشراك القطاع الخاص المحلي والعالمي وفق برامج شراكة إستراتيجية، والمحافظة على معايير الأمن والسلامة بمقاييس عالمية

انطلاقاً من قناعة حكومة خادم الحرمين الشريفين وولي عهده الأمين -حفظهما الله- بأهمية قطاع الطيران المدني كعنصر هام وضروري لمستلزمات النهضة، ومحرك رئيس لاقتصاد الوطن، حظي هذا القطاع بكثير من عناية ورعاية حكومة المملكة العربية السعودية.. ولم يقتصر دعم الدولة لهذا القطاع على رصد الميزانيات الضخمة له عاماً بعد عام، بل شملت أيضاً وضع وتطوير وتحديث الأنظمة واللوائح المنظمة لصناعة النقل الجوي في البلاد، فتحققت إنجازات كبيرة ونوعية في شتى المجالات والأنشطة المنوطة بمنظومة الطيران المدني في المملكة، ولمواكبة التحديات التي شهدتها صناعة الطيران المدني على المستوى العالمي، وأخص بالذكر تلك التي برزت في السنوات الأخيرة الماضية، والمتعلقة بالأمن والخصخصة والتحرر الاقتصادي والأجواء المفتوحة، كان لابد من حدوث نقلة نوعية في قطاع الطيران المدني في المملكة.. فصدرت قرارات ملكية كريمة في مطلع شهر ذي الحجة من عام 1432 هـ، والتي قضت بنقل مهام الطيران المدني من وزارة الدفاع إلى الهيئة العامة للطيران المدني، وارتباط جهازها برئيس مجلس الوزراء مباشرة، ومن ثم إعادة تنظيم الهيئة العامة للطيران المدني، واستكمالاً لتلك القرارات صدر في الرابع من شهر صفر من العام الماضي قرار مجلس الوزراء رقم (43) الذي بموجبه اعتمد المجلس الموقر «الخطة الإستراتيجية الشاملة للنهوض بصناعة الطيران المدني في المملكة» إن هذه القرارات الحكيمة وتلك الخطة الإستراتيجية شكلت في مجموعها منعطفاً هاماً في مسيرة قطاع الطيران المدني في المملكة، لما منحتة للقطاع من استقلالية



صورة بانورامية لمطار الملك عبد العزيز الدولي

من المتوقع أن يتضاعف عدد الحجاج والمعتمرين في السنوات القادمة وبخاصة بعد الانتهاء من توسعة خادم الحرمين الشريفين الملك عبد الله بن عبد العزيز الجارية في الحرمين الشريفين، وموقع المملكة الجغرافي الاستراتيجي المتميز فهي تتوسط قارات العالم الرئيسية، بمساحتها الشاسعة مما يجعل من أجوائها معبرا جويا هاما للحركة الجوية، وتمتع المملكة بشبكة مطارات تضم (27) مطارا موزعة في أنحاء المملكة، مدعومة بأنظمة ملاحية متكاملة، إضافة إلى ما تتمتع به المملكة من جاذبية اقتصادية واستقرار وازدهار تنموي.

وبناء على ما سبق فإننا نستشرف مستقبلا مشرقا لصناعة الطيران المدني في المملكة العربية السعودية - بإذن الله تعالى - مستقبلا ينطوي على توفر سوق سفر ضخم ينمو بنسب متصاعدة.. ولديه القدرة على منافسة الأسواق العالمية، واستيعاب المزيد من الحركة الجوية.

لدعم التنافسية في مطارات المملكة.

- تهيئة الكوادر الوطنية المؤهلة، واستقطاب خبرات دولية متخصصة.
- تنمية إيرادات الهيئة وتحقيق التمويل الذاتي لمصروفاتها التشغيلية.
- وعلى الجانب الآخر استهدفت الخطة الإستراتيجية حماية البيئة من الآثار السلبية الناتجة عن أنشطة النقل الجوي، بالإضافة إلى تعزيز التعاون الإقليمي والدولي والمشاركة الفعالة للمملكة في عمليات صنع القرارات في صناعة النقل الجوي.

إن ما يعزز تلك الخطة ما يتمتع به قطاع الطيران المدني في المملكة العربية السعودية من مقومات تؤهل منظومته للعب دور محوري هام يربط جوا بين دول الشرق والغرب علاوة على ما يمكن أن يجذبه لأجواء ومطارات المملكة من حركة جوية عالمية، أضف إلى ذلك ما يمكن أن تستقطبه من استثمارات كبيرة، ومن تلك المقومات مكانة المملكة الدينية إذ

مما يؤثر إيجابا على تنمية الحركة الاقتصادية في تلك المناطق.

- إسناد تشغيل المطارات إلى شركات، بحيث تعمل على أسس تجارية وفصل الجوانب التشريعية والتنظيمية عن الجانب التشغيلي والإداري للوحدات المستهدفة بالتخصيص.
- منح الناقلات الجوية العاملة في المملكة المرونة في تحديد أسعار التذاكر، والتدرج في الشرائح السعرية من خلال الحجوزات المبكرة والمعايير الضابطة لذلك.
- تفعيل الشراكة الإستراتيجية بين الهيئة والقطاع الخاص، لإنشاء وإدارة وتشغيل المطارات بما يعود بالنفع على الاقتصاد الوطني، وتحويل المطارات المدنية وخدمات الملاحة الجوية إلى شركات مستقلة وخصخصة المطارات وفق آليات السوق.
- مراجعة أسعار وقود الطائرات في مطارات المملكة مقارنة بالمطارات المجاورة

أكاديمية محمد السادس الدولية للطيران المدني

Académie Internationale Mohammed VI de l'Aviation Civile



تعتبر أكاديمية محمد السادس الدولية للطيران المدني مركز إشعاع وطني للتكوين في مهن الطيران، فمنذ افتتاحها يوم 26 أكتوبر 2000 على يد صاحب الجلالة الملك محمد السادس، راهنت الأكاديمية على الظفر بمكسب التكوين العالي المرتكز على التقنيات الدقيقة، والذي يشكل أرضية صلبة لتبادل الخبرات بين أسرة الطيران المدني الدولي مع إثراء وتطوير مشاريع البحث التنموي الخاص بتقنيات الملاحة الجوية الدولية. وتكرس الأكاديمية مجهودات مهمة لتوفير الكفاءات العالية المشبعة بروح المهنية ومتطلبات الجودة والفعالية التي تشترطها مسابقة الظرفية الراهنة، وتؤكد الأكاديمية على عزمها الوطيد وطموحها للإسهام بفعالية في المسيرة التنموية لبلادنا، وفي تحقيق الأهداف الرامية إلى تحسين قدرتها التنافسية على المستوى الدولي.

تكوين مستمر

وعلى مستوى التكوين المستمر، تسهر معاهد الأكاديمية على تنظيم دورات تدريبية في مختلف المجالات وعلى وجه الخصوص قطاع الطيران المدني والذي يعرف تطورات هامة ومتسارعة سواء على مستوى التكنولوجيا أو ما يخص دقة الإجراءات المرتبطة باستغلال أنظمة الملاحة الجوية، أمن الطيران المدني، سلامة الملاحة الجوية وإلكترونيك الطيران.

هذا الرهان لم يكن ليكتسب إلا بواسطة استراتيجية الأكاديمية في ربط شركائها والذي منحها مسبقا الاعتراف الدولي، مستفيدة بذلك من شبكة الشركاء، التي تضم كبرى المنظمات الدولية والمعاهد الذائعة الصيت في مجال الطيران المدني، وبالتعاون مع المنظمة الدولية للطيران المدني، تستفيد الأكاديمية منذ سنة 1997 من الاعتراف بمعهداتها في أمن الطيران المدني كمركز إقليمي يرتبط مباشرة بالمركز الرئيسي لمنظمة الإيكاو بمونتريال.

OACI التابعة للإيكاو و TRAINAIR PLUS وتعتبر الأكاديمية عضوا في الشبكة الدولية. كما تلعب الأكاديمية دورا فعالا داخل منظمات الطيران المدني الدولية كالمجلس الدولي Eurocontrol والأوروكنترول ASECNA للمطارات والاتحاد الدولي للنقل الجوي

على تنفيذ برنامج تكوين الأطر في مجالات مختلفة، وكذلك في مجال أمن الطيران بالمطارات، الذي استفاد منه متدربون من مختلف الهيئات، كما نظمت تداريب في مجال سلامة الطيران المدني بالمطارات لفائدة متدربين من دول أجنبية.

ولقد تم تعزيز عروض التكوين بأكاديمية محمد السادس الدولية للطيران المدني في ميدان التصنيع، وأيضا توفير تكوينات مقننة، تبعا لأنشطة المقاولات، في ما يخص سلامة النقل الجوي والاستغلال المطاراتي.

وعملت الأكاديمية على عقد اتفاقيات تعاون مع مجموعة من المؤسسات المطاراتية الإفريقية ومراكز التكوين المصادق عليها من طرف منظمة الطيران المدني الدولي، وكذا جمعية اتحاد النقل الجوي الدولي لتكوين المتدربين.

أنشطة الأكاديمية واتفاقيات التعاون

خلال سنة 2014

شاركت الأكاديمية في عدة تظاهرات متميزة على المستوى الوطني والدولي، كما عملت الأكاديمية على ربط عدة اتفاقيات تعاون في مجال التعليم والبحث العلمي مع مجموعة من المؤسسات العليا الوطنية والدولية، من أجل خلق وتطوير مسالك مشتركة في التكوين الأساسي وكذا التكوين المستمر والتنمية في مجال الطيران.

مشاريع في طور الإنجاز

1- مشروع إصلاح البنيات التحتية وتوسيع الأكاديمية بدء العمل في ورش توسيع وبناء مجموعة من المنشآت وتمثل في داخلية بمعدل 500 سرير، وأقسام للدراسة، ومطعم لفائدة 500 طالب و100 أستاذ، ومكتبة، وقاعات للاجتماعات، ومختبرات، ومكتب لاجتماع الأساتذة، وقاعات للألعاب، وقاعة للإعلاميات، وملعب رياضية، وقاعات للمحاضرات...

2- مشاريع في التكوين المستمر هناك مشروع إنجاز مركز وطني للسلامة المطاراتية CNSA، ومشروع مركز TRAINAIR PLUS، والمصادقة على مشروع تكوين المدربين في العامل البشري، ودورة تكوينية لفائدة الشركة الموريتانية للمطارات.

معهد أمن وسلامة الطيران بالأكاديمية

الدورات التكوينية:

ورشة تدريبية حول أمن الطيران، تدبير الأزمات، تكوين المفتشين الوطنيين، تكوين مكوني في أمن الطيران، ورشة حول برنامج مراقبة الجودة، تدريب تحسيسي في التفتيش...

التكوين الأساسي بالأكاديمية

ينظم التكوين الأساسي بالأكاديمية محمد السادس الدولية للطيران المدني داخل ثلاثة أسلاك:

1- سلك مهندس دولة

- هندسة المعلومات
- هندسة الإلكترونيك والاتصالات
- الهندسة الصناعية والإنتاجية

2- سلك الماستر المتخصص

- إدارة الحركة الجوية
- إلكترونيك سلامة الحركة الجوية

3- سلك الإجازة المهنية في الحركة الجوية

العدد الإجمالي للطلبة بالأكاديمية للموسم الدراسي 2014-2015 466 طالب، منهم: أفواج سلك مهندس الدولة (311 طالب)، أفواج سلم الماستر المتخصص (139 طالب)، سلك الإجازة في الحركة الجوية لتلاميذ القوات الجوية الملكية (16 طالب).

التكوين المستمر بالأكاديمية

لقد عملت الإدارة المساعدة المكلفة بالتكوين المستمر وكذا معهد أمن وسلامة الطيران بالأكاديمية محمد السادس الدولية



المكتب الوطني للمطارات
Office National Des Aéroports

أكاديمية محمد السادس الدولية للطيران المدني

التكوين المستمر بأكاديمية محمد السادس الدولية

أمن و سلامة الطيران
السلامة والإغاثة
التكوين في إدارة المشاريع
الملاحة الجوية
تأهيل المطارات
التقنيات والأساليب البيداغوجية

معهد أمن وسلامة الطيران بأكاديمية محمد السادس الدولية

تدبير الأزمات
تدريب حول التصوير الميكروسكوبي
تدبير الأزمات
ورشة حول برنامج مراقبة الجودة الوطنية
ورشة تدريبية حول أمن الطيران
تكوين المفتشين الوطنيين
تكوين المفتشين
تكوين مكوني AVSEC
تدريب تحسيبي في التفتيش

اسم المؤسسة المشرفة: المكتب الوطني للمطارات.
اسم المؤسسة الوصية: وزارة التجهيز، النقل واللوجستيك.
اسم المسؤول على المؤسسة: عبد الله منو

أكاديمية محمد السادس الدولية
للطيران المدني
ACADEMIE INTERNATIONALE MOHAMMED VI
DE L'AVIATION CIVILE
MOHAMMED VI INTERNATIONAL ACADEMY
OF CIVIL AVIATION

AIAC

ACADEMIE INTERNATIONALE
MOHAMMED VI DE L'AVIATION CIVILE



Académie Internationale Mohammed VI de l'Aviation Civile

التكوين	التخصصات	شروط الالتحاق	مدة الدراسة
سلك المهندسين	الطيران المدني	تفتح تكوينات سلك مهندس الدولة في وجه تلاميذ الأقسام التحضيرية و الناجحين في المباراة الوطنية المشتركة لولوج المدارس العليا للمهندسين	3 سنوات
سلك الماستر المتخصص	- إدارة الحركة الجوية - إلكترونيك سلامة الملاحة الجوية	تفتح تكوينات سلك الماستر في وجه حاملي دبلومات من مستوى الإجازة أو ما يعادلها وذلك عن طريق مباراة، والمستوفين لمعايير القبول المحددة في الملف الوصفي للمسلك	سنتان
سلك الإجازة المهنية	مراقبة الملاحة الجوية	- تفتح تكوينات سلك الإجازة في وجه حاملي شهادة البكالوريا أو ما يعادلها، - ويمكن ولوج سلك الإجازة أيضا في مستويات مختلفة وذلك عن طريق دراسة ملف المرشح و/أو اختبار أو مباراة، للطلبة المستوفين للشروط المتعلقة بالمستويات والمحددة في الملف الوصفي للمسلك.	3 سنوات

العنوان: مطار محمد الخامس، النواصر-الدار البيضاء

الهاتف : 0522539619 الفاكس: 0522539779

البريد الإلكتروني: a.menou@onda.ma الموقع على الانترنت: www.aiac.ma

أبرز أنشطة الهيئة العربية للطيران المدني لسنة 2014

المشاركين، وكذا من خلال العروض الأكاديمية وما خلص إليه من استنتاجات عملية.

أما الدورة الثانية، فكانت في موضوع مراقبة جودة أمن الطيران، ونظمت بالرباط خلال الفترة 17-21 نوفمبر 2014، وبمشاركة سلطات الطيران المدني والمطارات وشركات الطيران، حيث تناولت الدورة جوانب تفعيل مراقبة الجودة لجميع مرافق أمن الطيران وتحديد الخطوات والإجراءات المتعلقة بتصميم ومعالجة أوجه القصور التي تطل عملية المراقبة.

السلامة الجوية

عقدت لجنة السلامة الجوية اجتماعها (33) في الفترة 3-5 سبتمبر 2014 بمقر الهيئة بالرباط، وبحضور (7) دول عربية. وقد عرفت الدورة انتخاب السيد عبد الحميد يحيى أبو طالب من الجمهورية اليمنية رئيساً للجنة. وتدارس الاجتماع عدة مواضيع ذات أهمية في ميدان السلامة الجوية بالمنطقة العربية، منها بالخصوص دراسة إنشاء منظمة عربية أو منظمات دون إقليمية لمراقبة السلامة الجوية، ودراسة أوجه التعاون الإقليمي في ما يخص التحقيق في حوادث الطيران. وقد أسفر الاجتماع عن عدة توصيات تصب في وضع الآليات العملية لتعزيز السلامة الجوية.

ورشة عمل حول برنامج التدقيق العالمي للسلامة:

تم تنظيم ورشة عمل في الفترة 26-27/11/2014 بالرباط حول برنامج التدقيق العالمي عن السلامة الجوية/نهج رصد مستمر (USOAP/CMA)، وقد أطر الدورة خبير في السلامة معتمد من الإيكاو (الشرق الأوسط)، وقد خلصت الدورة إلى مجموعة من الاستنتاجات تدفع للرفع من معدل التنفيذ الإقليمي للمعايير الدولية لبرنامج التدقيق، وكذا لتعزيز التطبيقات الفورية المتعلقة بنهج الرصد المستمر.

البيئة

اجتماعات لجنة البيئة

عقدت لجنة البيئة اجتماعها السادس بمدينة أبوظبي بالإمارات العربية المتحدة وكان مناسبة لدراسة موضوعي قرارات الجمعية العامة في شأن تقليص الانبعاثات ومدى تأثير القرار الأوروبي بخصوص نظام تجارة الانبعاثات. كما عقدت لجنة البيئة اجتماعها السابع بالرباط في الفترة 3-5

النقل الجوي

دورة القوانين والمعاهدات الدولية:

انعقدت دورة عن القوانين والمعاهدات الدولية بالرباط، يومي 15-16 سبتمبر 2014، خصصت لدراسة اتفاقية مونتريال 1999، وكان الغرض من عقد هذه الدورة هو تنفيذ توصيات المؤتمر العالمي السادس للنقل الجوي في شأن حث الدول على الانضمام لاتفاقية مونتريال 1999، التي أقرتها الجمعية العمومية للإيكاو في دورتها (38). وأهم ما تطرقت إليه الدورة تمثل في: المسؤولية القانونية للناقل الجوي، دعوى المسؤولية، التحكيم وفقاً لأحكام اتفاقية مونتريال 1999، حماية المستهلك.

اجتماع لجنة النقل الجوي:

عقدت الهيئة الاجتماع الثالث والثلاثين للجنة النقل الجوي بمقر الهيئة بالرباط خلال الفترة 17-19 سبتمبر 2014، وكان من أهم موضوعاته: اتفاقية دمشق، إعداد مسودة أولية لدليل الرسوم، إنشاء بنك معلومات للطيران المدني العربي، عقد اجتماع سنوي بين لجنة النقل الجوي وفريق عمل السياسات الجوية في الاتحاد العربي للنقل الجوي. وقد تم انتخاب الدكتور مازن أحمد غانم من الجمهورية اليمنية رئيساً للجنة.

أمن الطيران

اجتماع لجنة أمن الطيران:

عقدت لجنة أمن الطيران المشكلة في الجمعية العامة (20) اجتماعها رقم (20)، وذلك خلال الفترة 22-25 سبتمبر 2014 بمقر الهيئة بالرباط وقد خلص الاجتماع إلى مجموعة من التوصيات تجلت في: وضع آلية عمل اللجنة خلال الفترة المقبلة، تحديد الصعوبات التي تواجه الشحن الجوي، التعديل الرابع والعشرون للملحق التاسع (التسهيلات)، عرض تجربة مراقبة جودة أمن الطيران، البرنامج التعاوني لأمن الطيران في إقليم الشرق الأوسط

تنظيم دورات تدريبية في أمن الطيران:

نظمت الإدارة العامة للهيئة دورات تدريبية تمثلت الأولى في دورة إدارة المخاطر والأزمات، التي عقدت بالرباط في الفترة 8-14 نوفمبر 2014، بمشاركة العديد من الفاعلين من سلطات الطيران المدني ومن إدارات المطارات وشركات النقل الجوي ومصالح الأمن، وكان الهدف من الدورة هو الرفع من قدرات الموارد البشرية في قطاع أمن الطيران، من خلال تبادل الخبرات وتجارب

من المواضيع الفنية تمثلت أهمها في موضوع تحسين خدمات الملاحة الجوية، والعوائق وأوجه القصور المؤثرة على الملاحة الجوية والتنسيق مع المنظمات الإقليمية وتحديث دراسة CNS/ATM ومتابعة مستجدات موضوع الملاحة الجوية عبر منظومة الأقمار الصناعية (GNSS)، والمخاطر المهددة للطيران في مناطق النزاع، كما عرف الاجتماع عرضاً عن تمديد خدمة النظام الأوروبي لدعم إشارات الأقمار الصناعية (EGNOS) إلى المنطقة العربية، وأصدرت اللجنة في ختام أعمالها توصيات همت كافة هذه المواضيع.

دورة تدريبية حول تقنيات الإقلاع والهبوط:

نظمت الهيئة دورة تدريبية حول تقنيات الإقلاع والهبوط المستمر (CCO/CDD) يومي 15-16 ديسمبر 2014، والهدف منها كان لتسليط الضوء على مميزات هذه التقنيات الجديدة وفوائدها ومردوديتها الفنية للرفع من مستوى السلامة الجوية وترشيد استهلاك الوقود والحفاظ على راحة الركاب، خلال الإقلاع والهبوط بالشكل الأمثل بالتنسيق مع إدارة الحركة الجوية.

التكوين والتدريب

مواجهة للوتيرة المتسارعة والتحديات التي يعرفها قطاع الطيران المدني، حيث يأتي على قمة هذه التحديات سياسة التكوين والتدريب التي بدونها لا يمكن مساندة واقع الطيران المتطور باستمرار. واستشرافاً لذلك، فإن الإدارة العامة للهيئة توجهت نحو تحديد سياسة مستقبلية للتكوين والتدريب من خلال إعداد دورات وورش عمل في مواضيع ذات الأهمية سواء في الأمن أو السلامة أو الملاحة أو النقل الجوي أو البيئة.

وفي هذا الإطار، تعمل الإدارة العامة على توسيع تشاوراتها وتواصلها مع مؤسسات وأكاديميات ومعاهد التكوين والتدريب العربية، حيث تم عقد لقاءات مع أكاديمية محمد السادس للطيران بالمملكة المغربية بخصوص آليات التعاون المشترك والفرص المتاحة للدعم والمساعدة في أفق التوقيع على مذكرة تفاهم تهدف بالأساس للاستفادة من الإمكانيات المتاحة لدى الأكاديمية في مجال تنظيم الدورات التدريبية وتأطيرها. وعلى نفس المنوال، تواصل الإدارة العامة جهودها لترسيخ علاقات التعاون مع المؤسسات والمعاهد والكليات العربية الأخرى.

وفي إطار توسيع علاقات التعاون مع مراكز التدريب، تم التوقيع على مذكرة تفاهم بين الهيئة ومركز الأعمال للتدريب بالخطوط الجوية الكويتية، وذلك يوم 4 ديسمبر 2014. ويتجلى هدف المذكرة في دعم وتقوية الشراكة في مجال التدريب بين الطرفين خدمة لتوفير المعارف الجديدة والرفع من تأهيل قدرات العاملين في قطاع الطيران المدني على مستوى الوطن العربي.

يشار إلى أن هناك مشروعاً مستقبلياً بخصوص الدورات التدريبية والندوات التكوينية، بالإضافة إلى آليات تفعيل التعاون والتنسيق والتشاور مع كافة مؤسسات التعليم والتدريب العربية.

نوفمبر 2014 وقد افتتح الاجتماع سعادة المهندس محمد إبراهيم الشريف مدير عام الهيئة مبرزاً أهمية موضوع البيئة في سياق ما تعرفه الساحة الدولية في هذا المجال، وقد خلصت توصيات اللجنة إلى التأكيد على الأهمية الكبرى التي تولي لموضوع البيئة والحد من الانبعاثات مع التركيز على الدور الكبير للجنة البيئة في المرحلة القادمة بالتنسيق مع الاتحاد العربي للنقل الجوي في سياق الإعداد للجمعية العمومية (39) للإيكاو، وذلك من أجل توحيد الموقف العربي لحماية لمصالح الدول العربية وشركات الطيران العربية.

الملاحة الجوية

اجتماع فريق عمل الملاحة الجوية عبر الأقمار الصناعية:

تم عقد الاجتماع الثاني لفريق عمل الملاحة عبر الأقمار الصناعية يوم 2014/06/24، وكذلك لقاء مع المفوضية الأوروبية وتنظيم ورشة عمل على هامش الاجتماع، وقد حضرها 20 مشاركاً من (7) دول عربية، بالإضافة لمكاتب خبرة دولية (بيلدولاب، تاليس إيلينا وتيليسبازيو). وقد خلصت الورشة إلى عدة توصيات تؤكد على تبادل الخبرات والمعارف من خلال ترتيب أنشطة مشتركة على الصعيد الإقليمي، وتحري أفضل السبل المؤدية لتطوير برامج التدريب والتكوين الجيدة المتعلقة بالملاحة عبر الأقمار الصناعية.

أما اللقاء مع المفوضية الأوروبية فكان الهدف منه التنسيق والتعاون في سبيل استخدام الأنظمة التعزيزية لنظام الملاحة العالمي بالأقمار الصناعية (SBAS) وتمديد الإشارات الفضائية. وبخصوص اجتماع فريق عمل الملاحة بالأقمار الصناعية، فقد أوصت نتائجها بالتوصل لعدة مبادرات من أهمها مواكبة الإستراتيجية على المدى القريب مع مراعاة توحيد الآراء والمواقف خلال التفاوض مع الجانب الأوروبي في ما يخص تمديد خدمة (EGNOS) على دول جنوب البحر المتوسط.

ومن جهة أخرى، فقد أعدت الإدارة العامة ورقة عمل حول «أفاق تطوير إدارة انسياب الحركة الجوية (ATFM)» في المنطقة العربية، وهي تعرض مقاربة جديدة لإمكانية تجاوز الصعوبات التي حددت في تطبيق إدارة انسياب الحركة في الفترة السابقة مع تحديد مكامن الخلل التي تعاني منها الأجواء العربية وتصنيفها ووضع الحلول لذلك.

وأعدت الإدارة العامة ورقة عمل حول «تموقع المنطقة العربية في ميدان الملاحة الجوية العالمية»، وهي تعرف مستويات الملاحة الجوية بالمنطقة العربية وموقعها في سياق الخطة العالمية للملاحة الجوية للفترة (2013-2028) المعتمدة من الجمعية العمومية (38) للإيكاو.

اجتماع لجنة الملاحة:

عقدت لجنة الملاحة الجوية اجتماعها الدوري بالرباط في الفترة 17-19 ديسمبر 2014، وقد تناولت اللجنة في اجتماعها مجموعة

2014 وحوادث الطيران

شهدت سنة 2014 عددا كبيرا من حوادث الطيران، يعد من أشهرها وأخطرها اختفاء الطائرة الماليزية، التي استغرق البحث عن حطامها عدة أشهر دون الوصول لأية نتائج إيجابية، مما جعل بعض المحللين المتخصصين في الطيران يصف هذا العام بالأسوأ على الإطلاق في تاريخ الملاحة الجوية. في ما يلي رصد سريع لأبرز حوادث الطيران خلال هذا العام.

قتل رئيس شركة «توتال» الفرنسية للنفط وثلاثة ركاب آخرين في حادث تحطم طائرة صغيرة كانت تحاول الإقلاع من مطار في موسكو فاصدمت بناقلة لإزالة الثلوج.



موسكو (2014-10-21)

تحطمت طائرة عسكرية أمريكية في شرق أفغانستان مما أسفر عن مقتل ثلاثة أمريكيين من أفراد من قوة المعاونة الأمنية الدولية إيساف بينهم مدني.



شرق أفغانستان (2014-01-10)

تحطم طائرة هليكوبتر عسكرية في منطقة سكنية على أطراف العاصمة الفيتنامية هانوي أسفر عن مقتل 16 شخصا وإصابة العشرات.



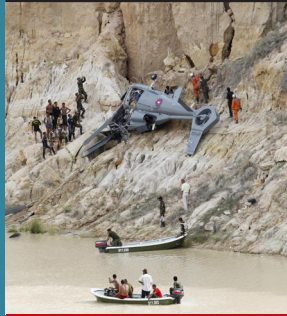
هانوي (2014-07-07)

سقوط طائرة إيرانية نفثة بالقرب من جزيرة كيش في مياه الخليج العربي.



جزيرة كيش (2014-03-04)

مروحية تابعة للجيش الكمبودي تحطمت أثناء طلعة تدريبية، على مشارف العاصمة ما أسفر عن مقتل خمسة أشخاص.



كمبوديا (2014-07-15)

مقتل شخصين في تحطم طائرة أستعراضية
من طائرات الحرب العالمية الثانية في
كولورادو وكان على متن الطائرة.



كولورادو (2014-07-06)

مقتل 49 جنديًا كانوا على متن طائرة شحن عسكرية
أسقطها انفصاليون مولون لروسيا في لوغانسك شرق
أوكرانيا.



شرق أوكرانيا (2014-07-04)

مقتل أكثر من مائة شخص في تحطم طائرة
عسكرية شرق الجزائر.



شرق الجزائر (2014-02-11)

تمكنت فرقة البحث والإغاثة من العثور على 3 جثث
متفحمة تعود الى طاقم الطائرة المنكوبة التابعة للخطوط
الجوية الأوكرانية، التي سقطت بعد دقائق من إقلاعها من
مطار تيمراست.



تيمراست (2014-08-30)

سقطت طائرة شحن تقل طاقمًا مكونًا من 4 أفراد على
مبنى تجاري في العاصمة نيروبي وذكرت التقارير
أن الأربعة قتلوا وأن الطائرة كانت تقل القات إلى
مقديشو.



نيروبي (2014-07-04)

أقلعت طائرة البوينغ 777، في الرحلة الماليزية إم أتش
370، من كوالالمبور وعلى متنها 239 شخصًا، متوجهة
الى بكين، قبل أن يفقد أي اتصال بها، ولم يعثر عليها
إلى اليوم رغم عمليات البحث الضخمة



مكان مجهول (2014-03-08)

قتل 3 أشخاص بعد تحطم طائرة ذات محركين،
أثناء محاولتها الهبوط في مطار لانسيريا الدولي في
جوهانسبرغ بجنوب إفريقيا. وكانت الطائرة تقل راكبا
واثنين من أفراد الطاقم.



جوهانسبرغ (2014-02-03)

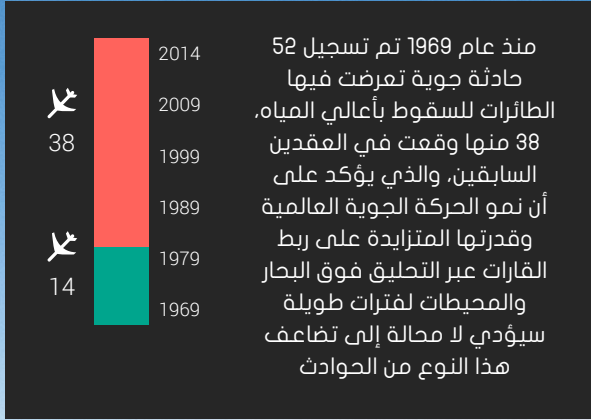
إشكالية تعقب الرحلات الجوية

في ظل حادثة الاختفاء الغريب للطائرة الماليزية

إن عقدا من الزمن كان كافيا لقطاع النقل الجوي العالمي لينتقل من أولى رحلاته الجوية إلى إدارة ما يقرب من 100 ألف رحلة طيران تجارية يومية، في منظومة قادرة على العمل على مستويات رائعة وموثوق بها من السلامة والكفاءة. إذ عرفت سنة 2013 إجراء أكثر من 32 مليون رحلة طيران، حملت 3 ملايين من الركاب إلى كل ركن من أركان العالم. وفي سياق العديد من عمليات الطيران هذه، كان هناك بعض الحوادث، وعدد قليل من القتلى. وفي السنوات الأخيرة، وبعد فقدان المؤسف لرحلة الخطوط الجوية الفرنسية رقم AF447، في صيف عام 2009، اعتبر آنذاك أنه من النادر جدا حدوث هذه المأساة مرة أخرى. لكن بعد نحو خمس سنوات، أو 150 مليون رحلة أخرى، وجدت المجموعة العالمية للطيران نفسها تواجه حدثا مماثلا، ألا وهو فقدان أثر رحلة الطائرة الماليزية رقم MH370.



إعداد:
هشام بناني
خبير الملاحة
والسلامة الجوية
بالهيئة



الاحتياجات القائمة والوسائل المتاحة حاليا لتعقب الرحلات الجوية

عبر التاريخ القريب، تعددت حالات اختفاء طائرات دون أن تترك أثرا عن مكان وجودها. فبينما تم فك لغز معظم هذه الحوادث، لم يتم تحديد مواقع بعضها إلى الآن، مما وضع عملية تعقب رحلات الطيران في قمة أهداف المجموعة الدولية. وتتطلب عملية التعقب هذه بئا منتظما لبعض المعطيات الأساسية كالأحداثيات (خطوط الطول والعرض)، الارتفاع (GPS / MSL)، السرعة الأرضية (GS)، أو تحديد موقع الطائرات الرباعي الأبعاد (بالتوقيت الزمني (UTC)). ويمكن استخدام هذه المعلومات من قبل برامج معلوماتية لإنتاج قاعدة معلومات تمكن من إدراك الانحرافات عن الطرق الجوية، أو في أسوأ الأحوال، تقليل الفترة الزمنية اللازمة لتحديد موقع الاختفاء أو التحطم.

وقد اعتمد بعض المشغلين الجويين، بناء على الاحتياجات التشغيلية الخاصة بهم، استخدام أجهزة ومعدات محمولة في تعقب طائراتهم، إلا أنهم وجدوا أنفسهم في مواجهة تحديات متراكمة في القيام بذلك فوق المحيطات والمناطق النائية.

واستنادا لإحصائيات الحوادث الجوية، فمنذ عام 1969، تم تسجيل 52 حادثة جوية، تعرضت فيها الطائرات للسقوط بأعالي المياه، 38 منها وقعت في العقدين السابقين، مما يؤكد أن نمو الحركة الجوية العالمية وقدرتها المتزايدة على ربط القارات عبر التلطيح فوق البحار والمحيطات لفترات طويلة، سيؤدي لا محالة إلى تضاعف هذا النوع من الحوادث، مما سيشكل ضغطا دوليا على كل مكونات قطاع الطيران المدني.

إن هذا الصنف من الحوادث يتقاسم عوامل مشتركة تتجلى في صعوبة تحديد مواقع اختفائها، أو إنقاذ الجرحى، أو العثور على القتلى، وكذا جهود مكلفة، وعلى فترات طويلة، لوضع اليد على الصناديق السوداء، التي بدونها يتعذر تحديد أسباب وقوع الحوادث، وبالتالي عدم التمكن من الحد من تكرارها.

ومن هذا المنطلق، ينبغي تناول هذه الإشكالية على محمل واسع من الحزم، ووضع آليات دولية معتمدة من كل الفرقاء العاملين بميدان الطيران المدني، لإيجاد وسائل لتعقب الرحلات الجوية، أينما وجدت، وأنى كان اتجاهها. وهذا ما يطرح مجموعة من الأسئلة على الفاعلين في هذا الميدان تتجلى في ما يلي:

ما هي الحاجيات الحالية والحلول الفرعية القائمة؟ هل الحلول المقترحة تستدعي تغيير الأجهزة والبرامج والإجراءات على متن الطائرات وما هي تكلفتها ومن يتحملها؟ وما هي التقنيات المتوفرة على المدى القريب أو البعيد، وما هي المعايير التي يجب أن تتوفر فيها وكيف يمكن تصنيفها؟ وما مدى المرونة التي قد تسمح بها في ارتباط هذه التقنيات بأنظمة الملاحة والاتصال والاستطلاع من جهة، أو تحكم طاقم الطائرة أو كل من هو موجود بقمرة القيادة في استخدامها أو إغلاقها؟ وهل يجب تعقب كل الرحلات بغض النظر عن طبيعتها، تجارية كانت أو غير ذلك، وفي كل المجالات الجوية، أو حصرا فوق المياه أو المناطق النائية؟



البحث وتردده والموثوقية والدقة والتغطية. وللمزيد من التفاصيل يمكن تصفح قائمة تلخص التقنيات الحالية والمستقبلية موزعة حسب المعايير السابقة الذكر ندرجها في مؤطرات في آخر المقال.

إن الدول، والمشغلين وجميع أصحاب المصلحة المعنيين، ومنظمة الطيران المدني الدولي، كلهم مدعوون للعمل معا لتقييم التكنولوجيا الحالية، ووضع مقاربات لتعقب الرحلات الجوية في المدى القريب. وينبغي للإيكاو، على وجه الخصوص، دعم المبادرة التي تقودها الصناعة لتطوير الحلول التقنية إلى أقصى حد ممكن، حيث تعتمد في ذلك على معايير مستندة على الأداء، تسمح لشركات الطيران بتنفيذ عملية الترقب بصفة فعالة وفاعلة من حيث التكلفة، دون الحاجة إلى تحديد تقنيات على وجه الخصوص، قد تحد من الجهود القائمة باستكشاف تكنولوجيات تعقب جديدة. وفي السياق نفسه، يجب أن تتضمن المعايير الدولية المستقبلية

ويزداد الأمر صعوبة مع السرعة التي تبلغها الطائرات الحديثة حيث يصبح معدل تردد إرسال معلومات التوقع عاملاً أساسياً في تحديد تكلفة عملية التعقب هذه.

التقنيات المتاحة على المدى القريب والبعيد

وفي سياق كل ما ذكر سابقاً، قررت منظمة الإياتا (IATA) في منتصف عام 2014، إنشاء فريق عمل خاص بدراسة موضوع ترقب الرحلات الجوية بمشاركة شركات الطيران، والمصنعين، ومقدمي خدمات الملاحة الجوية، وطياريين وخبراء ملاحة جوية، بالإضافة إلى منظمة الطيران المدني الدولي. وينكب هذا الفريق على دراسة الخيارات المتاحة لتتبع الطائرات التجارية، معتبرا التنفيذ، من حيث مدة الإنجاز والتعقيد والفعالية والتكلفة، لتحقيق التغطية العالمية المرغوب فيها. كما سيدرس هذا الفريق، على وجه الخصوص، القدرات المتوفرة حالياً من حيث

سلامة جوية

المخاطر المهددة للطيران المدني في مناطق النزاع وتأثيرها على المنطقة العربية

■ هشام بناني

التحرك الدولي في مواجهة مخاطر بؤر النزاعات

إن الأولوية القصوى لقطاع الطيران هي سلامة الركاب والطاقم. ولذلك، يتم باستمرار تحيين شبكة الطرق الجوية العالمية، بما يضمن نقلاً جويًا سريعاً وموثوقاً في أي منطقة من العالم، بغض النظر عن شركة الطيران المقلّة، أو المنطقة المتوجه إليها. إلا أن حادثة الطائرة الماليزية في الرحلة رقم MH17، والسياق العالمي المحيط بها، شكل تحدياً فريداً من نوعه استدعى تضافر الجهود من قبل مختلف مكونات المنظومة العالمية للطيران. ولبحث سبل التصدي لهذا النوع من التحديات الناتج عن مناطق النزاعات المختلفة، أنشأت منظمة الإيكاو فريق عمل خاص بهذا الموضوع، برئاسة السيد ديفيد ماكميلان، المدير العام لمؤسسة سلامة الطيران (SAFETY FOUNDATION)، وأوكلت إليه إيجاد إجراءات عاجلة وعملية للتصدي لهذه المخاطر الجديدة. وناقش هذا الفريق الآليات، التي تُمكن الدول

(IATA)، المجلس الدولي للمطارات (ACI)، ومنظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية (CANSO).. وخلص الاجتماع إلى إنشاء فريق عمل معني بالمخاطر المهددة للطيران المدني في مناطق النزاع، وتخويله مهمة دراسة سبل الحد من الأخطار، التي تحدث بالنقل الجوي العالمي، نتيجة تكاثر النزاعات عبر العالم.



طبيعة النزاعات القائمة تطرح إشكالية خطيرة على حركة النقل الجوي داخل القطر العربي أذاً بالاعتبار أن أبرز مواقع هذه النزاعات تحيط بالمنطقة العربية

من بين الأحداث، التي راجت في المواقع الإعلامية الدولية، حادثة إسقاط طائرة الخطوط الجوية الماليزية، خلال رحلتها رقم 17MH بأوكرانيا، يوم 17 يوليو 2014، وقد أثار هذا الأمر ضجة إعلامية صاخبة، ووجهت مجموعة من الانتقادات إلى منظومة الطيران المدني العالمي، وتمت مطالبته بتحديد مواطن الخلل والوقوف عند مسؤوليات كل طرف، لاسيما وأن الساحة الدولية تشهد في هذه الآونة الأخيرة اشتعال بؤر التوتر والنزاعات في العديد من المناطق، مما قد يؤدي، لا قدر الله، إلى تزايد هذه المآسي.

ولتفادي هذا الوضع، عقدت منظمة الإيكاو، بصفتها المنظمة الدولية للطيران المدني المخولة من منظمة الأمم المتحدة للنظر في أحوال النقل الجوي العالمي، اجتماعاً رفيع المستوى بين مختلف الأطراف المعنية بهذا الموضوع، ترأسه رئيس منظمة الإيكاو، وشاركت فيه أبرز الهيئات والمنظمات ذات الصلة بالموضوع، وهي: اتحاد النقل الجوي الدولي

(SARSAT)، حيث يتم، بأولاهما، تزويد الطائرات بجهازي تسجيل (FDR)، الأول بمقدمة الطائرة، والثاني بمؤخرتها، يتميز بقدرة على الاستئصال خارج الطائرة والطفو على المياه، فيتم إذن بث موقع الطائرة بفضل جهاز (ELT) المقترن بجهاز التسجيل الخلفي. أما في ما يخص التقنية الثانية، فيتم تزويد جهاز ELT بطارية خاصة تسمح لها ببث تلقائي للمعلومات عند إثارها حسب معايير محددة، مثل انقطاع مسجل الطيران، أو فقدان الاتصالات، أو تغير ملموس في الطريق الجوي. وتضمن هذه التقنية عدم تحكم الطاقم في البث وإمكانية إطلاق البث من خلال مركز المراقبة المركزي (MCC).

الصف الثاني:

تفعيل الاستخدام التلقائي لجهاز بث الموقع في حالات الطوارئ (ELT) قبيل اصطدام أو تحطم الطائرة يتم بث موقع الطائرات بطريقة منتظمة وتلقائية لمجموعة من

المتعلقة بعملية الترقب بعض المفاهيم من قبيل منع تحكم طاقم الطائرة في بث المعطيات من على متن القمر (إشارة إلى حادثة الطائرة الماليزية)، ومدى مقاومة الأجهزة لقوة الاصطدام بعد الحادث، وتفادي ارتباط هذه التكنولوجيات بمنظومات الملاحاة والاتصال والاستطلاع (استخدام نفس المصادر/التجهيزات قد يؤدي، عند تعطلها، إلى فقدان كل المقومات لجميع المتدخلين في آن واحد)، وضمان لا احتكارية أية جهة لتلك التكنولوجيات. وقد وضع فريق عمل الإيكاو الخاص بالصناديق السوداء (FLIRECP) تصنيفا للتكنولوجيا، التي يمكن أن تفي بترقب الطائرات حسب ما يلي:

الصف الأول:

بث البيانات المناسبة عبر الأقمار الاصطناعية قبيل الاصطدام أو الخلل البليغ بالطائرة.

ونعتمد لذلك تقنيتين تستخدم فيهما منظومة (COSPAS-

يمكن أن يؤدي ذلك في بعض الأحيان، لا قدر الله، إلى وقائع وحوادث جوية تودي بحياة الركاب والأطقم المسافرة.

وكما نعلم، فإن معدل نمو الحركة الجوية في المنطقة العربية (الشرق الأوسط) يعتلي الهرم العالمي، حالياً وللسنوات المقبلة، إلا أن طبيعة النزاعات القائمة، وما تنم عنه جل الدراسات المهمة، حيث لا تتنبأ بخمودها في السنوات القليلة المقبلة، تطرح إشكالية خطيرة على حركة النقل الجوي داخل القطر العربي، إذ أن هذه النزاعات تحيط، من حيث مواقعها الجغرافية، بالمنطقة، وتساهم، بالإضافة إلى الطلب المتزايد على الرحلات الجوية، في اكتضاض وتكدس الحركة في ممرات جوية قليلة، تضمن تفادي مناطق النزاع، أو المناطق الممنوع التحليق داخلها، ويفرض هذا الوضع على المنطقة الاستعداد له بمقاربة شاملة وإجراءات ميدانية على المديين القريب والمتوسط، تأخذ بعين الاعتبار الأنظمة الفنية الحديثة ونهج سبل التعاون المثمر، لاسيما أنه من المنتظر امتداده لفترات غير هينة. ورغم نجاعة الإجراءات الميدانية الثنائية القائمة بين مراكز إدارة الحركة الجوية العربية، فإنها لا تكفي للحد من عواقب هذه الإشكالية، ومن الضرورة بمكان إعداد مقاربة متكاملة الجوانب للتصدي لهذه المخاطر المحدقة

بإنشاء المناطق المقيدة، أو إصدار تحذيرات لمستخدمي المجال الجوي، أو إذا اقتضى الأمر إغلاق المجال الجوي.

تأثير بؤر النزاعات على حركة النقل الجوي بالمنطقة العربية

تعرف حركة النقل الجوي داخل المجالات الجوية العربية في الآونة الأخيرة مجموعة من الاختلالات الناتجة عن بروز مناطق للنزاعات داخل القطر العربي، أو في المناطق المجاورة له، حيث نرصد الأزمات السياسية لكل من سوريا، وليبيا، والعراق، وفلسطين، واليمن، والسودان، وإيران، وأفغانستان، وأوكرانيا... ويخلق هذا الوضع إشكالية حقيقية لمقدمي خدمات الحركة الجوية بالمنطقة، حيث تتباين التأثيرات الناتجة عن هذا الوضع، من انهيار نسبة الحركة الجوية في بعض المجالات الجوية، وما ينتج عن ذلك من اختلالات في التوازنات المالية والاجتماعية، وفي جودة خدمات الملاحاة الجوية المقدمة، إلى تكتف الضغط حول بعض الممرات الجوية والمجالات الجوية الواقعة بها، وما يترتب عن ذلك من عبء تتحمله منظومة إدارة الحركة الجوية المعنية، والذي قد يتسبب في تأخير الرحلات الجوية، والرفع من التأثير السلبي على البيئة، وخسارات شركات الطيران، بل

من رصد مختلف أنواع المعلومات اللازمة وتبادلها، والتي تخول إجراء عملية تقييم شاملة للمخاطر في مناطق النزاعات. كما تضمنت الاقتراحات المقدمة إعداد مجموعة شروط مفصلة ودقيقة لمعايير إصدار التحذيرات في ما يخص مناطق النزاعات. وتم الاتفاق على وضع برنامج عمل شامل ومشروعين عاجلين. ويهدف المشروع الأول، الذي اتفقت عليه الدول والمنظمات الإقليمية ومجموعة كبيرة من الهيئات العاملة في الميدان، إلى بحث كيفية تحسين النظام الحالي للنشرات الموجهة للطيارين (NOTAM)، وذلك بإجراء عملية تبادل المعلومات العاجلة والحساسة بشأن المخاطر الناشئة عن مناطق النزاعات، بين الدول والمشغلين الجويين.

أما المشروع الثاني، فستتولاه مجموعة من الهيئات الشريكة للإيكاو بهدف إقامة نظام مركزي جديد للتبادل الفوري لمعلومات المخاطر الناشئة عن مناطق النزاعات.

كما اتخذ مجلس الإيكاو الأخير مجموعة من القرارات تخص موضوع مخاطر المناطق المشوبة بالنزاعات، لعل أهمها التنسيق الفعال المدني - العسكري داخل مناطق النزاع، وعند الضرورة، حين تعتبر سلامة الطائرات المدنية معرضة للخطر، اتخاذ الدول للتدابير المناسبة لإدارة المجال الجوي



المستهدفين، بما فيهم شركات الطيران ومراكز الحركة الجوية، وذلك إما باستخدام أجهزة (ACARS) و (CPDLC)، أو تلك الخاصة بـ (ADS-C). وثمة جدل قائم حول تفاقم تكلفة البث ومن يتحملها، إلا أن أكثر الآراء تأخذ بتثبيت تردد هذا البث كل 10 دقائق في المراحل العادية من الرحلة، وانتقالها إلى دقيقة واحدة خلال حالات محددة تنجم عن تغير غير اعتيادي في المسار العام للطائرة (ارتفاع غير عادي في سرعة الطائرة، تغيير للمسار...إلخ).

المنصف الثالث:

البث التلقائي لموقع الطائرات

على فترات زمنية منتظمة

يتم استخدام كل من أجهزة (ACARS) و (ADS-C)، حيث يمكن بث بعض المعطيات بصفة تلقائية، من قبيل تغيير نقط عبور الطريق الجوي، ومعدل النزول/ الصعود، والارتفاع والانحراف الجانبي، والتي يمكن أن تكون ذات فائدة في حالة حدوث حالة طارئة.

حلول تقنية أخرى

تتجلى هذه التقنية المرتكزة على نظام GNSS في بث إحداثيات الطائرة إلى ملقم أرضي (SERVER) عبر شبكة الاتصالات، ويتم نشرها على مواقع إلكترونية خاصة متاحة للاستخدام لفائدة المشغلين الجويين المعنيين. وهناك شركة خاصة تقدمت بعرض للاشتراك في خدمة بث عالية للمعلومات (بمعدل كل دقيقتين). ويمثل هذا المقترح حلا يضمن الاستقلالية وانخفاض التكلفة في حالة ترخيصه، وإيجاد الحلول لمشاكل انقطاع التيار الكهربائي والانقطاع المتعمد.

إشكالية اختفاء الطائرات تتطلب وضع آليات دولية معتمدة من كل فرقاء الطيران المدني لإيجاد وسائل لتعقب الرحلات الجوية أينما وجدت وأنى كان اتجاهها

لحاجة إلى وضع قواعد قياسية جديدة ومواد إرشادية ودورات تدريبية

يعتبر الملاحظون أن مبادرة الصناعة هي أنجع الوسائل لإيجاد الحلول لترقب الرحلات الجوية، إلا أن دعم منظمة الطيران المدني الدولي في ذلك، من خلال تحديد معايير وقواعد قياسية ووثائق إرشادية من الأهمية بمكان لضمان أنظمة موحدة وشاملة. ولذلك، فإنه من المستحسن اتباع نهج يلبي احتياجات جميع أصحاب المصلحة المعنيين (البحث والإنقاذ، المتخصصين والمحققين في الحوادث، المراقبين الجويين وخدمات صلاحية الطائرات والصيانة وسلامة الطيران)، بدلا من السماح بوضع حلول منفصلة وغير متكاملة، ولاسيما أن الاحتياجات التكنولوجية متشابهة إلى حد كبير. وهكذا، فإن الانتقال المنتظم والتلقائي لموقع الطائرات يمكن أن ييسر عمليات البحث والإنقاذ والتحقيق في الحوادث

من جهة، كما سيساهم، لا محالة، في زيادة تغطية مراقبة الحركة الجوية للمناطق النائية وفوق أعالي البحار، وكذا تحسين الممرات الجوية بها، من جهة ثانية. وهناك مجموعة من الخيارات المختلفة، التي يمكن تدارسها، خلال عملية وضع المعايير الدولية المتعلقة بترقب الرحلات الجوية، فيمكن على سبيل المثال استحداث بعض القواعد القياسية بالملحق 6 للإيكاو، التي تربط إصدار ترخيص المشغل الجوي التجاري (AOC) بقدرته على ترقب الرحلات، إلا أنه قد يكون من الأنسب اعتبار تصنيف المجال الجوي (مثلا الأجواء فوق أعالي البحار) بدلا من التركيز على نوعية عمليات التشغيل، فيتم تنقيح الملحق 2 للإيكاو بمعايير جديدة في هذه الحالة. وفي الختام، فإن الأجدر بالاهتمام هنا هو التركيز على النهج القائم على الأداء والمقاربة المتعددة التخصصات في صياغة هذه القواعد القياسية الجديدة.

قائمة التقنيات الحالية والمستقبلية موزعة حسب المعايير الأساسية للتصنيف

	TECHNICAL OPTIONS	ACHIEVED OBJECTIVES UPON COMPLETION	Requirements (Performance based)				COSTS/SIDE EFFECTS (for States and Industry)			TIMESCALE	
			Coverage	Robust to power outage, upset attitudes, etc.	Robust to intentional disconnections	Geographical accuracy (6 NM)	Timely alert (3 hours)	Pros	Cons		Examples of Providers specifications
COSPAS Sarsat infrastructure	Deployable Flight Recorder fitted with ELTs	Survivability / safety investigation / Security*	Global worldwide	Independent battery	Yes	Yes (if functional after the impact)	Yes (if functional after the impact)	Already dedicated international infrastructure	For new Type Certificates	DRS Technologies, Cassidian	LONG TERM
	On-board and Ground Triggered ELTs	Survivability / safety investigation / Security*	Global worldwide	Independent battery	Yes (could even trigger if the logic is modified in the future)	Yes	Yes	Overcomes risks of damage upon impact. Can be activated from the ground using Galileo Return Link Service	Need to be installed in a way that it cannot be switched off or disabled from the cockpit. A very robust trigger logic with a comprehensive set of triggers + connection to aircraft systems need to be in place for this to be effective	EUROCAE WG98 is working on the triggering of second generation of ELTs. COSPAS Sarsat will specify ELTs and Control Center alerts management	MEDIUM TERM 2018 (on-going deployment of MEOSAR constellation) LONG TERM starting 2018 (forward fitting of new ELTs)
Triggered Tracking	On-board maintenance triggered ACARS to Airlines (including position, and Master Warning infos)	Safety investigation + enhanced maintenance	Incomplete with geostationary satellites (Inmarsat); Global with Iridium	No, signal can be lost with moderate bank angles.	No	Yes (if within a few seconds)	No unless dedicated alerting organisation within the airline	Already in use, could be encouraged on a voluntary basis. Some operators elected to embed the aircraft position when a maintenance message is send out.	A very robust trigger logic with a comprehensive set of triggers + connection to aircraft systems need to be in place for this to be effective	Several providers ARINC, SITA (FLYHT, Star navigation, etc. for Iridium). However most of today's triggers are maintenance-related.	MEDIUM OR LONG TERM FOR AN EFFECTIVE SOLUTION
	On-board and Ground Triggered ADS-C to ATC (Events reports)	Survivability / safety investigation	Incomplete (Dependent on Flight Information Regions)	No + ACARS protocol does not guarantee the deliverance of event reports	No	If sent within a few seconds	No - Emergency message depends on manual entries	A contract means direct follow up with ATC	Current system is dependent on filling a correct flight plan - Risk of non-deliverance of event reports. An ATC triggered position report may require several minutes (human + technical delays)	SITA or ARINC	MEDIUM TERM (already in place in some regions - should be extended)
	On-board Triggered HFDL (High Frequency Data Link)	Supplementary	Global but low bandwidth (sufficient for position reports)	No	No	If sent within a few seconds	No	Can be used over polar regions and is much cheaper than SatCom	Very low bandwidth and subject to atmospheric perturbations. Aircraft manufacturers could stop proposing HFDL technology on future aircraft	ARINC currently has 15 HF ground stations available	MEDIUM OR LONG TERM
Continuous Tracking	ACARS to Airlines	safety investigation	Incomplete with geostationary satellites (Inmarsat). Global with Iridium.	No	No	If sent every minute	No unless dedicated alert system at the airline	Already in use, low cost modification for the airlines, (Air France fleet sends position reports every minute when aircraft fly below FL 150 during cruise) could be encouraged on a voluntary basis.	No oversight	Several providers ARINC, SITA (FLYHT, Star navigation, etc. for Iridium.)	SHORT TERM for a solution that is fully effective (that is robust to accident conditions and to intentional disconnections)
	ADS-C to ATC (Periodic reports)	safety investigation (if sent every minute)	Incomplete (dependent on FIR equipment of ATC and certification)	No	No	If sent every minute (feasibility to be confirmed)	No - Emergency message depends on manual entries	Already implemented in several Oceanic FIRs	No systematic log-on. Automatic log-on of the aircraft to ADS-C would be required. Current periodic reporting period is every 15 minutes	SITA or ARINC	MEDIUM TERM (already in place in some regions - should be extended) LONG TERM for a solution that is fully effective (robust to accident conditions and to intentional disconnections)
	HFDL (High Frequency Data Link)	safety investigation (if sent every minute)	Global but low bandwidth	No	No	If sent every minute	No	Can be used over polar regions and is much cheaper than SatCom	Very low bandwidth and subject to atmospheric perturbations. Aircraft manufacturers could stop proposing HFDL technology on future aircraft	ARINC currently has 15 HF ground stations (HGS) available (single provider)	LONG TERM for a solution that is fully effective (robust to accident conditions and to intentional disconnections)
	ADS-B (ground based)	Survivability / safety investigation	Line of sight with ground stations, oceanic areas are not covered	No	No	Yes (with coverage)	Yes (where these is ADS-B coverage only)	Aircraft equipped with ADS-IN can visualize other traffics	Risk of cyber-attacks, no coverage of oceanic/desert areas	Airservices Australia, FAA, Nav Canada	SHORT TERM for ground stations (without global coverage)
	ADS-B (satellite based)	Survivability / safety investigation	Global	No	Dependent on technology	Yes	Yes, with a dedicated operational alert system	Some technologies are cost efficient for airlines (no need to install additional equipment)	Risk of cyber-attacks - Risk of monopoly	Aireon (JV Iridium Nav Canada, etc.), GlobalStar, European projects	LONG TERM Iridium service announced 2018
	Other GPS aircraft tracking solutions	Survivability / safety investigation / Security* (if independent power supply)	Global (using SatCom)	No, but could be if powered independently	No, but could be if powered independently	Yes if position reports set to every minute	No unless dedicated alert system at the airline	Cheap possible solution if using existing antennas	Need to retrofit antennas - need to grant STC (Supplemental Type Certificates)	No coordinated ICAO or aviation industry standards. Already competition between providers (such as Spidertracks, DTS services, SkyTrac, etc.)	MEDIUM TERM LONG TERM for a solution that is fully effective (robust to accident conditions and to intentional disconnections)

الظواهر الاقتصادية وتأثيرها على النقل الجوي

البلد، حيث إن نمو الناتج المحلي يؤدي إلى استقرار الاقتصاد بصورة إجمالية.

كيف يؤثر الناتج المحلي الإجمالي على النقل الجوي؟

هناك علاقة قوية موجبة بين الطلب على السفر وقيمة الناتج المحلي الإجمالي وإيرادات شركات الطيران، فكلما زاد الناتج المحلي الإجمالي بنسبة 1%، فإن نسبة النقل والسفر تزيد بنسبة 2%. حيث تؤدي تلك الزيادة في الناتج المحلي إلى زيادة في معدل دخل الفرد، وبالتالي زيادة فرص السفر والتنقل، وعلى العكس من ذلك، فانخفاض الناتج المحلي الإجمالي يعني تراجع مستوى الاستثمار، وبالتالي انخفاض في مستوى الدخل وتقلص فرص العمل المتوفرة (أو ما يسمى بمشكلة البطالة)، مما يؤدي إلى انخفاض معدلات استهلاك الأفراد من السلع والخدمات المتعددة، وبالتالي انخفاض حركة النقل ونصيب الفرد من السفر.

2. التضخم المالي «INFLATION»:

يعتبر التضخم المالي من أكثر المصطلحات الاقتصادية انتشاراً غير أنه، رغم شيوع استخدام هذا المصطلح، فإنه لا يوجد اتفاق بين الاقتصاديين بشأن تعريفه، ويرجع ذلك إلى انقسام الرأي حول تحديد مفهوم التضخم المالي، حيث يستخدم هذا الاصطلاح لوصف عدد من الحالات المختلفة مثل:

- ارتفاع المفرط في المستوى العام للأسعار.
- فقد العملة لقيمتها الأصلية.
- ارتفاع الدخل النقدي أو عنصر من عناصر الدخل النقدي مثل الأجور أو الأرباح.
- ارتفاع التكاليف.
- الإفراط في خلق الأرصدة النقدية.

إلا أنه عندما يستخدم تعبير «التضخم» دون تمييز الحالة التي يطلق عليها، فإن المقصود بهذا الاصطلاح يكون هو الارتفاع المستمر في مستوى الأسعار الناتج عن زيادة كمية النقود بمعدل أسرع من معدل نمو الناتج الحقيقي، ويطلق على التضخم أيضاً غول الأسعار، ولا يعتبر التضخم بالضرورة حالة مرضية إلا بعد أن يتجاوز حدوده. كما لا يعتبر انخفاض معدلات التضخم وثباته على معدلات



إعداد:
د. مازن أحمد غانم
رئيس لجنة النقل
الجوي بالهيئة

دائماً ما نواجه في حياتنا اليومية مصطلحات اقتصادية مثل نمو أو انخفاض الناتج المحلي الإجمالي، التضخم المالي، ارتفاع أو انخفاض أسعار الفائدة، أسعار الصرف في العديد من النشرات الاقتصادية،، قد يتساءل البعض عن ماهية وكيفية تأثير تلك الظواهر الاقتصادية على صناعة النقل الجوي. ومن هنا، فقد أحببت أن أتطرق في هذا المقال عن تلك الظواهر، وكيفية تأثيرها على النقل الجوي، بشكل مبسط، لكي يتمكن القارئ من فهمها والتعامل معها، مع الإشارة إلى أنه جرت الاستعانة بمصادر من ويكيبيديا الموسوعة الحرة في تعريف الظواهر الاقتصادية.

أثبتت الدراسات أن نمو الحركة الجوية كان دائماً أكبر من النمو الاقتصادي إلا إن الترابط بين الاثنين يظل قوياً، فالطلب على النقل الجوي يتحدد بالمقام الأول بالاستقرار والتنمية الاقتصادية، والتطورات التي قد تطرأ على الاقتصاد تؤثر بشكل مباشر على دخل الأفراد ومستوى قدرتهم الشرائية ورغبتهم إلى السفر الترفيهي عموماً والسفر الجوي بشكل خاص. كما أن شركات الطيران تتأثر بالظواهر الاقتصادية وتقوم بدراسة تلك الظواهر ومتابعتها أولاً بأول لما لها من ارتباط كبير في نشاطها وبالتالي اقتصاديات تشغيلها. وهناك ارتباط وتفاعل وتشابك وثيق بين معظم تلك الظواهر (الناتج المحلي، التضخم، أسعار الفائدة، أسعار الصرف...) في تأثيرها على الاقتصاد. ومن هنا، سنحاول التركيز على أهم تلك الظواهر، وأهم تأثيراتها من جوانب محددة فقط، نظراً لتوسع الموضوع. ومن أهم تلك الظواهر التي سنتطرق لها هي:

1. الناتج المحلي الإجمالي «Gross Domestic Product»:

الناتج المحلي الإجمالي (GDP) هو أحد الطرق لقياس حجم الاقتصاد. ويحسب الناتج المحلي الإجمالي قيمة السلع والخدمات المنتجة من الموارد الموجودة محلياً في منطقة ما خلال فترة زمنية معينة، وهو بذلك يختلف عن الناتج القومي الإجمالي (GNP)، الذي يحسب قيمة السلع والخدمات المنتجة من قبل سكان منطقة ما، بغض النظر عما إذا كان هذا الإنتاج الاقتصادي يتم محلياً أو خارج هذه المنطقة. ويتم بتطبيق معيار الناتج المحلي الإجمالي باعتباره أكبر مقياس متاح لمعرفة النشاط الاقتصادي في

وأسعار الصرف والتي سنتطرق إليها لاحقاً، على سبيل المثال ارتفاع أو انخفاض معدل التضخم يؤدي إلى ارتفاع معدلات أسعار الفائدة، وارتفاع معدلات الفائدة تقلل من إقبال المستثمرين ورجال الأعمال على الاقتراض، في حين انخفاضها يشجع على الاقتراض والاستثمار، مما يعكس على مضاعفة الاستثمار وتنشيط الاقتصاد الوطني وتحسن قيمة العملة الوطنية، بالإضافة إلى أن سعر الصرف يتأثر بمعدلات التضخم، حيث يؤدي ارتفاع التضخم إلى انخفاض قيمة العملة الوطنية، وتبعاً لذلك يتغير سعر الصرف.

3. أسعار صرف العملات

CURRENCY RATES

مصطلح له العديد من التعاريف، منها:

- سعر الصرف هو النسبة التي يحصل على أساسها مبادلة النقد الأجنبي بالنقد الوطني.
- سعر الصرف هو عدد الوحدات النقدية التي تبديل به وحدة من العملة المحلية إلى أخرى أجنبية.
- أداة ربط بين أسعار السلع في الاقتصاد المحلي وأسعارها في السوق العالمي والسعر المحلي للسلعة مرتبطان من خلال سعر الصرف.

تعد أسعار الصرف الموازية لأسعار الصرف الرسمية واحداً من المؤشرات الاقتصادية والمالية المعبرة عن متانة الاقتصاد لأية دولة، سواء كانت من الدول المتقدمة أم الدول النامية، وتتأثر أسعار الصرف بعوامل سياسية واقتصادية متعددة، ومن أشد هذه العوامل الاقتصادية هناك

العكس من ذلك، فارتفاع قيمة العملات الأجنبية في تلك الدول (الدول المتضررة من التضخم) يشجع السياحة من الخارج إلى الداخل، بمعنى آخر يفضل العديد من السائحين السفر إلى الدول التي عملتها منخفضة مقابل عملاتهم.

ب- ارتفاع معدلات التضخم يسبب في اضطرابات المعاملات بين الدائنين والمدينين، وبين البائعين والمشتريين، وبالتالي قد تفقد شركات الطيران الكثير من الأموال إذا كانت لديها مبالغ في السوق (دائن) باعتبار العملة فقدت قيمتها، وبالتالي لا تساوي قيمة تلك المبالغ في حينها قبل التضخم. وعلى العكس من ذلك، قد تستفيد من هذا التضخم إذا كانت عليها مديونية بتلك العملة (مدين) للسبب أعلاه، كذلك تتأثر التكاليف التشغيلية لشركات الطيران عندما تقوم بشراء قطع الغيار والمواد الاستهلاكية بالعملة الصعبة من الخارج... وهناك بعض الآثار التي تربط التضخم المالي بأسعار الفائدة

التضخم مؤشر تكمن خلفه حقائق قد تكون إيجابية، وقد تكون سلبية، وبالتالي فإن السيطرة على التضخم قبل أن يصل إلى مستوى الخطورة يعتبر من الأمور الضرورية

متدنية حالة صحيحة بالضرورة، والمعروف أن التضخم مؤشر تكمن خلفه حقائق قد تكون إيجابية، وقد تكون سلبية، وبالتالي فإن السيطرة على التضخم قبل أن يصل إلى مستوى الخطورة يعتبر من الأمور الضرورية والمهمة للحفاظ على الاستقرار الاقتصادي.

كيف يؤثر التضخم المالي

على النقل الجوي؟

للتضخم المالي آثار اقتصادية مؤثرة في التنمية الاقتصادية والاجتماعية ومن أبرز هذه الآثار: أ- يترتب على ارتفاع معدلات التضخم انخفاض قيمة العملة المحلية وارتفاع قيمة العملات الأجنبية، انخفاض قيمة العملة المحلية يعمل على تشجيع السياحة الداخلية وانخفاض السياحة إلى الخارج. بمعنى آخر، فقد العملة قيمتها يؤدي إلى ارتفاع في أسعار تذاكر السفر، والمتضرر الأول من هذا الارتفاع هم ذوو الدخل المحدود، وبالتالي عزوف شريحة كبيرة عن السفر إلى الخارج. وفي هذه الحالات، تنشط السياحة الداخلية. وعلى



كيف تؤثر أسعار الفائدة على حركة النقل الجوي؟



ارتفاع في أسعار الفائدة، حيث تميل أسعار الفائدة إلى الارتفاع في كل فترة التي تحتاج فيها المؤسسات الاقتصادية إلى تمويل كاستجابة لزيادة الإنتاج التي تتطلبها حالة الانتعاش الاقتصادي، فيزداد الطلب على رؤوس الأموال مما يعمل على رفع السعر.

كيف تؤثر أسعار الفائدة على حركة النقل الجوي؟

- ارتفاع أسعار الفائدة يشجع المستثمرين إلى الإقبال على حفظ أموالهم في البنوك، وبالتالي تجنب المغامرة في الاستثمارات المباشرة (إقامة المشاريع أو المصانع).
- ارتفاع أسعار الفائدة يؤدي إلى ارتفاع الفائدة على القروض، بالتالي تضؤل فرص الاقتراض لإنشاء وإقامة مشاريع، فيؤدي ذلك إلى تقليل نسبة السيولة في السوق، وإلى الركود وانخفاض دخل الفرد وظهور ظاهرة البطالة، مما يؤدي إلى انخفاض الطلب على السفر، إلا أن لهذه العملية تأثير على خفض نسبة التضخم.
- انخفاض أسعار الفائدة يشجع الاستثمار المباشر في إقامة المشاريع، وبالتالي زيادة فرص العمل والعاملين وزيادة دخل الفرد يشجع على التنقل والسفر، نتيجة زيادة الدخل ونسبة الاستثمار والادخار.

4. أسعار الفائدة

INTEREST RATES

سعر الفائدة هو السعر الذي يدفعه البنك المركزي على إيداعات البنوك التجارية، سواء أكان استثماراً لمدة ليلة واحدة أم لمدة شهر أو أكثر، ويعد هذا السعر مؤشراً لأسعار الفائدة لدى البنوك التجارية التي ينبغي ألا تقل عن سعر البنك المركزي، كما يساعد سعر الفائدة البنك المركزي في التحكم في عرض النقد في التداول، من خلال تغيير هذا السعر صعوداً ونزولاً على المدى المتوسط.

وتتأثر أسعار الفائدة بحجم ارتفاعها وانخفاضها داخل أسواق المال المختلفة، حيث ترتبط الأسواق المالية نتيجة لحركة الأموال داخل هذه الأسواق، فالسوق المالي الذي تتسم أسعار فائدته بالارتفاع تجذب إليها رؤوس الأموال بحثاً عن ربحية أعلى، فيزداد المعروض من هذه الأموال، وهذا بدوره يقود إلى تخفيض السعر، أي سعر الفائدة، مستجيباً لقوى العرض والطلب، وفي الوقت ذاته تطرد الأسواق ذات الفائدة المنخفضة رؤوس الأموال، مما يترتب عليه تناقص في المعروض منها، وهذا عامل في ارتفاع سعر الفائدة. كذلك يترتب على ازدهار الحالة الاقتصادية

التضخم، ومعدلات أسعار الفائدة السائدة في السوق، اللذان يعكسان أثرهما في سعر الصرف للعملة الوطنية في السوق الموازية لسعر الصرف الرسمي الوطني.

كيف تؤثر أسعار صرف العملات على حركة النقل الجوي؟

تؤثر أسعار الصرف على الأسعار النسبية لأسواق السفر الدولي، وبالتالي تؤثر على الطلب المتصل به وعلى ما يترتب من توزيع جغرافي لتدفقات الحركة الجوية، حيث تؤثر التقلبات في أسعار الصرف على أرباح شركات الطيران وعلى ميزانياتها، وخصوصاً عندما تكون نسبة مصروفات شركات الطيران بعملة أجنبية أكبر من نسبة إيراداتها بهذه العملة الأجنبية، فقد يؤدي انخفاض العملة المحلية عندئذ إلى:

- إما زيادة النفقات التشغيلية (ارتفاع قيمة العملة الأجنبية يزيد من عبء الديون).
 - وإما إلى زيادة الأرباح (إذا كان هناك جزء من ديون الشركات المسجلة بعملة انخفضت قيمتها).
- بالإضافة إلى ما تم ذكره سابقاً والمرتبطة بالتضخم المالي.



الأكاديمية التونسية الفرنسية للتكوين في امن الطيران المدني

Académie Tuniso-Française de Formation en sûreté de l'Aviation Civile

Tunisian-French Academy for Training in Civil Aviation Security

Etablissement conventionné pour les formations en sûreté de l'aviation civile par



Ecole Nationale de l'Aviation Civile
المدرسة الوطنية للطيران المدني



www.afsactunisie.com



اتفاقية دمشق 2004

تحرير النفاذ للأسواق وقواعد الملكية للناقلات العربية

الدول العربية مازالت مملوكة للحكومة. ولحمايتها في التشغيل وعلى المستوى الفردي، نلاحظ أن هناك عددا قليلا من الدول، مثل الأردن ولبنان والمغرب والبحرين وقطر والإمارات، لديها عدد كبير من اتفاقيات التحرير على أساس اتفاق ثنائي. وفي نفس الوقت فإن ناقلات بعض الدول، مثل دولة الإمارات العربية المتحدة، تحتل مركزا متقدما في الترتيبات المتعددة الأطراف، بما يعني دائما أنه سيكون هناك مخاوف لدى الناقلين الجويين الآخرين من سيطرة طيران الإمارات والاتحاد على سماء دولهم. ويلاحظ على المستوى الحكومي أنه لا يزال هناك تباين كبير بين موقف محافظ في عدد من الدول وشركات الطيران، وموقف أكثر تحررا في دول الخليج. ولذلك، وفي نهاية المطاف، فإن كل هذه العوامل لها انعكاسات على الرؤية لسوق طيران عربي موحد، وبالتالي، فإن السعي على المستوى الثنائي للتحرير بين أزواج من الدول يجعل تحقيق التطبيق الكامل لاتفاقية دمشق أمرا غير ممكن في المستقبل القريب.

حرية النفاذ للأسواق

تمنح اتفاقية دمشق للناقلين الجويين المعنيين تشغيل رحلات من دولهم إلى الدول الأخرى الأطراف في العبور والهبوط لأغراض غير تجارية، وكذلك في أخذ وإنزال ركاب وبضائع وبريد منفصلة أو مختلطة، مع عدم النقل الداخلي. بالإضافة إلى



عبدالله عناني
خبير النقل الجوي
بالهيئة

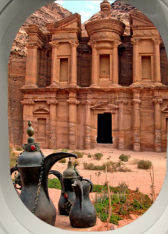
تبنت الهيئة العربية للطيران المدني في عام 2004 اتفاقية جماعية تهدف إلى تحرير خدمات النقل الجوي بين الدول العربية، وفتح باب التوقيع عليها في دمشق بسوريا أمام 22 دولة الأعضاء في جامعة الدول العربية، ودخلت حيز النفاذ بتصديق خمس دول عربية في ديسمبر 2007، وارتفع عدد الدول التي صادقت وانضمت إليها حتى الآن إلى ثماني دول هي الأردن، وسوريا، وفلسطين، ولبنان، والإمارات، واليمن، سلطنة عمان، والمغرب.

وإذا حللنا أهم الأحكام في الاتفاقية المتعلقة بالنفاذ للأسواق وملكية الناقلات والمنافسة الشريفة، فإنها متطابقة مع الأحكام الأساسية المتعلقة بالتحرير في صناعة الطيران. وبالتالي، فإن درجة قبول الدول للاتفاقية، سيحدد مدى نجاحها...

وفي الواقع، فإن السؤال المهم الذي نطرحه هو: لماذا هذا العدد القليل من الدول العربية التي صادقت على الاتفاقية، والذي قد يكون مرجعه إلى عدم التكافؤ بين الدول المختلفة؟ في هذا الصدد، نلاحظ أن عددا من الناقلين في الإقليم قد حقق معدل نمو كبير في بعض الدول، وخاصة في منطقة الخليج، على خلاف الدول العربية الأخرى.

اتفاقيات التحرير الجوي

ويتضح، مع ذلك، أن عددا قليلا داخل العالم العربي قد حرر النقل الجوي من خلال الاتفاقية المتعددة الأطراف. كما يلاحظ أن معظم الناقلات الجوية في



الدروس المستفادة من الاتفاقيات المتعددة الأطراف

تستبعد في الأفق المنظور انضمام دول عربية جديدة خصوصا الدول الكبيرة المؤثرة في السوق إلى اتفاقية دمشق!

بوجوب أن تبدأ الرحلة أو تنتهي في دولة الناقل، دون أن يتم الإفصاح عنها بين الدول، وحتى لو كانت في الاتفاقيات متعددة الأطراف، وذلك نظرا لأنها تمنح حقوقا لناقلات الدول الصغيرة تستخدمها لصالحها دون تمتع الناقلات الأخرى بنفس الميزة على أساس تبادلي.

وفي نفس الوقت، يظهر جليا أن عدم مشاركة الدول الأكثر سكانا سينتج عنه أن ترتيبات الوصول إلى الأسواق لن تغطي في نهاية المطاف إلا نسبة ضئيلة من الحركة الإقليمية الجوية. ومع ذلك، لا يزال اللغز في أن الدول الكبرى قد تحجم ناقلتها عن المشاركة خوفا من أن تفقد حصتها في السوق على الطرق الأكثر ربحية.

وهذه كلها هي دروس مستفادة من الاتفاقيات المتعددة الأطراف، والتي جاءت، في سياقها، اتفاقية دمشق أيضا، وأنه ليس محتملا، في وقت قريب، أن توقع دول جديدة على اتفاقية دمشق، خاصة الدول الكبيرة المؤثرة في السوق. ونكتفي بهذا القدر، وسنوالي تباعا في الأعداد المقبلة النطرق إلى الملكية والإدارة للناقلات ومتطلبات المنافسة ونحو سوق طيران عربي واحد.

المرحلة الأخيرة: تبدأ في مارس 2007، وتعلق بتحرير الحرية الخامسة. ويتم تنفيذ المراحل الثلاث الأولى بترتيبات ثنائية، من خلال مذكرات تفاهم بين أي دولتين من الدول الأعضاء في جامعة الدول العربية.

وفي ما يتعلق بالمرحلة الرابعة والأخيرة بشأن الحرية الخامسة، فقد روعي أن يتم تنفيذها من خلال اتفاقية دمشق 2004، التي تحقق تحرير النفاذ للأسواق عن طريق تحرير حريات النقل الجوي الخمس (الحركة الجوية) من وإلى نقاط في الدول الأطراف. مع الإشارة إلى أن الاتفاقية لم تُقر حق النقل الداخلي «Cabotage» أو منح الحرية السابعة.

دروس الاتفاقيات متعددة الأطراف

إن إغفال الحرية السابعة وحقوق النقل الداخلي يكاد يكون نموذجيا في معظم الاتفاقيات متعددة الأطراف بسبب الطبيعة الحساسة لانفتاح هذه الأسواق على الشركات الأجنبية.

وفي الواقع، إن عمليات ممارسة الحرية الخامسة قد تكون مهمة لأن الغرض منها هو الوصول إلى طريق معين. ومع ذلك، فإن هذه الحرية في الحقيقة تكون مقيدة

ذلك، تمنح الاتفاقية تشغيل أية أعداد من الرحلات ودون أية قيود على السعة والطرازات المستخدمة، وأنه ليس من حق أية دولة منفردة أن تحد أو تقيد السعة أو عدد الرحلات أو طرازات الطائرة المستخدمة في حقوق النقل مادامت لا تخل بالبيئة أو السلامة أو الأمن والقواعد المطبقة في هذا الشأن، وذلك على أساس عدم التمييز.

وفي مرحلة سابقة على الاتفاقية، جرت اجتماعات بين مجموعة الدول العربية الأعضاء في الهيئة لوضع إطار للنفاذ إلى الأسواق، وللمساهمة في إنشاء منطقة التجارة الحرة العربية الكبرى. ولهذا فقد سبق أن تم وضع جدول زمني لتحرير خدمات النقل الجوي على عدة مراحل. **المرحلة الأولى:** تبدأ في نوفمبر 2000، وتتعلق بالتحرير الكامل للبضائع والرحلات غير المنتظمة للركاب.

المرحلة الثانية: تبدأ في مارس 2003، وتتعلق بالتحرير للحريتين الثالثة والرابعة للركاب بنسبة حمولة 40 إلى 60 في المائة بين أي دولتين.

المرحلة الثالثة: تبدأ في مارس 2005، وتتعلق بالتحرير الكامل للحريتين الثالثة والرابعة.

اتفاقية طوكيو 1963 ومعضلة الشغب على متن الطائرات

أهمية تعديل اتفاقية طوكيو

لقد كان لهذا التعديل أثر إيجابي على سلطات الطيران المدني والنقالين الجويين، حيث دعا اتحاد النقل الجوي الدولي «أياتا» الدول الأعضاء إلى التصديق على هذه المقترحات، التي وصفها بأنها «تعديلات مهمة»، مؤكداً أن هذه «التعديلات توفر الإطار القانوني الملائم للتعامل مع الركاب الجامحين، أو المشاغبين، أو غير المنضبطين، الذين يؤدي سلوكهم إلى الاعتداء البدني، أو يشكل تهديداً لسلامة الطيران».

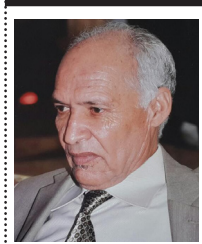
وكان موضوع الركاب المشاغبين أو غير المنضبطين من المشاكل التي تخصص لها منظمة الطيران المدني أهمية كبرى، بالنظر للتصاعد المستمر للأعمال، التي يقوم بها الركاب المشاغبون أو غير المنضبطين، وأصبحت هذه السلوكيات تشكل تحدياً وهاجساً أمنياً لشركات النقل الجوي، وإزعاجاً مستمراً لأطقم الطائرات، خاصة أن العديد من شركات النقل الجوي تتفادى إخبار الجهات المعنية بهذا النوع من الأعمال، حفاظاً على سمعتها.

والمشكل أنه لا توجد شخصية أو خاصيات أو شريحة اجتماعية معينة للراكب المشاغب أو غير المنضبط إلا في حالات نادرة، حيث يلاحظ عليه حالة العنف، نتيجة تناول الكحول أو المخدرات، أو التشاجر مع العاملين في المطار، بينما خارج لحظة الهيجان، يكون الراكب المشاغب شخصاً عادياً. ولهذا، فرغم كل الإجراءات الأمنية، التي تتخذ في المطارات لمحاربة الأفعال غير المشروعة، يبقى موضوع التعرف على الركاب غير المنضبطين أمراً صعباً.

أسباب الشغب في الطائرات

من جهة أخرى، تكمن خطورة الأعمال، التي يقوم بها الراكب المشاغب أو غير المنضبط، بتعددتها من الأعمال الخفيفة أو عدم تنفيذ تعليمات، إلى أعمال يمكن أن تجعل سلامة الطائرة في خطر، مثل ركب مشاغب أراد أن ينتحر بالطائرة، أو ركب يحاول فتح أبواب النجاة، أو القيام بأعمال تزعج كل ركب الطائرة...

وحسب تحليل الأسباب، التي تدفع الراكب إلى القيام بأعمال غير عادية، فإنه يمكن تقسيمها، على سبيل



الحسين العمري
خبير الأمن والبيئة
بالبهينة

من المهم جداً أن نبرز، هنا، أهمية تعديل اتفاقية طوكيو 1963، بإضافة مادة خاصة بالركاب غير المنضبطين، خلال المؤتمر الدبلوماسي، الذي انعقد بمدينة مونتريال، خلال الفترة 2014.

هذه المادة المضافة نصت على نقطتين مهمتين:

1/ تشجع كل دولة متعاقدة على أن تتخذ من التدابير ما قد يكون ضرورياً لبدء إجراءات جنائية أو إدارية أو أي أشكال أخرى من الإجراءات القانونية الملائمة ضد أي شخص يرتكب على متن طائرة جريمة أو فعلاً مشاراً إليه في الفقرة (1) من المادة (1) وخاصة:

أ- الاعتداء البدني أو التهديد بارتكاب مثل هذا الاعتداء على أحد أعضاء الطاقم

ب- أو رفض اتباع تعليمات قانونية أعطاها قائد الطائرة وأعطيت بالنيابة عنه لغرض حماية سلامة الطائرة أو الأشخاص أو الممتلكات على متنها

2/ ليس في هذه الاتفاقية ما يؤثر على حق كل دولة متعاقدة في أن تسن أو تبقي في تشريعاتها الوطنية تدابير ملائمة للمعاقبة على الأفعال غير المنضبطة والمشاغبة، التي ترتكب على متن الطائرة.





ما كان يتم في الشوارع من شغب أصبح يتم كذلك على متن الطائرات مع فارق أنه لا توجد في الطائرة شرطة إضافة إلى خطورة هذه الحوادث على سلامة الطائرات

المشاغبين أو غير المنضبطين. وقد سجل الفريق آنذاك، رغم عدم توفر المعلومات بصفة شاملة، النمو السريع للحوادث، التي لها علاقة بالركاب المشاغبين، وسجل أن ما كان يتم في الشوارع، أصبح يتم كذلك على متن الطائرات، إلا أنه خلافا للشوارع لا توجد في الطائرة شرطة، إضافة إلى خطورة هذا النوع من الحوادث على سلامة الطائرات.

في هذا السياق، اقترح فريق العمل اتخاذ إجراءات فعالة لمواجهة هذه المعضلة، وحدد هذه الإجراءات في:

- إعداد لائحة للأحداث التي يجب إدخالها في القوانين الوطنية
- توسيع الاختصاصات لتشمل هذه الأحداث

• إعداد آلية خاصة لمعالجة المخالفات كما سجل الفريق أنه يجب تقسيم المخالفات إلى:

- الأعمال التي يمكن تصنيفها كجريمة وتتطلب المتابعة القضائية
 - الأعمال التي يمكن تصنيفها كمخالفات وتتطلب المعاقبة الإدارية
- وأكد الفريق على ضرورة التمييز في

1 فمل غير منضبط لكل 1200 رحلة طيران، وعلى المدى المتوسط، ما بين 2007 ونصف سنة 2013، سجل 1 فعل غير منضبط لكل 1708 رحلات طيران، كما أن 29% من تلك الأفعال تطلبت تدخل الشرطة أو مصالح الأمن في مكان هبوط الطائرة، وسجلت، في سنة 2012، تدخل الشرطة أو مصالح الأمن بسبب سبعة أفعال غير منضبطة.

وينبغي التركيز على الفرق الشاسع بين الإرهابي والمشاغب أو غير المنضبط، فالإرهابي يخطط للأعمال التخريب، التي سيقوم بها، ويهيء لها بسابق إصرار، وهو على وعي كامل بنتائج تصرفاته. بينما المشاغب أو غير المنضبط يقوم بأفعاله بصفة عفوية رغم خطورتها في بعض الأحيان.

تصنيفات الأفعال المرتكبة

من الركاب المشاغبين

ونظرا لخطورة سلوكيات الركاب المشاغبين أو غير المنضبطين، فقد شرعت منظمة الطيران المدني الدولي في الاهتمام بصفة رسمية بالموضوع، منذ سنة 1997، حيث تم تكوين فريق لدراسة موضوع الركاب

المثال لا الحصر، كما يلي:

- عدم توفير نفس الخدمات، التي تقدم في الإعلانات الإشهارية
- البطء في الخدمات المقدمة في المطارات
- التأخيرات في مواعيد الإقلاع مما يؤثر على راحة الركاب ويدفع البعض إلى تناول الكحول لقضاء الوقت
- ضيق مقاعد الطائرة
- تعامل طاقم الطائرة عند الانزعاج من الراكب المجاور
- الخوف من الركوب في الطائرة مما يؤدي إلى تناول الكحول أو المخدرات للتغلب على الخوف
- الجهل بواجبات الراكب وعدم الوعي بخطورة ما يقوم به كعدم الامتثال للتعليمات الخاصة باستعمال أجهزة المواصلات والأجهزة الإلكترونية، وهذا ما يمكن أن يؤثر على جهاز اتصالات الطائرة ويغير اتجاهها
- تعامل بعض أطقم الطائرة غير الملثمين مع الراكب
- أما في ما يخص الأعمال، التي يقوم بها الراكب المنضبط، فهي:
- التدخل في الطائرة
- استهلاك المخدرات
- رفض الامتثال لتعليمات الطاقم أو شركات الطيران
- المواجهة اللفظية مع أعضاء الطاقم أو ركاب آخرين
- المواجهة الجسدية مع أعضاء الطاقم أو الركاب الآخرين
- التدخل في أشغال طاقم الطائرة أو رفض اتباع التعليمات على ركوب الطائرة أو تركها
- القيام بالتهديدات التي يمكن أن تؤثر على سلامة الطاقم والركاب والطائرات
- التحرش الجنسي

نمو متسارع للشغب على متن الطائرة

وحسب الاتحاد الدولي للنقل الجوي، فقد سجل، في سنة 2010، 1 فعل غير منضبط لكل 1359 رحلة طيران، وأصبح، في 2011،

المخالفات بين:

- تلك التي تعرقل عمل طاقم الطائرات في عمله
- المخالفات التي يرفض الراكب احترام تعليمات طاقم الطائرات

اختصاصات وآليات لمعالجة

مخالفات المشاغبين

في ما يخص توسيع الاختصاصات، فإن الهدف منها اتخاذ الإجراءات الفعالة لتطبيق القوانين الخاصة بمرتكبي الشغب على متن الطائرة. كما يجب الأخذ بعين الاعتبار الدولة المشغلة والدولة التي تسجل فيها الطائرة في ما يخص تطبيق الاختصاصات لمحكمة مرتكبي الحوادث على متن الطائرة.

في ما يخص الآلية لمعالجة المخالفات المتعلقة بالركاب المشاغبين، فقد اقترح الفريق إعداد قانون نموذجي مع معطيات استرشادية وتعديل الملحق 17 وتعديل اتفاقية طوكيو لسنة 1963، وإعداد آلية جديدة دولية عبارة عن خليط من كل هذه المقترحات.

بعد ثلاث سنوات من العمل، توصل الفريق إلى إعداد نموذج تشريعي قدم للجمعية العمومية 33، حيث أقرت الجمعية القرار التالي: إصدار تشريع وطني بشأن بعض الاعتداءات التي ترتكب على متن الطائرات (مسألة الركاب المشاغبين/ غير المنضبطين) مع العمل على متابعة دراسة موضوع استصواب معاهدة طوكيو لسنة 1963.

مسألة الركاب المشاغبين تختلف في طبيعتها عن الهجمات الكبيرة ضد الطيران المدني مثلما هناك فرق شاسع بين الشخص الإرهابي وبين المشاغب أو غير المنضب

في إطار تنفيذ قرار الجمعية العامة، تم توزيع الكتاب الدوري الصادر عن الأيكاو 288-LE/1 تحت عنوان: «المواد الإرشادية بشأن الجوانب القانونية لمشكلة الركاب المشاغبين / غير المنضبطين» في 2002/6/28.

وقصد التثبيت من مدى اتخاذ الدول المتعاقدة الإجراء المطلوب بإدراج التشريع النموذجي في قوانينها الوطنية ومدى العلاقة بين مقتضيات القوانين الوطنية ومقتضيات التشريع النموذجي في قوانينها الوطنية، تم إجراء استقصاء من خلال مخاطبة الدول. وقد توصلت منظمة الطيران المدني آنذاك (2003/11/4) بـ 76 رداً. وكانت الأجوبة كما يلي:

• أشارت معظم الدول التي ردت على الخطاب أنها كانت على وعي بمسألة الركاب المشاغبين/ غير المنضبطين وأنها اتخذت إجراءات لمعالجة الموضوع.

• 24% من مجموع الردود (أي 10% من مجمل عدد الدول المتعاقدة لدى الأيكاو) أدرجت في قوانينها بصورة كاملة أو جزئية التشريع النموذجي الموصى به في القرار A-33-4.

• 39% من مجموع الردود (30 دولة) أفادت أنها في طور دراسة القرار أو تنفيذه.

من جهة أخرى، أشارت بعض الدول إلى وجود صعوبات لضم النص التشريعي النموذجي للأيكاو في قوانينها الوطنية.

أما في ما يخص فقرة الاختصاص الواردة في الفقرة 4 من التشريع النموذجي، فهناك اتجاه نحو الحذر في ما يخص مد نطاق الاختصاص ليشمل مكان هبوط الطائرة، التي ارتكبت على متنها الجريمة.

وتجب الإشارة إلى أن مجموعة الدراسة التي تم إنشاؤها في 2005/11/29 لمساعدة الأمانة العامة للأيكاو على إعداد ميثاق قانوني دولي لتغطية التهديدات الجديدة والناشئة ضد الطيران المدني، قد طلبت توجيهها من مجلس منظمة الطيران المدني الدولي حول ما إذا كان

ينبغي إدخال تعديلات على الاتفاقية الخاصة بالجرائم وبعض الأفعال المرتكبة على متن الطائرات الموقعة في طوكيو في تاريخ 1963/9/14، بحيث تشمل الركاب المشاغبين، وقد قدم المجلس في 2007/3/7 بعض الإرشادات، حيث أوضح أنه برز توافق للآراء على أن مسألة الركاب المشاغبين تستحق أن ينظر فيها الأيكاو في منبر آخر، لأن مسألة الركاب المشاغبين تختلف في طبيعتها عن الهجمات الكبيرة ضد الطيران المدني.

إجماع دولي حول موضوع الركاب

المشاغبين

في دورته 194 (2011/11/15)، قرر مجلس الأيكاو الطلب من رئيس اللجنة القانونية تشكيل لجنة فرعية خاصة تابعة للجنة القانونية بهدف استعراض اتفاقية طوكيو 1963، مع إشارة خاصة للركاب غير المنضبطين. وقد تدارست اللجنة القانونية في اجتماعها (35) في الفترة 2013/5/15-6 مقترح اللجنة الفرعية حول الجرائم ووافقت اللجنة عليه، والذي ينص على تشجيع الدول اتخاذ التدابير للشروع في إجراءات جنائية أو إدارية ملائمة ضد أي شخص يرتكب على متن الطائرة أي جريمة أو فعل من الجرائم أو الأفعال المنصوص عليها في اتفاقية طوكيو 1963، ولاسيما الاعتداء على أحد أعضاء الطاقم أو عدم الانصياع للتعليمات القانونية، التي يصدرها قائد الطائرة أو من ينوب عنه.

في دورته 199 (2013-6-14)، قرر مجلس الأيكاو أن يطلب عقد مؤتمر دبلوماسي لتعديل اتفاقية طوكيو 1963، وبعد ذلك طلبت الجمعية العمومية (38) أن تشارك في المؤتمر الدبلوماسي. وقد شارك في المؤتمر 82 دولة، وسبع منظمات دولية وإقليمية. وكان موضوع إدراج الركاب غير المنضبطين أو المشاغبين ضمن تعديل اتفاقية طوكيو 1963 هو الموضوع، الذي لم تتم مناقشته، وكان عليه الإجماع، خلافاً للمواضيع الأخرى، وخاصة حراس الأمن على متن الطائرات، وتوسيع الاختصاص القضائي.

أهمية التكوين والتدريب في سياق احتياجات سوق الطيران المدني المستقبلي

في مفاهيم الإدارة الجديدة هو ذلك الاشتغال التام والعناية الفائقة بالموارد البشرية باعتبارها الحجر الأساس والموارد الأهم الذي تعتمد عليه أي مؤسسة أو إدارة في تحقيق أهدافها. فتطوير قدرات الموظف أو الفني أو العامل مرتبطة باكتساب المعارف الجديدة التي تسير مستجدات العصر من تكنولوجيا حديثة وابتكارات ومناهج وطرق عصرية وأساليب ناجحة للتسيير وهو ما يؤكد على مزايا التدريب والتأهيل والتكوين المستمر للرفع من وتيرة العمل وجودته ومردوديته.



م. إبراهيم بنعمر
مستشار بالهيئة

تعد التنمية البشرية المؤشر الحقيقي للنهضة الشاملة لما لها من تأثير إيجابي في مواجهة التحديات التكنولوجية والفنية والاقتصادية والخدماتية، حيث تلعب المعاهد والكليات والأكاديميات والمراكز المتخصصة في مجال الطيران المدني الدور الحيوي في تكوين وتدريب الكوادر، وبناء القدرات بمرافق الطيران في شتى تخصصاته وشعبه.

إن أبرز ما أحدثته المتغيرات والتوجهات العالمية وروافدها الإقليمية والمحلية من تأثيرات جذرية



الدراسات النظرية ونتائج الدورات التدريبية والورشات المهنية، وانعكاسات ذلك تؤكد إنجازات القيمة لمؤسسات التعليم والتدريب ذات الصبغة المتميزة عالمياً والتي تكون الموارد البشرية مما يرجع بالمروددية والجودة ودقة العمل، كما أن الضرورة تقتضي من جميع مكونات الطيران المدني العربي، سلطات وشركات وفاعلين في الميدان، العمل بكل جهد وفاعلية للاستفادة من التجارب العالمية الناجحة في مجال التكوين والتدريب، والأخذ بأساليب ومناهج التكوين المتبعة لدى المعاهد العالمية المعتمدة والمرتكزة على أسس علمية تتواصل مع التطور التكنولوجي بهدف إنتاج الجودة المطلوبة.

متطلبات منظمة الطيران المدني الدولي

ومن جهة أخرى، تلعب الإيكاو دوراً ريادياً في قيادة آليات ومستجدات التدريب والتكوين والمصاحبة والمراقبة الفنية من خلال الالتزام بالمعايير والإجراءات الموصى بها في هذا المجال.

وقد توجهت الإيكاو نحو العديد من المفاهيم التشغيلية الجديدة من خلال الانتقال من المسار القائم على الأنظمة والمعدات إلى التوجه القائم على الأداء، والذي يتطلب تدريب وتكوين طاقات بشرية قادرة على تسيير وتشغيل التجهيزات والمعدات التكنولوجية الحديثة وتعميم الفائدة لمشغلي الطائرات ومستخدمي الفضاء الجوي، وإدارة المطارات مع الأخذ بعين الاعتبار الدور الجديد للمنظمات الإقليمية الموصى به من طرف الإيكاو، والذي يدعو المنظمات الإقليمية بتولي مسؤولية تطوير قطاع الطيران المدني كل في أقاليمه.

وعلى هذا الأساس، وطبقاً للقواعد الدولية المعتمدة وملاحق اتفاقية شيكاغو، والوثائق الأخرى الصادرة عن المنظمة، أصبح حتمياً اليوم، الذي

العربية، أصبح من الضروري تكوين الموارد البشرية من الإداريين والفنيين والمتخصصين والعاملين الذين يسهرون على تديير وتسيير وتشغيل الأجهزة الفنية والآليات الحديثة والتجهيزات، ذات الصبغة التكنولوجية الدقيقة، وهذا ما يؤكد الإلزامية القصوى للتدريب والتكوين وإعادة التأهيل لكافة الموارد البشرية العاملة في شتى مجالات الطيران المدني، حيث تطل علينا يومياً المستجدات والاختراعات والابتكارات الفنية، وتساريفها كذلك تطورات على مستوى التديير والتسيير والتشغيل والإصلاح والمعالجة، وهذا ما يستدعي التنبيه والإصرار على بذل أقصى الجهود للعمل على فتح المجال الأوسع للعاملين في الطيران المدني، قصد إعادة تأهيلهم وتكوينهم، من خلال المراكز والمعاهد والكليات المتخصصة، وتوفير الأساتذة والمدربين، ووضع برامج تدريبية ومناهج للتكوين تكون بمثابة خريطة بناء للمستقبل توفر الكوادر من الفنيين والمهندسين في كل شعب الطيران المدني.

ومع فتح الأفق الواسع للبحث العلمي والتطور التكنولوجي أخذت الدروس التطبيقية على مستوى التكوين تترجم إلى أعمال ملموسة علمياً، مما يعزز الاستفادة من البحوث وخلصات

خريطة بناء مستقبل الطيران المدني
يعتبر التدريب من أهم آليات تكوين الأطر الفنية، وهو نهج اتخذته منظمة الطيران المدني الدولي لمساعدة الدول المتعاقدة، حيث حقق هذا الجانب الكثير من الفوائد لرفع كفاءة الموارد البشرية التي من خلالها يتحقق التشغيل بمعطيات سلامة جيدة وأمنة وأيضاً يتحقق عنصر مهم وهو مواكبة التقدم التكنولوجي السريع الذي يعرفه مجال الطيران المدني بعد ثورة المعلومات والإنترنت، وعلى الخصوص مستجدات المراقبة الجوية عبر الأقمار الصناعية والتجهيزات والكواشف الإلكترونية الخاصة بأمن الطيران والمكونات التقنية الدقيقة التي تدخل في صناعة الطائرات الحديثة، وغيرها من التجهيزات الخاصة بالملاحة الجوية والاتصالات والمراقبة بالإضافة إلى اقتصاديات النقل الجوي والصلاحية الجوية وإدارة المطارات وقوانين الطيران ومستجدات البيئة للحد من انبعاثات الغازات.

وحيث إن وتيرة التطوير والتحديث في مجال صناعة الطيران المدني هي جد سريعة بحكم المنافسة القوية بين الشركات المصنعة التي تدفع نحو المزيد من الابتكارات والمزيد من المنتجات الفنية ذات الفاعلية والدقة والجودة. واستفادة من هذه التطورات وإدخالها في سوق العمل لدى مصالح الطيران المدني





تشهد فيه صناعة الطيران تقدماً مضطرباً ومتسارعاً، توحي الدقة في اختيار العمالة والأطر والفنيين من ذوي المهارة والكفاءة، بمستوى منهجي متطور، يفى بتطلعات ورغبات وطموحات السلطات والفاعلين في الميدان.

الجيل المقبل في سوق الطيران المدني

بالاعتماد على الدراسات والإحصائيات الميدانية، وأخذاً بالاعتبار توقعات الباحثين والفاعلين والمستثمرين في قطاع الطيران المدني، ستعرف صناعة الطيران مزيداً من التطوير والابتكار والتنوع في المنتج الفني والصناعي والخدمات، مما يصاحبه، بلا شك، نمو متسارع للحركة الجوية.

ففي 2020، من المرتقب أن تنقل شركات الطيران 4 ملايين راكب مقارنة مع ما يناهز 3 ملايين راكب حالياً.

وفي عام 2020 كذلك، ستزداد عدد الرحلات من 28 مليوناً إلى ما يقارب 36 مليون رحلة، وسيعرف العالم بناء وتشيد المئات من المطارات الدولية، ليصل إلى 2000 مطار دولي، كما يتوقع تزايد عدد الطائرات من 17 ألف طائرة إلى 25 ألف طائرة جديدة.

وبحلول 2020، سيحتاج قطاع الطيران إلى 480 ألفاً من المهنيين المتخصصين في صناعة الطيران المدني، و330 ألفاً من الطيارين، و70 ألفاً مراقب جوي، إضافة إلى إعداد أخرى من المهن المتنوعة الجديدة، التي تدخل في صناعة وخدمات الطيران.

كما أن هناك الكثير من التحديات الموازية، التي تواجه قطاع الطيران، مرتبطة بالتحويلات والمتغيرات التكنولوجية والاقتصادية والتجارية، التي ستعرفها البنيات المطارية، وفي أطقم الطائرات الحديثة، واحترام البيئة، وإدارات الأمن والسلامة، على أن يتوافق ويتلاءم التكوين والتدريب مع الاختصاصات الدقيقة المطلوبة في سوق صناعة الطيران.

احتياجات منظومة

الطيران المدني العربي

إن احتياجات منظومة الطيران المدني العربي من العمالة المؤهلة والكفاءات البشرية المتخصصة في مجال الطيران المدني، وفي سياق ما تم تقديمه كمؤشرات مستقبلية متوقعة، تدفع بالأكيد إلى ضرورة إيلاء التكوين والتعليم والتدريب والتأهيل كامل العناية والاهتمام، قصد مسايرة التطورات والمستجدات والتحويلات الكبرى، التي تعرفها صناعة الطيران، ومع تزايد نمو حركة النقل الجوي وتضاعف عدد الطائرات والمطارات الدولية والاستثمارات الضخمة في كل مكونات القطاع، ومع الوتيرة المتنامية للموظفين والعاملين الذين سيحاولون على التقاعد في العقد المقبل، فإن كل ذلك يستدعي الانخراط الفوري في سياسة التكوين والتدريب والتعليم للجيل المقبل من العاملين في منظومة الطيران، وبالعدد المطلوب، حيث إن هذا الموضوع يمثل إنذاراً لكافة المسؤولين والفاعلين وبالخصوص سلطات الطيران المدني وشركات النقل الجوي ومؤسسات التعليم والتدريب وإدارات المطارات مع التأكيد على أهمية الاحتياجات من الموارد البشرية لسوق

العمل في مجال الطيران المدني للعشر سنوات المقبلة، خاصة من مهن الطيران المتوقعة للجيل المقبل، علماً أن واقع تطور الطيران المدني العربي، وبالخصوص في منطقة الشرق الأوسط والخليج العربي، سوف تعرف أكثر نسب للنمو، سواء في الحركة الجوية أو مع تضاعف اقتناء الطائرات، وبناء المطارات الضخمة والاستثمارات الهائلة المخصصة للقطاع في شتى مكوناته الصناعية والاقتصادية والتجارية والخدماتية والتكنولوجية الدقيقة، التي تدخل أساساً في الأنشطة المستقبلية للملاحة الجوية، والتجهيزات المتطورة للرفع من كفاءة وجودة أمن وسلامة الطيران المدني.

إن مستقبل الطيران المدني العربي مرهون بأجياله المقبلة المؤهلة والمتدربة والمتخصصة في مهن الطيران الجديدة. بالإضافة إلى ما تحتاجه منظومة الطيران المدني العربي من طيارين ومراقبين وتقنيين وإداريين واقتصاديين وتجاريين ومتخصصين في مجال التسويق والترويج، وذلك قصد مواجهة حدة المنافسة، وإبراز الجدية المهنية لتحقيق المردودية والجودة المطلوبة، التي من الأكد تنبع الربحية، والبقاء في السوق، وضمان الاستمرارية.

سياسة منظمة الطيران المدني الدولي لتقليل الانبعاثات

■ حسين العمري

ينظر في اعتماد المزيد من القواعد القياسية، وإدخال العديد من التعديلات الأساسية، على الملحق 16، تتلاءم مع التطور التكنولوجي والمستجدات الفنية الحديثة. 2/ طلبت الجمعية العمومية 32، خلال سنة 1998، من مجلس الإيكاو دراسة عبر لجنة حماية البيئة مختلف التصورات للحد أو تقليل انبعاثات الغازات الناتجة عن الطيران المدني الدولي، أخذا بعين الاعتبار مقترحات تقرير فريق العمل الدولي، حول تغيير المناخ وكذلك متطلبات بروتوكول كيوتو. 3/ في اجتماعها بتاريخ 17 يناير 2001، اقترحت لجنة حماية البيئة على مجلس الإيكاو متابعة إعداد الوسائل الضرورية

طبقا لاتفاقية شيكاغو عام 1944، ومن ضمن الإجراءات التي اتخذت لحماية البيئة ما يلي:

- في 1968، قررت الجمعية العمومية للإيكاو الاعتراف بمشكلة الضوضاء.
- في 1971، اعترفت الجمعية العامة للإيكاو بالآثار البيئية، وهذا ما تضمنه الملحق 16 في المجلدين الأول والثاني.
- في عام 1983، تم دمج اللجنتين الخاصتين بالضوضاء والانبعاثات لتشكيل لجنة واحدة: لجنة حماية البيئة. وهي لجنة فنية.
- خلال 1993-1999، استنادا لتوصيات لجنة حماية البيئة، اعتمد المجلس قواعد قياسية صارمة تضع حدا لأكاسيد النتروجين، ومازال المجلس

هناك وعي عميق لدى منظمة الطيران المدني الدولي (الإيكاو)، بالآثار الضارة بالبيئة، التي يفرزها النشاط المتعلق بالطيران المدني، مما يجعلها تنشغل، مبكرا، بالبحث عن كل ما من شأنه الحد من آثار الانبعاثات على المناخ العالمي، وعلى صحة البشر ورفاهيتهم. وفي هذا الصدد، يمكن أن نسجل، في ما يلي، أبرز محطات هذا الانشغال البيئي العميق لدى الإيكاو، وندرج مختلف المبادرات، التي اتخذتها بشأن تقليل الانبعاثات:

1/ أقرت منظمة الطيران المدني الدولي الأهداف الاستراتيجية لسياستها من خلال اعتماد العديد من الإجراءات النظامية والفنية للرقى بمجال الطيران المدني،





لبرنامج تبادل حقوق انبعاثات الطيران المدني أخذاً بعين الاعتبار الاتفاقية الإطار للأمم المتحدة حول تغيير المناخ والتي تعترف بأن منظمة الطيران المدني الدولي هي الهيئة الدولية التي ينبغي للدول المتقدمة البحث عبرها للحد أو تقليص انبعاثات الغازات الدافئة التي ينتجها الطيران المدني.

3/ جاء في الملحق للوثيقة 9848 الخاصة بتوصيات الجمعية العامة 35 حول البيئة: • أن الجمعية العامة تطلب من الدول المتعاقدة عدم اتخاذ إجراءات أحادية الجانب لفرض رسوم على انبعاثات الغازات الدافئة قبل الجمعية العامة لسنة 2007.

• في ما يخص تجارة حقوق الانبعاثات، تقرر متابعة إعداد نظام مفتوح لتبادل حقوق الانبعاثات في مجال الطيران المدني

• تطلب من مجلس الإيكاو متابعة التركيز على منهجين في متابعة عمله بشأن هذا الموضوع.

وحسب المنهج الأول، تساند الإيكاو إعداد نظام طوعي لتبادل الحقوق، التي يمكن أن تقترحه الدول المتعاقدة والمنظمات الدولية المهتمة.

أما المنهج الثاني، فستعمل الإيكاو على توفير المعطيات لفائدة الدول المتعاقدة لإدماج انبعاثات الطيران المدني في برامج تبادل حقوق انبعاثات الغازات، تطبيقاً للاتفاقية الإطار للأمم المتحدة حول تغيير المناخ.

وفي كلتي الحالتين، يجب أن يتأكد المجلس من الخطوط العريضة لنظام مفتوح لتبادل حقوق الانبعاثات، يأخذ بعين الاعتبار الأسس البنوية والتشريعية لمشاركة الطيران في نظام مفتوح لتبادل الحقوق، بما في ذلك المحاضر والمراقبة والمطابقة.

4/ أصدرت الجمعية العمومية في الدورة السادسة والثلاثين (2007) القرار /- 36 22 - تنص فيه على أن المشاركة في مخطط الاتجار بالانبعاثات، ينبغي أن تكون على

أقرت الجمعية العمومية للإيكاو مجموعة من المؤشرات لبيئة الطيران وهي:

- تقييم الأداء لعمليات الطيران
- فعاليات القواعد والسياسات
- تشجيع الفهم الأفضل للاستخدام المحتمل
- آثار الانبعاثات ذات الصلة
- الوقود البديل
- مواصلة العمل والجهود على الصعيد الإقليمي وعلى مختلف المجموعات لمراجعة طرق خدمات الحركة الجوية لتحقيق فوائد بيئية.

كما تم تحديد مهام الفريق بصورة عامة قصد تمكنه من النظر في معالجة آثار الطيران في تغيير المناخ، وتشمل هذه المهام:

- تحسين تكنولوجيا صناعة الطيران
- المعدات الأرضية
- تدابير التشغيل
- تقصير مسافات الطرق الجوية
- تخفيف الازدحام
- استخدام التدابير القائمة على آليات السوق بما فيها الحوافز الاقتصادية الإيجابية
- استخدام طائرات حديثة
- خيارات أخرى ربما ينظر إليها الفريق ترمي إلى تحسين أداء الطيران المدني الدولي.

6/ اجتماع لجنة حماية البيئة في فبراير 2007

أساس الموافقة المتبادلة فقط، وهذا موقف الأغلبية، بينما تحفظت 42 دولة أوروبية.

كما حددت برنامج عمل المنظمة لفترة ثلاثية تهتم العناصر التالية:

- التقييم المنتظم لتأثير الطيران على البيئة والتطوير المستمر للأدوات.
- الإعداد والتحديث المستمر من خلال لجنة البيئة للقواعد والإرشادات للدول المتعاقدة بشأن تطبيق التدابير التي تهدف إلى تخفيض أو الحد من تأثير الانبعاثات.

• تقديم المشورة إلى مؤتمر الأطراف في اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ قصد المساهمة في الحلول الفنية والتدابير القائمة على آليات السوق، مع مراعاة المتضمنات المحتملة لمثل هذه التدابير لكافة الدول النامية منها والمتقدمة.

• تشكيل فريق جديد يعنى بالطيران الدولي وتغير المناخ (GIACC) متكون من كبار المسؤولين الحكوميين، الذين يمثلون جميع أقاليم الإيكاو مع المشاركة العادلة بين الدول النامية والمتقدمة، لغرض إعداد توصية المنظمة على شكل برنامج عمل قوي بشأن الطيران الدولي استناداً إلى توافق الآراء.

5/ شكل الفريق بقرار من الجمعية العامة في شهر سبتمبر 2007. وقد جاء في القرار:

- الطيران المدني الدولي.
- وافق الفريق المعني بالطيران الدولي وتغيير المناخ على أن قرارات هذا الفريق لا تصدر حكماً مسبقاً عن نتائج المفاوضات في إطار اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية المتعلقة بتغير المناخ وبروتوكول كيوتو.
- يقر الفريق المعني بالطيران الدولي وتغيير المناخ بالمبادئ والأحكام بشأن المسؤوليات المشتركة وإن كانت متباينة، على أن تتولى البلدان المتقدمة دور الريادة في إطار اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية المتعلقة بتغير المناخ وبروتوكول كيوتو.
- يقر الفريق المعني بالطيران الدولي وتغيير المناخ بمبادئ عدم التمييز والفرص المتكافئة والعادلة لتطوير الطيران المدني على النحو المنصوص عليه في اتفاقية شيكاغو.
- في حين لم يحرز أي توافق آراء، يرى بعض أعضاء الفريق المعني بالطيران الدولي وتغيير المناخ أن برنامج العمل لا يتناول الالتزامات الواردة في إطار المادة 2-2 من بروتوكول كيوتو.
- رغم إدخال تحسينات جوهرية على قطاع الطيران في ما يخص استخدام الوقود بكفاءة وأثر التدهور الاقتصادي

- على الدول تطبيق التعريف الذي يعطيه الفريق الحكومي الدولي المعني بالتطورات المناخ لانبعثات المحلية والدولية، قصد احتساب الغازات الدفيئة الناتجة عن الطيران المدني.
- يجب على الدول وضع ترتيب للمحاسبة يضمن احتساب انبعاث الغازات الناتجة عن الطيران المدني الدولي بشكل منفصل عن الأهداف الخاصة التي حددتها الدول بموجب بروتوكول كيوتو.
- في ما يتعلق بالوحدات التجارية، على الدول أن تأخذ في الاعتبار في اختياره الكفاءة الاقتصادية، والمحافظة على البيئة والإنصاف والقدرة التنافسية.
- علماً أن هذه المقترحات تدخل في إطار منهجية شاملة لتقليص الانبعاثات.
- 7/ توصيات فريق الجياك أوصى الفريق في اجتماعه الأخير في يونيو 2009 ببرنامج عمل بتوافق الأعضاء يحتوي على 21 بنداً كالتالي:
- يقر الفريق المعني بالطيران الدولي وتغيير المناخ بالأهمية الحاسمة لمعالجة تغيير المناخ، وبالتالي الحاجة إلى السعي لإيجاد سبل وطرق لخفض وتقليص أثر انبعاثات غازات الدفيئة على المناخ العالمي، والناشئ عن

- على إثر الاجتماع السابع للجنة البيئة في فبراير 2007، أصدرت منظمة الطيران المدني الدولي بلاغاً حول نتائج الاجتماع جاء فيه:
- إن لجنة حماية البيئة التابعة للإيكاو توصلت بالتوافق إلى مقترحات التوجهات التي ستسمح لـ187 دولة متعاقدة في المنظمة إدخال انبعاثات الغازات للطيران الدولي في نظامها لتبادل الانبعاثات، تطبيقاً لاتفاقية الإطار للأمم المتحدة حول تغيير المناخ. وأن توصيات اللجنة انطلقت من أشغال خبراء مرموقين ومعترف لهم عالمياً بخبرتهم، وستتم دراستها من مجلس الإيكاو. وقد جاء في التوصيات:
- أن مشغلي الطائرات هي الجهة المسؤولة عن الطيران الدولي من أجل تجارة الانبعاثات
- أن يستند على الانبعاثات التراكمية لكل الرحلات الجوية التي كل يقوم بها مشغل الطائرة.
- تعمل الدول على تحديد عتبة لإدراج التي يستند عليها في النشاط الكلي للنقل الجوي (مثال انبعاثات CO₂ و/ أو وزن الطائرة كأساس للإدراج.
- تشرع الدول في تنفيذ نظام تجارة الانبعاثات بالافتقار على ثاني أكسيد الكربون.





الراهن، يعترف هذا الفريق بأن النمو المتوقع للحركة الجوية الدولية سيوافق المكاسب من التحسينات المتوقع جنيتها حاليا من استخدام الوقود بكفاءة، والتي أسفرت سنة بعد سنة عن زيادة في إجمالي محروقات الوقود.

- يوصي الفريق المعني بالطيران الدولي وتغيير المناخ بإعداد استراتيجية كي يتسنى للجهود المبذولة تحقيق الأهداف التطلعية العالمية.
- يكمن هدف عام 2012 قصير الأجل، الذي اتفق عليه الفريق المعني بالطيران الدولي وتغيير المناخ في تحسين متوسط استخدام وقود الأسطول أثناء الخدمة بكفاءة في عمليات الطيران الدولي بمعدل 2%، والذي يحسب على أساس حجم الوقود المستخدم في الطن الكيلومترى الإرادي المنقول.
- اتفق الفريق على تحقيق الأهداف ذات الأجلين المتوسط والطويل في شكل استخدام الوقود بكفاءة، ويوصي الفريق بشكل خاص بإدخال تحسينات سنوية بنسبة 2% في الأجل المتوسط إلى غاية عام 2020، ويوصي هذا الفريق بإدخال تحسينات سنوية بنسبة 2% في الأجل الطويل من عام 2021 إلى عام 2050 لتحقيق هدف تطلعي عالمي يتمثل في استخدام الوقود بكفاءة.
- تتحدد هذه الأهداف استنادا إلى التوقعات، ويوصي الفريق المعني بالطيران الدولي وتغيير المناخ بأنه سيجري استعراض هذه الأهداف بشكل دوري في ضوء التقدم العلمي والتكنولوجي. ولبلوغ هذه الأهداف، ستكون هناك حاجة إلى استثمارات كبيرة في مجال التقدم التكنولوجي.
- بالإضافة إلى الأهداف المتعلقة باستخدام الوقود بكفاءة، نظر الفريق المعني بالطيران الدولي وتغيير المناخ في الأهداف التي يمكن أن تعبر عن طموح أكبر. وركزت المناقشات على

وضعها الفريق، والتي يمكن للدول أن تختار منها ما تشاء (أنظر الموقع التالي: <http://www.icao.int>)، وتشمل تطوير التكنولوجيا المتعلقة بالطائرات، وتحسين إدارة الحركة الجوية واستخدام الهياكل الأساسية، وزيادة كفاءة العمليات، والتدابير الاقتصادية القائمة على آليات السوق، والتدابير التنظيمية. وتتضمن هذه المجموعة تدابير تيسر الحصول على المساعدة، لاسيما بالنسبة للبلدان النامية.

- قدم الفريق جدولا أوليا يوضح مجموعة التدابير، التي يمكن مواصلة تطويرها بواسطة الإيكاو. ويوصي هذا الفريق أيضا بأنه ينبغي أن تواصل الإيكاو تطوير وتحديث إرشادات موجهة إلى الدول، عند الضرورة، بشأن اعتماد هذه التدابير، بما في ذلك التدابير اللازمة لمساعدة البلدان النامية، وكذلك الحصول على الموارد المالية، ونقل التكنولوجيا وبناء القدرات.
- يقر الفريق بوجود خلاف بشأن تطبيق التدابير القائمة على آليات السوق عبر الحدود الوطنية. ويوصي هذا الفريق بأن يضع مجلس الإيكاو عملية تحدد إطارا لهذه التدابير في مجال الطيران الدولي، مع مراعاة استنتاجات الاجتماع رفيع المستوى والاجتماع الخامس

تحقيق الهدف المتمثل في نمو تعادل الأثر الكربوني بحلول عام 2020، وذلك في الأجل المتوسط. وناقش هذا الفريق خفض انبعاثات الكربون في الأجل الطويل. ولم يحرز أي توافق في الآراء في كلا الحالتين، ويوصي الفريق بإنجاز مزيد من العمل في ما يخص الأهداف ذات الأجلين المتوسط والطويل.

- في حين لم يحرز أي توافق في الآراء، إذ يرى بعض أعضاء الفريق المعني بالطيران الدولي وتغيير المناخ أنه سيكون من الضروري والمجدي، لتحقيق نمو تعادل الأثر الكربوني في الأجل المتوسط، بخصوص خط الأساس لعام 2005، وكذلك لتحقيق خفض كبير في انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في الأجل الطويل في مجال الطيران العالمي.
- لن تمنح الأهداف، بموجب الإستراتيجية الموصى بها، أي التزامات محددة إلى الدول كل على حدة. أما الظروف المختلفة، وقدرات كل منها ومساهمة الدول النامية والمتقدمة في تركيز انبعاثات الدفينة في الغلاف الجوي فستحدد إلى أي مدى يمكن أن تساهم كل دولة من الدول في بلوغ الأهداف التطلعية العالمية.
- يوصي الفريق بضرورة أن يعتمد المجلس مجموعة من التدابير التي

فرض التزامات محددة على فرادى الدول. وستحدد الظروف المختلفة والقدرات ذات الصلة وإسهام الدول النامية والمتقدمة في تركيز انبعاثات غازات الدفيئة الناجمة عن الطيران في الغلاف الجوي إلى أي مدى يمكن أن تساهم كل دولة في بلوغ الأهداف العالمية الطموحة.

- ستقوم الإيكاو بوضع عملية ترمي إلى استحداث إطار للتدابير القائمة على الأسواق في مجال الطيران الدولي، مع مراعاة الاستنتاجات التي توصل إليها الاجتماع الرفيع المستوى والاجتماع الخامس عشر لمؤتمر الدول الأطراف في اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية المتعلقة بتغير المناخ ومراعاة التذيلات والقرارات ذات الصلة الصادرة عن الجمعية العمومية للإيكاو من أجل إكمال هذه العملية على وجه الاستعجال.

- وستقوم الإيكاو بشكل منظم بإبلاغ اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية المتعلقة بتغير المناخ عن انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناشئة عن الطيران الدولي، كجزء من إسهامها في تقييم التقدم المحرز في إجراءات التنفيذ في القطاع، وذلك على أساس المعلومات التي أقرتها دولها المتعاقدة.

- تشجيع الدول على تقديم خطط عملها التي تعرض سياساتها وإجراءاتها ذات الصلة وإبلاغ الإيكاو سنويا عن

عام 2021 إلى عام 2050، محتسب على أساس حجم الوقود المستخدم في الطن الكيلومترى الإيرادي المنقول.

- إذ يضع في اعتباره النتائج ذات الصلة للاجتماع الخامس عشر لمؤتمر الدول الأطراف في اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية المتعلقة بتغير المناخ، وإذ يقر بأن هذا الإعلان يجب ألا يصدر حكما مسبقا على نتائج تلك المفاوضات، ستواصل الإيكاو ودولها المتعاقدة، إلى جانب المنظمات ذات الصلة، العمل معا أيضا على الاضطلاع بالمزيد من الأعمال بشأن الأهداف متوسطة الأجل وطويلة الأجل، لاسيما استطلاع جدوى أهداف أكثر طموحا، بما في ذلك نمو تعادل الأثر الكربوني وتخفيض الانبعاثات، مع مراعاة الالتزامات الجماعية التي أعلنها المجلس الدولي للمطارات ومنظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية واتحاد النقل الجوي الدولي والمجلس التنسيقي الدولي لاتحادات صناعات الطيران والفضاء، بالنيابة عن قطاع النقل الجوي الدولي والظروف الخاصة والقدرات ذات الصلة لدى البلدان النامية والنمو المستدام لصناعة الطيران الدولي كي تنظر فيها في الدورة 37 للجمعية العمومية للإيكاو.

- لن تسفر تحسينات كفاءة استخدام الوقود هذه أو الأهداف الطموحة الأخرى لتخفيض الانبعاثات عن

عشر للدول الأطراف في اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية المتعلقة بتغير المناخ، وذلك للتسجيل بإنجاز هذه العملية.

- ينبغي للمجلس أن يحث الدول على إعداد خطط عمل توضح النهج المقترح في تلك الدول، وتقديم هذه الخطط إلى الإيكاو.

- يوصي الفريق بأن يكلف المجلس الأمانة العامة بإعداد آلية وتنفيذها في إطار المادة السابعة والستين من الاتفاقية لجمع البيانات من الدول عن الحركة واستهلاك الوقود، وذلك على أساس سنوي.

- يوصي الفريق بأن يسعى المجلس إلى إعداد نهج لتزويد البلدان النامية بالمساعدة الفنية والمالية في عملية تقديم التقارير.

- يوصي الفريق بأن يسعى المجلس إلى إعداد قاعدة قياسية تتعلق بثاني أكسيد الكربون تخص الأنواع الجديدة من الطائرات.

- ينبغي للإيكاو أن تبلغ الجمعية العمومية مرة كل ثلاث سنوات بالتقدم التراكمي الذي تحرزه الدول على المستوى العالمي.

8/ مؤتمر رفيع المستوى بشؤون البيئة انعقد بمدينة مونتريال في شهر أكتوبر 2009 المؤتمر الرفيع المستوى بشؤون البيئة واتخذ التوصيات التالية:

- يعتمد الاجتماع رفيع المستوى برنامج عمل الإيكاو بشأن الطيران الدولي وتغير المناخ حسب ما قبله مجلس الإيكاو.

- وإذ تسعى الدول والمنظمات ذات الصلة إلى تنفيذ برنامج عمل الإيكاو بشأن الطيران الدولي وتغير المناخ، فهي ستعمل من خلال الإيكاو لتحقيق تحسين متوسط سنوي عالمي في كفاءة استخدام الوقود بنسبة 2 في المائة في الأجل المتوسط حتى عام 2020، وهدف عالمي طموح لمعدل تحسين كفاءة استخدام الوقود بنسبة 2 في المائة في السنة في الأجل الطويل من





المتمثل في الإبقاء على صافي الانبعاثات العالمية من تكوين الكربون المتأتبة من الطيران المدني الدولي ابتداء من عام 2020 على نفس المستوى، وأن تأخذ في الحسبان الظروف والقدرات الخاصة بكل دولة من الدول، ولاسيما الدول النامية، ومدى نضج أسواق الطيران والنمو المستدام لقطاع الطيران المدني الدولي، وأن الانبعاثات ربما تزداد بسبب النمو المتوقع في الحركة الدولية، حتى يتم تطوير ونشر تكنولوجيات وأنواع وقود أقل انبعاثات، واتخاذ تدابير أخرى مخففة. الفقرة 16-أ: أن تدخل في مشاورات ومفاوضات ثنائية/ أو متعددة الأطراف مع دول أخرى من أجل التوصل إلى اتفاق. الفقرة 16-ب: أن تمنح إعفاءات لتطبيق التدابير القائمة على آليات السوق على الطرق الجوية من وإلى الدول النامية التي تقل حصتها من أنشطة الطيران المدني الدولي عن عتبة 1% من الأطنان الكيلومترية الإردية لأنشطة الطيران المدني الدولي، إلى حين تنفيذ المخطط العالمي. الفقرة ع (الملحق): ينبغي ان تراعي التدابير القائمة على آليات السوق مبدأ المسؤولية المشتركة والمتبينة وقدرات كل طرف، والظروف الخاصة به، ومبدأ عدم التمييز وإتاحة الفرص بنزاهة وعلى قدم المساواة. إن الأمل معقود على الجمعية العمومية 39 المقبلة (2016). وفي هذا السياق، تم تشكيل العديد من فرق العمل أوكلت إليها دراسة مقترحات الإجراءات الاقتصادية لتقليل من الانبعاثات، كما تتم اجتماعات مكثفة لتقريب المواقف قبل الموعد المحدد في الجمعية العمومية 2016.

بشكل انبعاث دورة الحياة من ثاني أكسيد الكربون يمكن إتاحتها في غضون العشر سنوات المقبلة. إلا أن التكلفة وإتاحة أنواع الوقود البديلة المستدامة في مجال الطيران تعد من العراقيل الرئيسية التي تحول دون اعتمادها على نطاق واسع، وخاصة أن ذلك يتطلب استثمارات كبيرة، إضافة إلى أن الطيران لا يستهلك إلا 5% من الاستهلاك العالمي للوقود السائل. وقد تميزت المناقشات في الجمعية العامة بنقاش طويل وظهرت مواقف متناقضة بشأن الإجراءات الاقتصادية للتقليل من الانبعاثات، حيث سجلت صعوبات للوصول إلى حل وسط يرضي الجميع رغم كل المحاولات التي تمت، سواء على صعيد الجمعية العامة أو على صعيد فريق العمل الذي كلف بإعداد البيان. والجدير بالذكر أن القرار 37-19 (بيان موحد بسياسات وممارسات الإيكو المستمرة في مجال حماية البيئة - تغير المناخ) عرف تحفظات من جل الدول النامية أو المتقدمة. 10/ الجمعية العمومية 38 - مونتريال 2013 كما كان الأمر في الجمعية العامة لمنظمة الطيران المدني 37، فقد استحوذ موضوع تخفيض الانبعاثات على الحيز الأكبر من الوقت خلال الجمعية العامة 38، فرغم ما بذلته الوفود من مجهود للتوصل إلى نتائج متوازنة وإيجابية وإظهار الدور الريادي، الذي تقوم به منظمة الطيران المدني الدولي للوصول إلى نتائج مرضية في تخفيض الانبعاثات، تميزت الجلسة العامة بنقاشات حادة، فكل وفد يدافع من موقعه على مصالح بلاده أو منطقته. ويتبين من خلال التحفظات التي تقدمت بها الدول (16 دولة علما أن ليوتانيا تمثل 41 دولة، 27 دولة من الاتحاد الأوروبي، إضافة إلى 14 دولة من المؤتمر الأوروبي للطيران المدني) أن الخلاف القائم يهم النقاط التالية:

الفقرة 7: السعي إلى تحقيق في المدى المتوسط جماعيا الهدف العالمي الطموح

انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناشئة عن الطيران الدولي.

• ستقوم الإيكو ودولها المتعاقدة بتشجيع الملتزمين تشجيعا شديدا، وإجراء مناقشات مستفيضة بشأن استحداث تكنولوجيات الوقود البديل وتشجيع استخدام أنواع الوقود البديلة والمستدامة، بما فيها الوقود الحيوي في الطيران وفقا للظروف على الصعيد الوطني.

9/ الجمعية العمومية 37 - مونتريال 2010 تطرقت الورقة المقدمة من مجلس الإيكو للجمعية العامة 37 تحت عنوان «الطيران المدني والبيئة» إلى موضوع التدابير القائمة على السوق، حيث تم نشر وثيقة «إرشادات استخدام الاتجار بالانبعاثات الطيران كما أعدت لجنة حماية البيئة خمسة تقارير التالية:

- تقرير مستحدث عن الاتجار الطوعي بالانبعاثات الطيران
- دراسة أولية عن القضايا المرتبطة بربط النظم المفتوحة للاتجار بالانبعاثات والتي تشمل الطيران الدولي
- دراسة أولية عن تطبيق الاتجار بالانبعاث وإيجاد بدائل لنوعية الهواء المحلي في مجال الطيران
- تقرير عن التعويض عن الانبعاثات الناشئة عن قطاع الطيران
- تقرير عن التدابير الطوعية المتفق عليها بين المكونات وصناعة الطيران لتقليل أو تخفيض انبعاث الطيران الدولي.

كما أعد مجلس الإيكو ورقة عمل تحت عنوان: «الطيران وأنواع الوقود البديلة»، جاء فيها أن المشاركين في المؤتمر بشأن الطائرات وأنواع الوقود البديلة المنعقد بمونتريال من 16 إلى 18 نوفمبر 2009 اتفقوا على أن «أنواع الوقود البديلة المستدامة يمكن أن تكون حلا مكسبا للجميع للحد من اعتماد الطيران على أنواع الوقود الأحفورية وعنصرا رئيسيا للمساعدة على تقليل أثر الطيران على تغير المناخ». وقد خلصت المناقشات إلى أن الإمدادات الكبيرة من وقود الطائرات التي تخفف

مسؤولية الناقل الجوي الدولي عن الأضرار النفسية

وللوقوف على الحثيات المتعلقة بهذا الموضوع، سنتطرق أولاً إلى الأساس القانوني لمسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار النفسية، وفقاً لاتفاقية وارسو والبروتوكولات المعدلة لها واتفاقية مونتريال 1999، ثم نتعرض بعد ذلك إلى موقف القضاء من التعويض عن الأضرار النفسية.



محمد لحظانه
مستشار قانوني بالهيئة

أولاً: المسؤولية عن الأضرار النفسية وفق الاتفاقيات الدولية

لم تعتمد اتفاقية وارسو والبروتوكولات المعدلة لها واتفاقية مونتريال 1999 إلى معالجة كل الحثيات، التي يثيرها عقد النقل الجوي، فقد اقتصر على بيان نطاق تطبيقها، ومستندات النقل، والمحكمة المختصة، وحالات المسؤولية وأساسها، ووسائل دفعها، والحد الأقصى للتعويض المقرر، ومن ثم يتعين، خارج هذه الأمور، الرجوع إلى القانون الواجب التطبيق وفقاً لقواعد تنازع القوانين إذا

لم تعد الأضرار التي يتعرض لها المسافر مقصورة على الإصابات الجسدية والوفاة فقط، بل ظهرت مخاطر جديدة تمثلت في ما أصبح يعرف بالأضرار النفسية، وذلك بداية السبعينيات، عندما شهد قطاع النقل الجوي انتشار ظاهرة القرصنة والإرهاب وخطف الطائرات واحتجاز المسافرين.

وبخصوص مسؤولية الناقل الجوي عن هذه الأضرار، فقد تباينت مواقف الفقه والقضاء انطلاقاً من مقتضيات اتفاقية وارسو والبروتوكولات المعدلة لها واتفاقية مونتريال 1999. فبينما هناك إجماع لدى الفقه على التوسع في مفهوم الأذى البدني أو الإصابة الجسدية وشمولها للأضرار النفسية، بحيث يسأل الناقل عن تعويض المسافر عن كل أنواع الضرر الذي يتعرض له سواء أكان جسدياً محضاً أو مقترناً بضرر نفسي أو ضرر نفسي محض، فقد تردد القضاء وتباين موقفه بهذا الشأن، بين أحكام تجيز المسؤولية وأخرى لا تجيزها.



وقد استندت المحكمة في حكمها على:

- المادة 17 من اتفاقية وارسو، التي تشترط توفر ثلاثة شروط لانعقاد مسؤولية الناقل الجوي عن الضرر الذي يصيب المسافر، وهي: 1- وقوع حادث. 2- أن ينجم عن الحادث وفاة المسافر أو جرحه أو إصابته بأي أذى بدني آخر. 3- وقوع الحادث أثناء وجود المسافر على متن الطائرة أو أثناء عملية الصعود أو الهبوط... وقد تساءلت المحكمة عما إذا كان الضرر النفسي يكفي وحده للوفاء بمتطلبات الشرط الثاني من هذه الشروط.
- الأعمال التحضيرية للاتفاقية، التي تضمنت، في الأصل، نصا يقرر مسؤولية الناقل الجوي عن الكثير من الأضرار، بما فيها الأضرار النفسية، ما لبثت لجنة الخبراء أن قامت بحذفه والإبقاء على النص الذي يقصر حالات الضرر على الوفاة أو الجرح أو أي أذى بدني آخر.

ب. اتجاه يذهب إلى التوسع في مفهوم الضرر البدني الوارد في المادة 17 من اتفاقية وارسو بحيث يشمل الضرر النفسي، ولكن بشرط أن يكون ناتجا عن الضرر البدني، الذي يرتبط به ارتباط السبب بالمسبب. وللإشارة، فقد أضحت هذا التفسير الموسع لعبارة الأذى البدني يترسخ في القضاء الأمريكي الحديث، وتبنته الكثير من المحاكم مع تزايد عمليات القرصنة والإرهاب، وهو ما من شأنه القضاء على الجمع بين التعويضات في ما لو استحق ضحية الضرر تعويضا عن الضرر البدني وفقا للاتفاقيات، وتعويضا آخر عن الضرر النفسي، وفقا للقوانين الوطنية.

يسمح بإدخال بعض أنواع الضرر النفسي في نطاق مسؤولية الناقل الجوي، وهو ما سنتطرق إليه.

ثانيا: موقف القضاء من

التعويض عن الأضرار النفسية

لم ترفع أمام المحاكم في الدول العربية دعاوى من قبيل مطالبة الناقل الجوي بالتعويض عن الأضرار النفسية. لذا، فإن موقفها بهذا الخصوص لم يتحدد بعد، لكن القضاء الأمريكي، على العكس من ذلك، تصدى لمسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار النفسية بأحكام عديدة، يمكن تلخيص موقفه من خلالها في اتجاهين: أ. اتجاه يرفض التعويض عن الضرر النفسي إذا كان مستقلا غير مرتبط بأي أذى بدني، وذلك منذ حكم المحكمة العليا في دعوى (flodyv. eastern airlines.inc) عام 1989.

هناك إجماع لدى الفقه على التوسع في مفهوم الأذى البدني ليشمل الضرر النفسي فيما هناك تباين في مواقف القضاء بين أحكام تجيز المسؤولة وأخرى لا تجيزها

تضمن النزاع عنصرا أجنبيا. ومن الأمور المهمة ذات الصلة، التي لم يقع التعرض لها بالتنظيم، طبيعة الضرر الذي يتعرض له المسافر، والقابل للتعويض، بمعنى: هل الضرر المادي هو الذي يمكن تعويضه أم أنه يشمل أيضا الضرر النفسي؟

لقد نصت المادة 17 من اتفاقية وارسو على مسؤولية الناقل الجوي عن الضرر الحاصل في حالة الوفاة أو الجرح أو أي أذى بدني آخر يلحق المسافر، متى وقع الحادث الذي نجم عنه الضرر على متن الطائرة، أو أثناء عمليات الهبوط والصعود.

كما نصت المادة 17/1 من اتفاقية مونتريال 1999 على أن الناقل الجوي يكون مسؤولا عن الضرر، الذي ينشأ في حالة وفاة الراكب أو تعرضه لإصابة جسدية، بشرط أن تكون الحادثة، التي سببت الوفاة أو الإصابة، وقعت على متن الطائرة، أو أثناء عمليات الهبوط والصعود.

وانطلاقا من ظاهر نصوص الاتفاقيتين، يظهر جليا أنهما استبعدتا مسؤولية الناقل الجوي عن تعويض الأضرار النفسية، رغم المحاولات، التي جرى القيام بها أثناء الأعمال التحضيرية لهاتين الاتفاقيتين، والتي كانت تتضمن ما يقرر التعويض عن كل أنواع الضرر، بما فيها الضرر النفسي. لقد كانت نصوص هذه الاتفاقيات ماثار نقد من لدن الفقه بالنظر لما تنطوي عليه من إجحاف بحقوق المسافر من جهة، ومخالفتها للتشريعات الوطنية، التي تعترف بالحقوق المعنوية للشخص إذا تعرض لضرر أيا كان نوعه. لذا، فقد فتح الباب أمام القضاء لتفسير نصوص المادتين بما



حماية المستهلك الجوي في ظل لائحة السعودية واتفاقية مونتريال 1999

شركة الطيران، حيث قامت كل شركة طيران بإدراج التزاماتها في عقد النقل في يونيو 2001. وفي أوروبا وضعت المفوضية الأوروبية في يونيو لسنة 2000 ميثاقين:

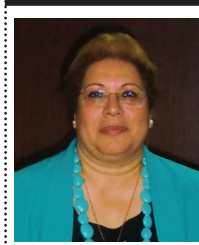
الأول: ميثاق خدمة الركاب لشركات الطيران، والثاني ميثاق الالتزام الطوعي للمطارات لخدمة المسافرين بطريق الجو، سرى مفعول الميثاقين في فبراير 2002.

أما على مستوى التشريع، فقد أصدرت المفوضية اقتراحا في ديسمبر 2001 يشمل إجراءات أقوى في حالة عدم إركاب المسافرين وإلغاء الرحلات وحالات التأخير.

قامت أيضا بعض الحكومات بوضع تدابير مشابهة وقواعد عامة لحماية المستهلكين مثل أستراليا وكندا ونيوزيلندا.

وفي أمريكا اللاتينية، أصدرت الجمعية العمومية للجنة الطيران المدني، توصية في نوفمبر لسنة 2000 بشأن وضع ميثاق لحماية المستهلكين في مواجهة شركات الطيران.

كذلك أصدرت وزارة النقل في الولايات المتحدة الأمريكية لائحة في عام 2001 تنطبق على الناقلين الجويين الأمريكيين والأجانب، ممن يشغلون طائرات تبلغ طاقتها الاستيعابية 30 راكبا أو أكثر من الولايات المتحدة وإليها، وتنص تلك القاعدة على زيادة التعويضات للركاب، الذين حرّموا من ركوب الطائرة، كما حددت المدة القصوى التي يمكن فيها أن تظل الطائرات جاثمة على الأرض دون السماح للركاب بالنزول، وهي ثلاث ساعات بالنسبة للرحلات الداخلية، وأربع ساعات للرحلات الدولية. وقد اعتمدت لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية التوصية رقم 8-16a (حقوق المستخدمين)، حثت فيها الدول الأعضاء على إصدار مجموعة من القواعد لحماية الركاب ذوي الحجوزات المؤكدة ممن منعوا من ركوب الطائرة عن غير قصد، وأتاح هذا النظام للركاب إمكانية الاختيار بين استرداد ثمن التذكرة أو نقلهم بوسيلة أخرى (بما في ذلك المساعدة في ما يخص الأكل والشرب والاتصالات والإيواء).



د. نادية محمد السيد
أستاذة القانون
التجاري والبحري
والجوي بجامعة حلوان
وجامعة الشارقة

تحرص التشريعات على حماية المستهلك من عنق المنتجين والموردين والناقلين على حد سواء، ومن هنا فقد بدأت الدول في محاولات لوضع تشريعات تستهدف من ورائها تحقيق هذا الغرض.

ومن أمثلة التشريعات، التي وضعت لحماية المستهلك: القانون المصري رقم 67 لسنة 2006 بإصدار قانون حماية المستهلك، والذي عرفه في المادة الأولى منه بأنه «كل شخص تقدم إليه أحد المنتجات لإشباع احتياجاته الشخصية أو العائلية أو يجري التعامل أو التعاقد معه بهذا الخصوص».

كذلك صدر قانون لحماية المستهلك في المغرب في 16/2/2011 بهدف حماية المستهلك، حيث عرف المستهلك بأنه «كل شخص طبيعي أو معنوي يقتني أو يستعمل لتلبية حاجياته غير المهنية منتجات أو خدمات معدة لاستعماله الشخصي أو العائلي».

وصدر أيضا قانون لحماية المستهلك في دولة الإمارات العربية المتحدة برقم 24 لسنة 2006 والذي عرف المستهلك في المادة الأولى منه «كل من يحصل على سلعة أو خدمة، بمقابل أو بدون مقابل، إشباعا لحاجته الشخصية أو حاجات الآخرين».

كذلك صدر قانون حماية المستهلك الفلسطيني رقم 21 لسنة 2005 والذي عرف المستهلك بأنه «كل من يشتري أو يستفيد من سلعة أو خدمة»، وذلك في المادة الأولى منه.

وإذا كان كل من المشرعين السابقين قد وضعوا تشريعات لحماية المستهلك بصفة عامة، إلا أن المحاولات لم تقف عند هذا الحد، بل امتدت لتشمل حماية المستهلك الجوي.

ولعل العلة من وراء ذلك ترجع إلى طبيعة القانون الجوي، واختلافه عن سائر القوانين الأخرى، الأمر الذي يتطلب وضع قواعد خاصة لحماية المستهلك. لذا فقد قام اتحاد النقل الجوي الأمريكي وشركات الطيران الأعضاء فيه بالتعاون مع الكونجرس ووزارة النقل الأمريكية بإعداد ميثاق خدمة المستهلكين لشركات الطيران في يونيو 1999، وأدخل قانون الاستثمار والإصلاح في مجال الطيران الصادر في أبريل لسنة 2000 عددا من التدابير المتعلقة بحماية المستهلكين، بحيث يمكن الاحتجاج بها في مواجهة



نطاق تطبيق اللائحة

لا يقتصر تطبيق هذه اللائحة على النقل الجوي الدولي فحسب، وإنما يمتد ليشمل النقل الجوي الداخلي أيضا سواء بالنسبة للأشخاص والأمتعة أو البضائع وذلك بشرط عدم تعارض أحكامها مع أحكام المعاهدات الدولية المصادق عليها من قبل المملكة (مادة 5 من اللائحة). ولاشك في أن هذا النص مرده سمو المعاهدات الدولية على القوانين واللوائح حيث لتطبيق أحكامها الأولوية فهي تسمو على القوانين الوطنية. وقد خصصت اللائحة الباب الثالث منها لحقوق المستهلك في المواد من السادسة وحتى الثامنة عشر منها.

لذا فسنقسم هذا المبحث إلى سبعة مطالب على النحو التالي:

- حقوق المستهلك في حالة الحجز الفاضل.
- حقوق المستهلك في حالة إلغاء الرحلة أو تأخيرها.
- حقوق المستهلك في حالة فقدان الأمتعة.
- حقوق المستهلك من ذوى الاحتياجات الخاصة.
- حقوق المستهلك في حالة النقل العارض.
- حالات إعفاء النقل الجوي من المسؤولية.
- السقوط والتقدم.

وللاطلاع على تفاصيل الدراسة، المرجو الرجوع إلى موقع الهيئة الإلكتروني:

www.acac.org.ma

وقد أعطت اللائحة للمستهلك ثلاثة تعريفات هي «المستهلك»، و«المستهلك من ذوى الاحتياجات الخاصة»، و«المتطوع»، وذلك على النحو التالي: المستهلك: «هو أي شخص طبيعي أو معنوي له علاقة مع الناقل الجوي أو المشغلين الجويين لغرض السفر في نطاق اختصاص الهيئة أثناء تواجدهم في مرافق المطار».

وجدير بالذكر أن النص بإضافته العبارة الأخيرة يعوزه الدقة، حيث إن هناك حالات لا يشترط فيها أن يكون المستهلك متواجدا في مرافق المطار من أمثلة ذلك حالة تأخير الرحلة أو إلغائها وإخطار المستهلك بذلك قبل تواجده في المطار وذلك خلال فترة أقل من الفترة التي يتعين خلالها إخطار المستهلك بذلك الأمر الذي تنعقد معها مسؤولية المستهلك على نحو ما سنرى.

المستهلكون من ذوى الاحتياجات الخاصة: هم «جميع المستهلكين المحتاجين لمعونة خاصة لإنهاء إجراءات السفر والصعود إلى الطائرة مثل الكراسي المتحركة».

المتطوع: «هوالمستهلك الذي يستجيب لطلب الناقل متطوعين للتنازل عن مقاعدهم ويقبل بمحض إرادته التعويض المعروض عليه من الناقل مقابل تخليه عن مقعده المحجوز حجرا مؤكدا».

كذلك أصدرت الصين قواعد للركاب والأمتعة في مجال الطيران المدني بالمرسومين رقمي 49 و70، وقامت سنغافورة بتوعية الركاب بالجوانب الرئيسية للسفر جوا.

وأخيرا، قامت إسرائيل بوضع قواعد لحماية المستهلك، حيث أصدرت قانون حماية المسافرين جوا عام 2012.

وقد سارعت كل من المملكة العربية السعودية والمملكة المغربية بوضع مسودتين لحماية المستهلك الجوي، إلا أن هذا الوضع أسفر مؤخرا في المملكة العربية السعودية عن إصدار لائحة لحماية المستهلك بمقتضى القرار رقم 9908 في 1431/08/01هـ مستهدفة بذلك تنظيم العلاقة الناشئة عن صناعة النقل الجوي باعتباره من أهم مكونات العصر الحاضر لاعتماد الأفراد عليها في تنقلاتهم، مما يقتضي حماية المسافر ومحاسبة شركات الطيران على تقاعسها في خدمة جمهور المسافرين.

لذا فقد حرصنا على دراسة هذا الموضوع في ضوء لائحة حماية المستهلك في المملكة العربية السعودية في المبحث الأول.

المبحث الأول

حماية المستهلك في ظل لائحة المملكة العربية السعودية

حرصت الدول العربية، كما سبق أن أشرنا، إلى إفراد قواعد خاصة لحماية المستهلك، ولم يقف الأمر عند هذا الحد، بل امتد إلى القطاع الأكثر أهمية نظرا لسرعته وتطوره المستمر، ألا وهو النقل الجوي، فقامت بعضها بوضع لوائح تحمي من خلالها المستهلك الجوي.

ويلاحظ، من قراءتها، أنها تتعلق بالمرحلة السابقة على عملية النقل الجوي.

وقد عرفت اللائحة التنفيذية لحماية المستهلك الصادرة عن الهيئة العامة للطيران المدني السعودي المستهلك، في المادة الأولى منها والمتعلقة بتعريف المصطلحات.

أساليب القياس في بناء توقعات النقل الجوي

خلال الفترة 2015-2030، وتعد أكبر الدول المساهمة في هذا النمو دول BRIC وهي البرازيل وروسيا والهند والصين، حيث ستعرف هاتين الأخيرتين ضعف معدل النمو العالمي. ومن اللافت للانتباه أن دول آسيا الشرقية، إذا ما استثنينا منها الهند وكذا الصين التي تعرف طفرة نمو استثنائية، فإن نمو هذه المنطقة سيكون أقل من المعدل العالمي. أما الأسواق الناضجة في أوروبا وأمريكا الشمالية، فستعرف معدل نمو جد متواضع وأقل من المستوى العالمي. في حين ستتمتع أسواق الشرق الأوسط وإفريقيا وأمريكا الجنوبية بمعدل يفوق المعدل الدولي.



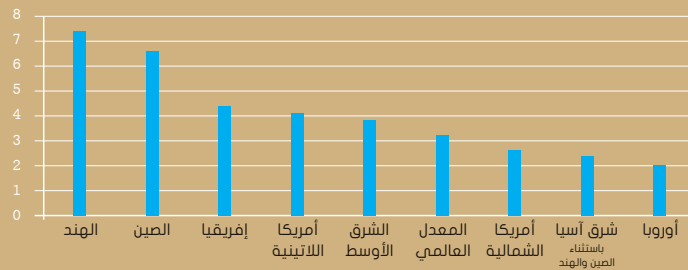
مروان جعباري
خبير إحصائي

إن تحليل التطورات المستقبلية للطيران أمر مهم من أجل تخطيط سعة البنية على المديين المتوسط والبعيد، وكذلك من أجل كفاءة نظام الطيران. ويعتبر التطور الاقتصادي أهم محرك لتحديد الطلب على النقل الجوي، مع كون الناتج المحلي الإجمالي ونموه أهم مقياسين للنشاط الاقتصادي، من خلال توقعات النقل الجوي المبنية على أساليب الاقتصاد القياسي. وتبني معظم كبرى شركات تصنيع الطائرات توقعاتها على توقعات الناتج المحلي الإجمالي GDP الصادرة عن مؤسسة IHS، ويتوقع أن ينمو الناتج المحلي الإجمالي على المستوى الدولي بنسبة 3.2 في المائة لكل سنة

معدل النمو السنوي للناتج المحلي الإجمالي خلال الفترة 2015-2030

إن العلاقة بين الطلب على النقل الجوي ونمو الناتج المحلي الإجمالي معترف بها بقوة على نطاق واسع. ويتم قياس الطلب على النقل الجوي عموماً من خلال المقاعد كيلومترات إيرادات الركاب RPK، وهو مقياس لعدد الركاب بمقابل مضروب في عدد الكيلومترات المقطوعة. وفي ما يلي نموذج مرئي للترابط بين مؤشرات الناتج المحلي الإجمالي GDP وكيلومترات إيرادات الركاب RPK.

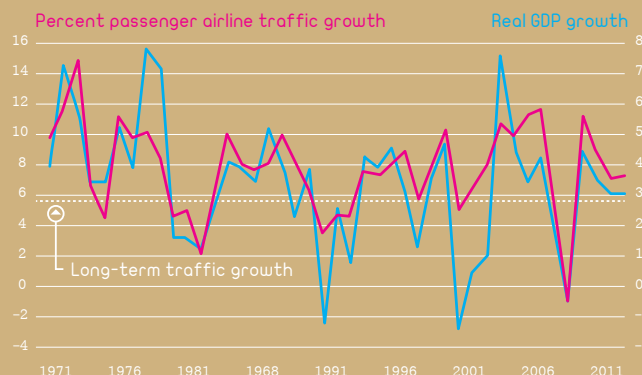
نسبة النمو السنوي للناتج المحلي الإجمالي 2015-2030



المصدر: بومباردي

التغير في الناتج المحلي الإجمالي الدولي مقابل التغير في كيلومترات إيرادات الركاب

وحسب دراسة سبق أن أجرتها الهيئة العربية للطيران المدني حول العلاقة الترابطية في العالم العربي بين الشحن والناتج المحلي الإجمالي، يظهر جلياً قوة العلاقة بين هذين المؤشرين، إذ أن جودة العلاقة بين المؤشرين ناهزت 95%. وبخصوص التفسير المقترح لهذه العلاقة، فالشحن مثلاً يتعلق بالصادرات والواردات، وبالتالي بحجم التجارة والصناعة، وهذه هي المكونات الأساسية للناتج المحلي الإجمالي جنباً إلى جنب مع الفلاحة والخدمات. ومن جهة أخرى، فإن توفر التوقعات المتعلقة بالناتج المحلي الإجمالي سيمكننا أيضاً من توقع الشحن الجوي، و معرفة اتجاه تطوره.

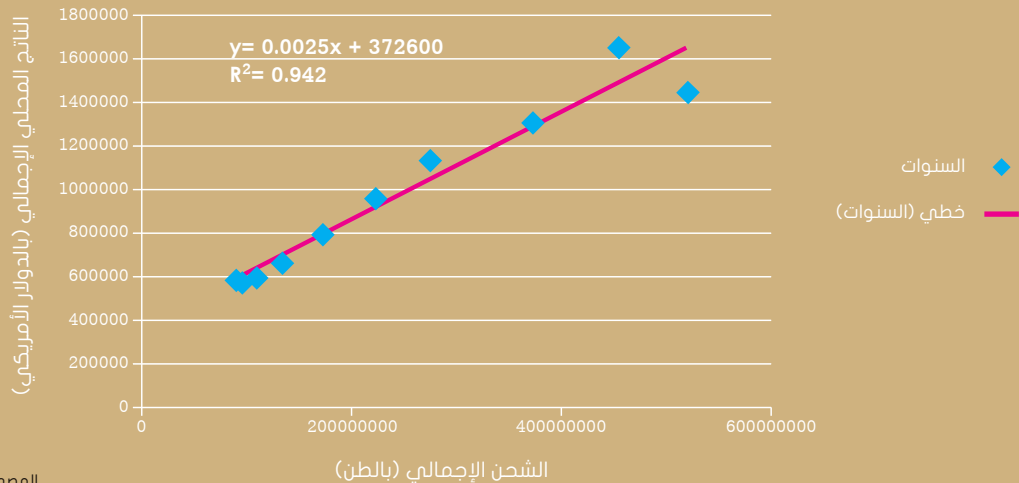


المصدر: بونينغ

قوة العلاقة بين الشحن الجوي والناتج المحلي الإجمالي في العالم العربي

لا يعتبر الناتج المحلي الإجمالي GDP المؤشر المتغير الوحيد الذي يتحكم في تفسير تغيرات المؤشرات الرئيسية لكفاءة النقل الجوي (الركاب، حركة الطائرات، وحركة الشحن). حيث تقوم الشركات المصنعة للطائرات ببناء توقعاتها على عوامل أخرى تؤثر على الطلب على النقل الجوي. ومن بين هذه العوامل الإضافية المؤثرة على الطلب نجد العوامل المتعلقة بالنشاط الاقتصادي (مثلا التوسع الحضري السريع الناتج عن نمو الطبقات المتوسطة في الدول السائرة في طريق النمو)، فيما تنبئ المؤشرات الأخرى على التطورات التشغيلية والسياسية، وذلك مثل زيادة تبني نموذج الطيران منخفض التكلفة LCC أو تزايد تحرير أو تخفيض تحكم الدولة في النقل الجوي.

ويظهر في الشكل التالي العلاقة بين هذه العوامل مع بعضها البعض وتحديد دورها في نمو النقل الجوي على المدى البعيد، وفي إعداد التوقعات.

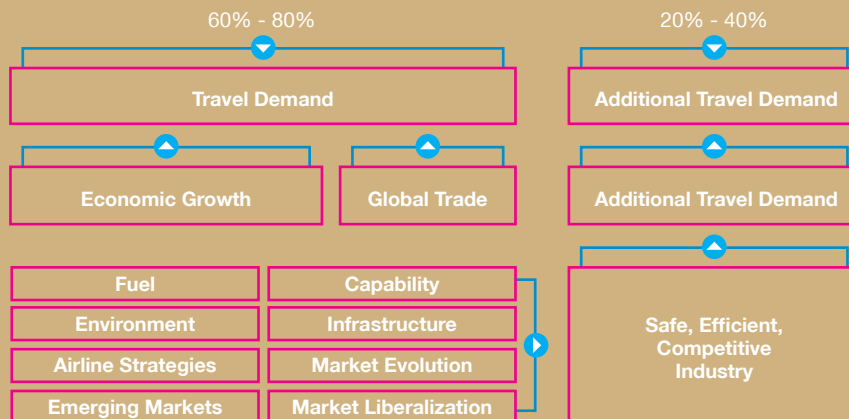


المصدر: الهيئة العربية للطيران المدني

محركات الطلب على النقل الجوي

ووفق شركة إيرباص، فإن أهم محركات النمو خلال الفترة 2015-2030 ستكون:

- نمو مدن عملاقة للطيران نتيجة تزايد عدد السكان في المجال الحضري من 51 في المائة حالياً إلى 60 في المائة، الأمر الذي سينتج عنه ثروة أكثر ورفاهية أكثر تولد مزيداً من السفر عبر النقل الجوي.
- نمو اقتصادي مولد من طرف الأسواق الناشئة: تزايد أعداد كبيرة من الركاب الجدد الذين سيقبلون على النقل الجوي وتوسع الطبقة المتوسطة التي ستتمو من 2.2 مليار حالياً لتبلغ 5.2 مليار.
- نمو في السياحة سينتج عنه تحفيز الطلب على النقل الجوي.
- تحرير مزيد من أسواق النقل الجوي في معظم الأسواق الناشئة.
- تعويض النماذج القديمة للطائرات بطائرات أكبر كفاءة وصديقة للبيئة.
- يتوقع نمو نموذج الطيران منخفض التكلفة في مناطق شرق آسيا وإفريقيا.



المصدر: بوينغ

Civil Aviation Commission for Latin America Has adopted Recommendation No. 16a-8 (user rights) urged Member States to issue a set of rules to protect passengers those with reservations confirmed who were prevented from boarding a plane inadvertently allowed this system to the passengers a choice of recovery for the ticket or relocated by other means (including assistance with eating and drinking, communications and accommodation).

China has also issued rules for passengers and luggage in the field of civil aviation (laws numbers 49 and 70.)

The Singapore educates passenger's key aspects of air travel.

Finally, Israel has developed in terms of consumer protection rules issued Protection Act air travelers in 2012.

Each of the Kingdom of Saudi Arabia and the Kingdom of Morocco to fastened to put two draft air consumer protection, but this situation has recently resulted in Saudi Arabia for the issuance of a regulation to protect the consumer pursuant to Resolution No. 9908 on 08/01/1431 targeted thereby regulate the relationship arising out of the air transport industry as one of the most important components nowadays for adoption of passengers, which requires passenger protection and penalty for concerned airlines.

(**), So we have been keen on the study of this subject in the light of the list of consumer protection in the Kingdom of Saudi Arabia in the first section, and we will discuss in the next issue, God willing, to consumer protection in light of the Montreal Convention 1999 at the other detectives.

The First Topic Consumer Protection Under The List of Saudi Arabia

Arab countries keen as I have already pointed to single out special rules for consumer protection, and did not stop at this point, but extended to the most important sector due to its continuous evolution, namely air transport, some of which develop regulations protecting consumer air and its noted that it related to the previous stage of air transport. The implementing



Regulations for Consumer Protection (issued by General Authority of Civil Aviation of Saudi) defined consumer in the first article (definition and terminology). Regulations have given the consumer three definitions are "consumer" and "consumer with special needs," and "volunteer", and in the following manner: Consumer "is any natural person or legal entity has a relationship with the air carrier or operators for the purpose of travel are within the jurisdiction of the Authority during existence in airport facilities."

It is worth noting that the text in addition to last phrase lacks precision where there are cases where not required to be consumer was in the airport facilities as Examples include the case of delay the flight or cancel and notify the consumer that before he was in the airport and that in less than a period to be notify the consumer that which is

being held with him on the responsibility of the consumer about what we'll see.

Consumer with special needs: "All the Consumers in need of special measures to end travel procedure and boarding an aircraft such as wheelchairs etc..."

Volunteer: "is the consumer who responds to the carrier's request to wave their seats and accepts voluntarily supply compensation from the carrier in exchange for a seat confirmed booked".

The scope of the Regulations:

Not only the application of these regulations on international air transport, but extends to the internal air transport also for both people and baggage or cargo, and so on condition of rules conflict with the provisions of international treaties ratified by Kingdom (Article 5 of the Regulations), There is no doubt that this text is due His Highness the international treaties on the laws and

regulations in terms of the priority Initial application of its provisions take precedence over national laws.

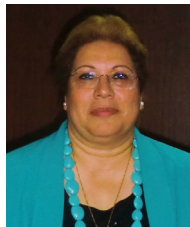
Regulations have been allocated Part III of which that consumer rights in the material of the sixth and even eighteen of which So this topic will be divided into seven demands as follows:

- First requirement: the rights of the consumer surplus in the case of booking.
- The second requirement: the rights of the consumer in the event of a flight cancellation or delayed.
- Third requirement: the rights of the consumer in the event of loss of luggage.
- Fourth requirement: Consumer rights of people with special needs.
- Demand V: consumer rights in the case of transport the viewer.
- Demand VI: Cases air transport exemption from liability.
- Demand VII: Fall and obsolescence.

Air Consumer Protection

legislation is Keen to protect the consumer from the curse of producers and suppliers and carriers alike, and here in the states have begun attempts to develop legislation targeting to achieve this purpose. Examples of legislation that have been developed for consumer protection:

- Egyptian law No. 67 of 2006 issued a Consumer Protection Act, which define in the first article that "Each person provides to him any product to satisfy his personal or family particular or being handled or contracting in this regard.
- As well as released in Morocco The Consumer Protection Act (02/16/2011) in order to protect consumer where consumer defined as "every natural or legal person acquires or used to meet needs, non-professional products, or intended to personal used or family services."
- Another law is Issued in the United Arab Emirates number 24 of 2006 also to protect the consumer and who defines the consumer in its first article as "everyone who gets a good or service - paid or unpaid -to satisfy needs for personal or others."



Prof. Nadia Sayed

Professor of law at the faculty of law at the university of Sharjah

- Consumer Protection Law Palestinian No. 21 of 2005, which define consumer as "each of purchasing or benefits of a good or service also issued" in its first Article.
- Although all of the ex-legislators have put legislation to protect the consumer in general, but the attempts did not stop at this point, but extended to include the protection of air consumer and perhaps the reason behind this is due to the nature of air law and its differs from other laws which requires special rules for consumer protection.

US Air Transport Association and its airlines members collaborated with Congress and the Ministry of US transport to prepare Charter consumer service for airlines in June 1999, and enter the investment and reform the law in the field of aviation, also issued in April of 2000 a number of measures to protect consumers so that they can protest against airlines where every airline drawers its obligations in the contract of carriage in June 2001. In Europe, the European Commission has developed in June of 2000 charters: First: The Charter of passenger airline service, and the second

Charter voluntary compliance for airports to serve air travelers, both charters comes into effect in February 2002.

At the level of legislation Commission has issued a proposal in December 2001, includes stronger action in case of non-boarding of passengers and flight cancellations delays. Some governments have also developed measures similar as general rules to protect consumers such as Australia, Canada and New Zealand. In Latin America, the general assembly of the Civil Aviation Commission recommendation in November of 2000 issued on a charter to protect consumers against airlines.

United States Ministry of Transport also issued a list in 2001 applied to air carriers of Americans and foreigners who occupy the planes of capacity of 30 passengers or more from/ To United States to increase compensation to passengers who are denied boarding, identified as the maximum period that where the aircraft can remain parked on the ground without allowing passengers to disembark three hours for domestic flights and four hours for international flights.



Risks to Civil Aviation Arising from Conflict Zones & its impact on the Arab region

Introduction:

Among the events that circulating in the international media sites, accident related to the downing of Malaysia Airlines Flight MH17, within the Ukrainian airspace the 17 July 2014, the users community request the ICAO to determine the responsibilities of each parties especially that international scene is witnessing in these recent times tensions and conflicts in many areas. ICAO held, as the International Civil Aviation Organization mandated by the United Nations to consider the conditions of the world air transport, high-level meeting between the various parties involved in this subject, which are the International Air Transport Association (IATA), Airports Council International (ACI), and Civil Air Navigation Services Organization (CANSO). The meeting which is chaired by the president of ICAO concluded to the establishment of a Working Group on Risks to Civil Aviation arising from conflict zones. This WG is mandated to study ways to reduce the risks associated with the proliferation of conflicts across the world. Initiatives with regard to the risks



Hisham Bennani
Air Navigation &
Safety Expert, ACAC

arising from conflicts. The top priority for the aviation sector is the safety of passengers and crew, therefore the global Route network is constantly updating, that's ensure secure and safe air transport. However, the occurrence of the MH17 flight accident necessitated concerted efforts by global aviation Community, and a special working group was established and tasked to identify SMART measures to address these new risks.

This group discussed the mechanisms that enable States to monitor and exchange the necessary trough making a full risk assessment in conflict zones. The WG prepared detailed and precise criteria for the issuance of warnings regarding the conflict zones. And it was agreed to develop a comprehensive approach and two projects. The first project aims to discuss how to improve the current NOTAM system by exchanging urgent and sensitive information on the risks arising from the conflict zones, between countries and operators. The second project aims to establish a new centralized system for the instant exchange information for risk

arising from the conflict zones. ICAO Council in preview 2014 session adopted a series of resolutions relating to the risks arising from conflict, such as the effective civil - military coordination in conflict zones, and when the safety of the aircraft is threatened, invite states to take appropriate measures for the management of their airspace by establishment of restricted areas, or issuing warnings to users, or if necessary, closing the airspace.

Consequence of these risks to the Arab sky

During this last period appeared in the Arab sky imbalances traffic resulting from the emergence of areas of conflict in the Arab country and around it, may be mentioned the political crises of Syria, Libya, Iraq, Palestine, Yemen, Sudan, Iran, Afghanistan and Ukraine. This creates a lot of troubles for Arabian ANSPs as varied effects resulting from this situation, a drastic reduction of the air traffic in some airspaces resulting in imbalances in financial, social and quality of ANS services. On the other hand, a significant increase in Traffic in some airways and airspaces, resulting in ATCo load charge, flights delays, excessive fuel consumption, environment issues... etc.

As we know, the air traffic in the Arab region growth (MID region will register the world highest rate to 2030), However the nature of the conflicts raises a serious problem to air traffic within the Arab country. And this situation imposes to the region to prepare a comprehensive approach and appropriate action in the short and medium term, taking into account the modern systems (satellite technologies) and ways of fruitful cooperation approach. Although the existing bilateral measures between the Arab ANSPs, they are not sufficient to reduce the consequences of this dilemma and need an integrated approach to address aspects of these threats and to deal with it for the next decade.





Groupe
CFPNC

Depuis 1992

1^{er} Centre Privé autorisé en Afrique
1st Approved Private Center in Africa



PILOTE DE LIGNE-AIRLINE PILOT
HOTESSE DE L'AIR-STEWARD-CABIN CREW

Agent Technique d'exploitation-Flight Dispatcher
Accueil dans les Transports Aérien et Maritime (ATAM)

Desk Agent in Air and sea Transports

MCC-QT.B737,A320,A330,A300 / MCC-TYPE rating.B737,A320,A330,A300

Maintenance Avions - Aircrafts Maintenance



DIRECTION / MANAGEMENT

www.groupecfpnc.com



for environmental, technical and safety- or security related considerations as applied on a non-discriminatory basis. The Agreement must be viewed within the context of earlier negotiations among the ACAC member states on a phased timetable for liberalizing market access in the region. In turn, these negotiations are linked to the Arab League Economic and Social Council's wider efforts to bring about an eventual greater Arab free trade area. The ACAC member states had thus identified a timetable for the liberalization of air transport services spanning several distinct phases? Phase 1, beginning in November 2000, related to the deregulation of cargo and non-scheduled passenger operations. Phase 2, beginning in March 2003, sought to deregulate third and fourth freedom rights for passenger traffic by allocating capacity in a 60:40 ratio between any two states. This was followed by Phase 3, beginning in March 2005, which entailed complete relaxations of third and fourth freedom rights for passenger traffic. Phase 4, starting in March 2007, relates to deregulation of fifth freedom rights. The first three phases were to be implemented at a bilateral level by means of a Memorandum of Understanding between any two willing states. The fourth phase

the Provision of fifth freedom rights- is to be covered by a regional agreement. The adoption of the 2004 Damascus Agreement is thus meant to reflect this very commitment as well as to incorporate the earlier third and fourth freedom relaxations. As such, liberalized market access under the Agreement includes the grant of scheduled traffic rights under the first five "freedoms" for international traffic to and from points in the state parties. As stated above, the Agreement does not provide for cabotage rights. Neither does it provide "seventh" freedom rights, which would have allowed a state party's carrier to launch stand-alone operations between two other state parties without the aircraft commencing or ending its flight in the carrier's home state. The omission of seventh freedom and cabotage rights is hardly surprising. In fact, such omission is typical of most multilateral agreements, owing to the sensitive nature of opening up such markets to foreign carriers. In fact, even fifth freedom operations are controversial enough, as these entail offering access into a particular route sector to carriers other than those from the two states on either end of the sector. Fifth freedom rights, however, are naturally constrained by the fact that the aircraft must begin or terminate its flight in

the carrier's home state. Even so, such rights tend to create resistance or reticence among states whenever they appear in a multilateral agreement. This is because they tend to confer benefits on efficient carriers from small countries which can use such rights to their advantage without affording a reciprocal benefit to other carriers. At the same time, it is a fact that without the participation of the more populous states (with their busier route sectors), a multilateral market access arrangement will end up covering only a relatively small proportion of overall regional traffic. Yet, the conundrum remains that the larger states may be reluctant to participate lest their carriers lose market share on their most lucrative and protected routes. These have all been the lessons learned from the MALIAT experience, and they appear to be relevant in the Damascus Agreement context as well. In short, it is unlikely that the Damascus Agreement will sign up new state adherents any time soon, particularly those states with large populations and significant market sectors to protect. We will complete in the next article the following points..

1. Ownership and Control Carriers.
2. Competition Requirements.
3. Toward An Arab Single Aviation market.
4. The Conclusion.



Damascus Agreement (2004)

Liberalizing Market Access & Ownership Rules for Arab Air Carriers

In 2004, the Arab Civil Aviation Commission (ACAC) initiated the adoption of a multilateral agreement aimed at promoting the liberalization of air transport and services among the Arab states. The agreement - known in full as the Agreement for the Liberalization of Air Transport Between the Arab States – was adopted in Damascus, Syria and opened to signature by all the 22 countries comprising the League of Arab States (the Arab League) in the Middle East and Africa. In December 2007, the Agreement came into force after securing its fifth ratification by the United Arab Emirates (UAE). There are currently only eight state parties to the Agreement- Jordan, Syria, Palestine, Lebanon, the UAE, Yemen, Oman and Morocco. The Agreement is thus in effect only as among these eight state parties.

If we analyze the key provisions of the Agreement relating to market access, ownership and control of carriers and fair competition. These are typically the most fundamental provisions relating to any liberalization effort for the aviation industry. Hence, the degree of their acceptance by states will determine the overall success of the Agreement. Indeed, one important question that is often asked is why so few Arab states have ratified the Agreement. The



Abdallah Enany
Air Transport Expert,
ACAC

reasons for the apparent lack of state interest in the Agreement are manifold, not least of which is the unequal strengths of the various states. Owned carriers in the region. Indeed, the huge growth in aviation witnessed in recent years has been hugely uneven in the region, being limited to a few countries in the Middle East (more particularly, in the Gulf) as opposed to across the entire Arab world.

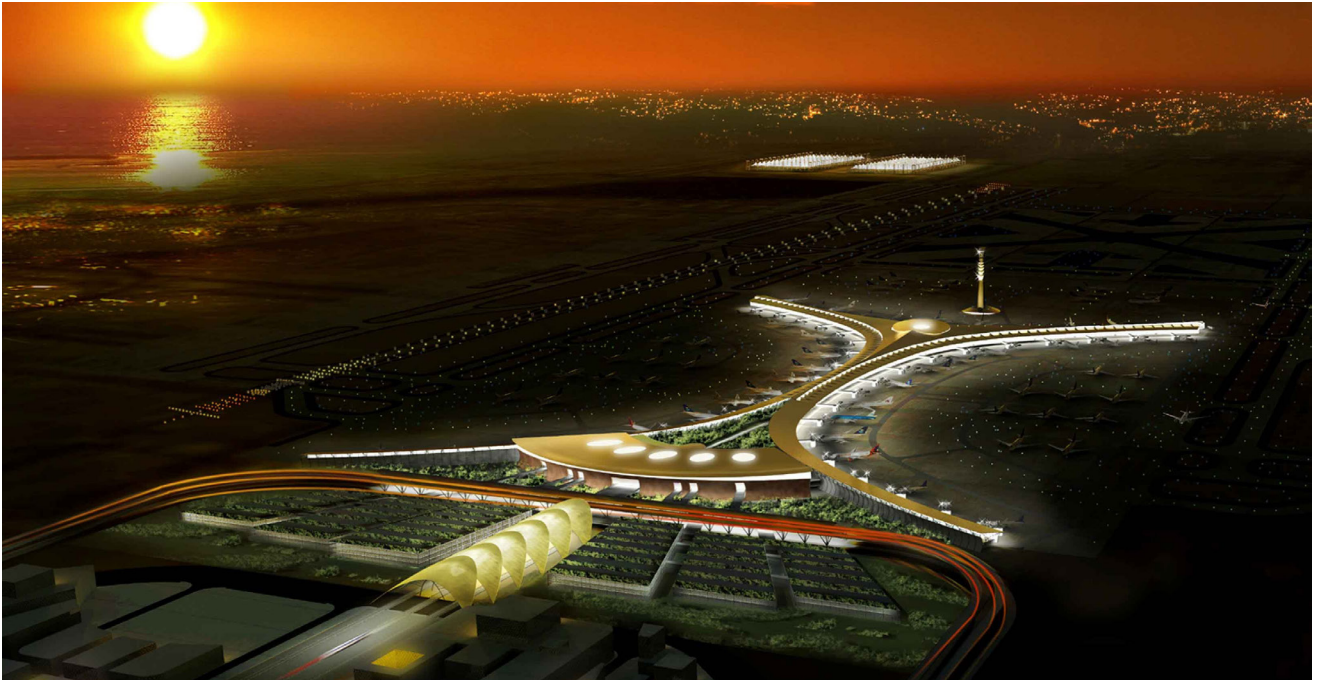
Within the Arab world, however, there appears to be little appetite for significant intra-Arab air transport liberalization, particularly through multilateral means. In fact, intra-regional air transport remains relatively undeveloped, both by full service and low-cost carriers. Most carriers in the Arab states are state-owned and there remains significant government protection for their operations. Even at the bilateral level, only a few states such as Jordan, Lebanon, Morocco, Bahrain, Qatar and the UAE have a significant number of liberal agreements with their bilateral partners. At the same time, the presence of the UAE carriers in a multilateral arrangement means that there will always be fears among the other carriers that Emirates and Etihad will dominate the skies at the others' expense. At the governmental level, there remains great contrast between

the conservative stance of the larger states and their airlines and the more liberal position of the Gulf states. All these factors have significant implications for the ACAC's vision for an eventual single Arab aviation market.

Any future liberalization is thus likely to be pursued bilaterally as between pairs of states, if at all. In the meantime, the full potential of the multilateral Damascus Agreement is unlikely to be realized in the near future.

Liberalization of Market Access

The Agreement provides for the carriers designated by a state party to operate scheduled flights over the territories of other state parties, to land in the territories of the other state parties for non-commercial purposes, and to embark and disembark passengers, cargo and mail, whether separately or in combination, from and to any of the territories of the other state parties. No right of cabotage (internal or domestic transport) is granted. The Agreement further provides that a designated carrier is entitled to operate whatever capacity, number of flights and aircraft type it deems appropriate among the state parties. To this end, no state party has the right to unilaterally limit the capacity, number of flights, type of aircraft or air transport rights of another party's carriers, save



of the involvement of the local private and international sector, according to a strategic partnership programs, and to maintain the security and safety standards world-class, and raise the contribution of the aviation sector in the country's economy (from SR 30 billion a year to 100 billion riyals during the next ten years), the plan also involved the mechanisms and programs for the Authority to be able to achieve those goals .

We can review the features of this plan are as follows:

- activating the role of the legislative and supervisory body to regulate the transport sector in the Kingdom.
- creating a competitive business environment for the civil aviation industry in the Kingdom.
- The development of the infrastructure of airports and air navigation system and raise operational efficiency, and improve the level of services.
- Organization of the aviation market to keep pace with the growing demand for civil aviation services.
- Entering New Airlines scheduled or charter in the Kingdom market in order to enhance competitiveness in the field of air transport.
- Activating the local airports in the UK by allowing foreign carriers using those airports for international transport, which positively affects the economic activity and development in those areas?

- Assigning companies to operate airports, so that it works on a commercial basis and the separation of legislative and regulatory aspects of the operational and administrative side of the units targeted for privatization.
- Granting of air carriers operating in the Kingdom of flexibility in determining the ticket prices, and the gradient in the price slides through early bookings and standards to control it.
- Activation of the strategic partnership between the Commission and the private sector to establish and operate airports for the benefit of the national economy, and the conversion of civil airports and air navigation services to independent companies and the privatization of airports according to market mechanisms.
- Review jet fuel prices in the Kingdom's airports compared to neighboring airports to support competitiveness in the Kingdom's airports.
- Training of national qualified personnel, and attracting specialized international expertise.
- Development Authority revenue and achieve self-financing operational expenses.

On the other side of the strategic plan protecting the environment from the adverse effects of air transport activities, in addition to strengthening regional and international cooperation and active

The strategic plan protecting the environment from the adverse effects of air transport activities.

participation of the Kingdom in decision-making in the air transport industry operations.

What enhances the plan is the ability of civil aviation sector in the Kingdom of Saudi Arabia to have elements to qualify its system to be able to play an important pivotal role in air connection between East and West countries, in addition to what can be drawn by air and the Kingdom's airports of global air traffic, add to that large investments through the passenger arrivals, and those ingredients standing religious. Kingdom is expected to double the number of pilgrims in the coming years, especially after the completion of the current expansion in the two holly Mosques that happened by King Abdullah bin Abdul Aziz, and the geographical location of the Kingdom's strategic outstanding are mediated the main world continents, and the Kingdom have an Airports network includes 27 airports distributed throughout the Kingdom, supported by an integrated navigation systems, in addition to that attractiveness and stability and prosperity of development in Kingdom.

Based on the foregoing, we foresee a bright future for the civil aviation industry in the Kingdom of Saudi Arabia - with the permission of Allah Almighty in the future involves the availability of huge travel market is growing at rising rates and has the ability to compete with global markets, and accommodate more traffic.

Features of The Future of Civil Aviation Industry in Saudi Arabia

By: Prince Fahd bin Abdullah

President of the General Authority of Civil Aviation

Proceeding from the conviction Custodian of the Two Holy Mosques Government and the Crown Prince –Allah guarded both, that the importance of the civil aviation sector as an important and necessary supplies of the Renaissance, and main engine of the country economy, this sector has received a lot of care from government of Saudi Arabia, not only limited state support to this sector to monitor its huge budgets year after year, but also included the development and modernization of regulations governing the air transport industry in the country and regulations, yields a great achievements and quality in all areas and activities mandated system of civil aviation in the Kingdom, and to keep up with the challenges witnessed by the civil aviation industry at the global level, and mainly those that have appeared in recent years, and relating to security, privatization and liberalization of economic and open skies, there had to be of a qualitative leap in the civil aviation sector in the Kingdom so were issued dignified ownership decisions at the beginning of the month of Dhu al-Hijjah of the year 1432, which ruled that the transfer of civil aviation tasks from the Ministry of defense to the General civil Aviation Authority, and the correlation apparatus the Prime Minister directly, and then reorganize the General Authority of Civil Aviation, and a complement to those decisions issued in the fourth of Safer month last year, the Council of Ministers Resolution No. (43), by which the distinguished Council adopted “comprehensive strategic plan for the advancement of civil aviation industry in the Kingdom.

These wise decisions, and that the strategic plan formed an important aggregate turning point in the Operation of civil aviation sector in the Kingdom, which gave a great independence to the sector, and the momentum of being able to make further progress and prosperity for the air transport sector in the country, as one of the main economic sectors attracting capital and investments, and employee of the tens of thousands of labor directly and indirectly as well as a significant contribution to the development of many of the towns and villages in the Kingdom.

Comprehensive Strategic Plan has targeted for the advancement of industry and civil aviation in the Kingdom of raising the efficiency of the civil aviation sector and its services, and the expansion



General Administration of ACAC my sincere thanks and great gratitude to all our brothers in the State of Qatar, the United Arab Emirates and Saudi Arabia for providing specialized training courses in various technical and administrative areas that would be conducted in their colleges and training institutes each year for the Members of ACAC's trainees which are offered and what they offer through ACAC, and we invite them thankfully to increase the allocation for ACAC in the years 2015-2016.

We would like you to inform us about the latest developments on the construction of new building of ACAC and the steps taken in order to accomplish this strategic project?

The Kingdom of Morocco is keen on supporting the ACAC in providing and provides all necessary facilities to enable ACAC to fully accomplish its job in a perfect manner and we highly appreciate that. As a reflection of this attention and care was the approval of the Prime Minister of the Kingdom of Morocco approved to allocate a piece of land by the Ministry of Equipment and Transport and Logistic (thankfully) to build the headquarters of ACAC which suits its needs. This was communicated to us on November 2013, and in the forty-seventh Meeting of the Executive Council, which was held on 29-30 October 2014, I was assigned by the Executive Council to address the Minister of equipment, Transport and Logistics in the kingdom of Morocco to follow up on the subject and reviving it. I had already addressed a letter to His Excellency the Minister and I met him and found from H.E. un limited cooperation promising to offer several options for the land of the New HQ of ACAC to select one of the options and start building the headquarter.

Finally, we would like to identify the main difficulties and challenges which is facing ACAC, especially in the current difficult circumstances, affected the Arab countries and its negative effect on the Arab Civil Aviation in particular? What is your vision in dealing with such and what will you do to solve it?

Indeed, the most prominent difficulties and challenges that we face in ACAC is the lack of coordination with the representatives of our participants in the meetings of the Arab League, from

One of the challenges is the lack of financial resources required to finance the programs and activities that are planned and included in the draft budget of ACAC.



the experts, Permanent Representatives or at ministers' level, which are presented at these meetings; topics related to ACAC and approved by the General Assembly of ACAC and representatives of Member States and when presented at the meetings of the General Secretariat or the Economic Council of the Arab League is rejected by the representatives of the countries at such meetings! This hinders ACAC from implementing the plans and programs, especially those that are related to development and modernization.

One of the challenges is the lack of financial resources required to finance the programs and activities that are planned and included in the draft budget, which is submitted to the Economic Council and reduced each time, for information, ACAC is mainly funded from the contributions of some Member States and this is another hindrance because of the lack of attention to aspects of self-financing from the income of ACAC's activities and programmes.

One of the difficulties in scarcity of the experienced and specialized cadres of the ACAC in the specialized technical fields is due to the weakness of the structure of wages for the experts in ACAC which is approved by the League of Arab States will not attract the necessary expertise. Recently the political turmoil experienced by a number of Member States negatively influenced the Arab Civil

Aviation in these countries and its effective participation in ACAC's various activities. All of the above are the most important challenges and difficulties faced in ACAC and to overcome them, we are working to change the relationship with the Arab League's States from the relationship of doubt to a relationship based on trust and partnership and integration of roles between the representatives of the countries in ACAC and its representatives at the Arab League to adopt the projects and issues of ACAC that are presented to the Arab League, and to take care of the development of autonomous resources of the ACAC to support its budget and understand the privacy and the scarcity of expertise in the field of civil aviation and the approval of the Regulation of wages which encourages to attract experts required for these disciplines only, and that the ACAC shall purely and professionally deal without considering the political aspects in its dealings with the Member States, and it should be as a catalyst and assist in mitigating the negative effects of the political unrest on the technical aspects of civil aviation of the Member States that encounter such unrest.

Finally, I would like to thank the editorial board of the Arab Aviation Magazine for its notable interest in the return of the Magazine in way that is better than what it was before and maintain the continuity and regularity of its publication. Wishing them all success in their job.

that the amendments made to the project have emptied the content of the project of its purpose which it had been prepared for it, but the step is important to transfer to other stages, and that the meeting will review operational Plan for 2015-2016 and set priorities consistent with the approved budgets and the available possibilities.

What is the role played by the Technical Committees to elevate the Arab civil aviation? How do you evaluate the work and achievements?

The Technical Committees are considered the most important tools of ACAC to achieve the main objectives established for it, and consist of five committees specialized in air transport, aviation safety, air navigation, aviation security and environment, and through which ACAC carry out its duties set for it, and despite the importance of the Technical Committees; what it does at the moment is still modest for several reasons, most importantly the lack of financial allocations in ACAC budget for

technical activities in addition to the weakness and lack of experts in such diverse technical specialization.

How is the relationship of ACAC with the rest of the international and regional organizations specialized in civil aviation? What are your plans for the future in order to develop such relationship to gain advantage and benefit from their experience?

ACAC has a good relationship with the international and regional organizations specialized in civil aviation, and we will make sure to direct ACAC General Administration to enhance the existing cooperation through continuous communication and coordination of positions, and to benefit from the successful experiences of each party and the exchange of experiences.

From your knowledge of the potentials and capabilities of the Arab Civil Aviation of each of the Member States of ACAC, certainly you noticed large and vast differences between each state with the other state, and this will

have negative consequences in the joint work of the state Member. From your point of view how can you overcome this dilemma? What is your vision and strategy for ACAC role to work to mobilize the least potential countries to keep in track with the rest of the states?

The capacities, capabilities and expertise vary in ACAC member states, some have great potential, capabilities and expertise and have achieved advancement in the legislative system and regulations for civil aviation, at the same time, other countries have humble capabilities in terms of the legislative structure or infrastructure, equipment and material capabilities in the field of civil aviation, this will not be a dilemma if ACAC carry out its role through the coordination and exchange of experiences and possibilities to enable the least capable civil aviation state members take advantage of the developed countries in the field of legislation, regulations, training and rehabilitation, here, I find it a suitable opportunity to extend on behalf of the



Q. After taking over the post of Chairman of the Executive Council recently, and through your former position as Vice President of the Arab Executive Council of the Arab Aviation. How do you evaluate the experience of ACAC for Civil Aviation and the level of liaise and joint work of the Arab Civil Aviation?

Initially, I would like to congratulate my dear colleagues in the Executive Council who were elected for the period from May 2014 to May 2016, and I thank them for giving me their trust by electing me as Chairman of the Executive Council for this period. I find it an opportunity peering to the readers of this Arab platform to extend my sincere thanks and gratitude to His Excellency Mr. Saif Mohammed Al Suwaidi, former President of the ACAC Executive Council for the past two electoral periods for his honest and vigorous efforts to develop the mechanisms of the Commission's work during his presidency of the Executive Council.

As to your question about my evaluation for the ACAC and the level of liaise and joint work of the Arab Civil Aviation from my position as member of the Executive Council in 2008-2010, and as Vice President of the

Council for the periods 2010-2012 and 2012-2014 respectively. I closely kept pace with the efforts that had been made in order to improve the work of the Commission and to overcome the difficulties and remove the obstacles that were encountered, but such success in this area was limited at the level of liaise and joint Arab work that witnessed a notable improvement particularly in terms of the unification of positions and similar joint coordination with the regional blocs at various events.

Through your experience in the institutional mechanisms of action within ACAC, surely you touched upon the importance of the development of such a mechanism, we wish to clarify your future vision and suggestions regarding that? It must be that there are projects and plans for ACAC based on development, can you let us know about these projects and plans?

The UAE had submitted a comprehensive transformation project aimed to make a qualitative leap in the institutional framework of ACAC by studying and evaluating the Commission status, and based on its vision, mission have to be formulated and develop strategic goals.

The project has identified the stages for the institutional transformation where it revises the agreement of establishment of the Commission to absorb the updated process, structure, functions and the appropriate wages.

A four - year operational plan for the Arab Civil Aviation has been put forward, but have encountered difficulties preventing the implementation of the process of comprehensive institutional transformation, according to the plan, and several stages remained under negotiation between the Commission and Economic Council of the Arab League which has not been decided until now. Of course, the radical change in the mechanisms of ACAC for the better is linked to the completion of the project.

In spite of that, we will not stop, and we will seek to avoid the causes of deficiencies to overcome these difficulties and obstacles that have prevented us from achieving the process of change and desired development. In front of us in the extraordinary meeting of the Executive Council and the General Assembly in the last week of December, the approval of the amendment of the agreement of establishment of the Commission despite the fact



Interview with the Charmian of the Executive Council of ACAC

Mr. Hamed Ahmed Farag:

There is a noticeable improvement in joint Arab action in aviation field

Interviewer: Ashraf Shenaif

In the same period of the ACAC general assembly and executive council extraordinary meeting that will be held from 22 to 25 December 2014 in Marrakesh, Morocco, we conducted this interview with Mr. Hamed Ahmed Farag, the chairman of the Civil Aviation and Meteorology Authority (CAMA), in his capacity as the chairman of the ACAC executive council. We addressed many important strategy issues, challenges and difficulties that ACAC is facing, in addition to the latest development in ACAC.



Twentieth Session ACAC General Assembly

2014 was marked by several significant milestones that have defined the Arab Civil Aviation Association, notably the twentieth session of the General Assembly of the body, which was held in Rabat in the period 16 to 17 May 2014.

And demonstrated its importance in the context of the trend for the implementation of development and modernization steps embodiment of the desire of the civil aviation authorities of Saudi going forward to activate and update the body to be able to meet the challenges and keep up with the rapid developments that are known to the civil aviation sector in various technical, economic, administrative and operational components, with the aim of technical complex specialist achieve that reference is directed to the Arab civil aviation system in line with the future role of the Commission as a regional its new tasks in the previous terms of reference of the International Civil Aviation Organization. Participated in this session and delegations 17 Arab countries in addition to the representative of the General Secretariat of the League of Arab States also attended by representatives of the International Civil Aviation Organization and the International Air Transport Association and the Transportation Security Administration in the United States.

And inaugurated by His Excellency Mr. Mohamed Najib Boulif Minister

Delegate to the Minister of Equipment and Transport in charge of transport, Kingdom of Morocco works session hello participants and guests, pointing to the importance of cooperation and coordination among all civil aviation components Arab stressing to continue the Kingdom of Morocco for its efforts to enhance support and assistance of the Arab Civil Aviation to facilitate and develop its work mechanisms To accomplish its activities optimally. Work session was presided over by His Excellency Mr. Mohamed Ahmed Jaradat, head of the civil aviation authority of the State of Palestine, after receiving them from His Excellency Dr. Mohammed bin Nasser Al Zaabi, CEO of the Public Authority for Civil Aviation, Sultanate of Oman and the former president of the General Assembly.

Members of the General Assembly has been trading on the agenda consisting of 60 items worksheet Hemmat particular report, former Director General, Mr. Mohamed treatment is presented Activity overall management of the body (for the period from May 2012 to May 2014), as well as the subject of amendment to the Convention establishing the panel and the subject of the development of Arab institutions and joint strategic plan and operational body, and in the technical side of topics related to operational activities in the air transport areas, aviation security and air navigation

and air safety and the environment, configuration and training, as well as regulatory affairs and plan and program of work of the Commission for the years 2015 and 2016 have been meetings concluded to issue decisions in the matter, and in the financial side the General Assembly adopted the draft budget for the Commission for the years 2015 and 2016 ..

Work of the General Assembly has been crowned the election of the members of the five technical committees (the Air Transport Committee - Committee on Aviation Security - the ANC - the Air Safety - Environment Committee), and the election of members of the new Executive Board for the period (2014-2016), consisting of nine member states, namely, (Kingdom Jordan - United Arab Emirates - Bahrain - Tunisia - Saudi Arabia - Oman - Qatar - Egypt - Yemen).

The session also known elect Mr. Mohamed Ibrahim Sharif from the Arab Republic of Egypt as the new Director-General of the Commission for a period of four years (May 2014 - May 2018).

In light of the new Executive Council meeting was elected HE Mr. Hamid Ahmed Farag President of the General Authority of Civil Aviation Management and Meteorology Republic of Yemen President of the Executive Council and HE Dr. Mohammed bin Nasser bin Ali Al Zaabi, CEO of the Public Authority for Civil Aviation vice president.



47th Session of ACAC Executive Council

One of the important stations known to the Commission during 2014, meeting 47 of the Executive Council, which was held in Rabat in the period October 29 to 30, 2014, and presided over by His Excellency Mr. Hamid Ahmed Farag, Chairman of the Executive Council of the body and the meeting was characterized by the first post of the new Director General Mr. Mohamed Ibrahim Ahmed Sharif, this meeting forms a new turn in the path of the Commission through what has been taken from the topics involved in the development of the Association in the context of the implementation of the

project by the General Assembly of the Commission decisions and engage in the Arab League's efforts to develop the work of the Arab specialized organizations. The meeting was marked by the interventions and the deliberations of all the members of the Council poured mainly toward activating the pace of work and increase the performance through a structural mechanism that allows good operational profitability of the body that are unique specificity beyond the perimeter of its Arab environment because of the international nature of the sector and that the Commission

required the implementation of controls and procedures and regulations approved by the International Civil Aviation Organization (ICAO). HE Director General of the Commission has been offering through its meeting of display analytical status of the Commission and public administration since he took over duties registered shortcomings and challenges and difficulties experienced by highlighting the tasks and activities carried out, also reviewed in detail the program and action plan for the conduct of body Affairs explaining his proposals and initiatives to activate the mechanism of action in the context of go about creating possibilities for self-financing to improve the financial resources and increase the cost-effectiveness of the Commission. Chairman and members of the Executive Council has valued the efforts of the Director General, with an emphasis on the importance of implementing the requirements of the approved operational plan in the Commission.

In addition to technical topics discussed by the Executive Board, the adoption of the five technical committees reports (air transport, aviation security, air navigation, air safety, the environment, configuration and training), as well as the subject of employees covered by the provisions of the Administrative Court saluting the Council recommended a settlement with the staff, has been the subject of former Arab Aviation Council headquarters in Cairo, as well as the new body's headquarters in Rabat.

Also took the subject of body Agreement and organizational structure ample space of debate as to what happened to them in the context of development and sophistication wheel sought by the Commission. Given the urgency and importance of these topics and the need to adopt the requirements of the organization are, the Executive Board decided to hold an extraordinary meeting of the General Assembly and exceptional during the month of December 2014 in order to broadcast the Convention, as well as on the subject of the organizational structure and relieve staff.



Dubai to host 3rd Global Airport Leaders Forum (GALF) in May 2015

Dubai, one of the world's fastest growing travel hubs, will host the third edition of its iconic knowledge sharing platform for global aviation industry professionals in May next year.

The two-day Global Airport Leaders Forum (GALF-2015) will be held at the Dubai International Convention and Exhibition Centre (DICEC) from May 11 and 12 as a co-located event of the 15th edition of Airport Show, the world's top-notch B2B exhibition for the airport industry.

GALF and Airport Show will be held under the patronage of His Highness Sheikh Ahmed bin Saeed Al Maktoum, President of Dubai Civil Aviation Authority (DCAA), Chairman of Dubai Airports and Chairman and Chief Executive of Emirates Airline and Group.

Sheikh Ahmed said: "The importance of airports as global travel hubs has

been growing. In Dubai, the massive airport expansions are needed to accommodate the growth in air traffic and airport development continues to play a strategic role in our future growth agenda. The huge and consistent aviation investments will have a positive impact not just for Dubai alone but for the UAE, Gulf region and the world."

GALF, he said, has been bringing international aviation experts and leaders to Dubai for an unparalleled knowledge and expertise sharing experience which will contribute to our combined efforts towards the sustained growth of the global aviation industry.

Both the events are being supported by Dubai Civil Aviation Authority, Dubai Airports, Dubai Aviation Engineering Projects and dnata.

The Forum will assemble the

world's foremost aviation industry thought leaders, experts and decision-makers, making it an ideal global platform to exchange knowledge, share best practices and explore emerging technologies and future innovations.

The 2015 Forum comes at a time when the global aviation industry is continuing its fast growth and transformation, more so in the Middle East and the Arabian Gulf. Aviation infrastructure developments in the run up to the Expo 2020 that Dubai will host and the expansion of the Dubai World Central (DWC) will be on the agenda.

GALF will debate the current issues and future concerns of the airports industry for a better tomorrow.

A number of issues like government regulations, best practices, industry cooperation and collaboration, innovation

and technology and future travel trends will be discussed at the Forum by experts drawn from various parts of the world. Daniyal Qureshi, Group Exhibition Director, Reed Exhibitions Middle East, organisers of GALF, said an advisory board comprising of leading industry stalwarts has been formed to chalk out the agenda for the forum. The forum will have a stellar line up of speakers including the heads of international aviation bodies and airlines among others.

Reed Exhibitions Middle East and the conference production team at Nadd Al Shiba PR and Event Management will be working with leading industry players, international airports and global organisations to ensure that the 2015 event brings the best of ideas and industry cooperation to the fore for the benefit of all aviation professionals.



GALF is an ideal platform for experts to discuss airport industry challenges and concerns

Mid East airlines to make 8\$ profit per passenger in 2015

Middle East airlines are forecast to see net profits rise to \$1.6 billion in 2015, driven by passenger capacity growth of more than 15 percent, the International Air Transport Association (IATA) said on Wednesday. Net profits are expected to rise by \$500 million compared to this year, representing a profit of \$7.98 per passenger and a net profit margin of 2.5 percent, IATA said in a statement. The aviation authority said carriers in the Middle East have one of the lowest breakeven load factors (58.6 percent). Average yields are low but unit costs are

even lower, partly driven by the strength of capacity growth which is expected to expand by 15.6 percent in 2015, up from 11.4 percent in 2014.

Globally, IATA announced an outlook for improved industry profitability. Airlines are expected to post a collective global net profit in 2014 of some \$19.9 billion (up from the \$18 billion projected in June). This looks set to rise to \$25 billion in 2015.

Lower oil prices and stronger worldwide GDP growth are the main drivers behind the improved profitability, IATA said.



Oman Air Signs Deal for 3 Aircraft

Oman Air and Standard Chartered signed a sale and operating leaseback transaction for three B737-800 aircraft. The first two aircraft were delivered in November and December 2014, with the third delivery planned for February 2015. The aircrafts will support the Omani airline's growth strategy, which will see an increased range of destinations and frequencies. The transaction is one of the first sale and leaseback transactions by Oman Air, and was structured and arranged exclusively by Standard Chartered.



Emirates pledges to offer free Wi-Fi on all flights

Middle East airlines are forecast to see net profits rise to \$1.6 billion in 2015, driven by passenger capacity growth of more than 15 percent, the International Air Transport Association (IATA) said on Wednesday. Net profits are expected to rise by \$500 million compared to this year, representing a profit of \$7.98 per passenger and a net profit margin of 2.5 percent, IATA said in a statement.

The aviation authority said carriers in the Middle East have one of the lowest breakeven load factors (58.6 percent). Average yields are low but unit costs are even lower, partly driven by the strength of capacity growth which is expected to expand by 15.6 percent in 2015, up from 11.4 percent in 2014.

Globally, IATA announced an outlook for improved industry profitability. Airlines are expected to post a collective global net profit in 2014 of some \$19.9 billion (up from the \$18 billion projected in June). This looks set to rise to \$25 billion in 2015.

Lower oil prices and stronger worldwide GDP growth are the main drivers behind the improved profitability, IATA said.

Incidents Related to Electronic Cigarettes

The phenomenon of electronic cigarettes is spreading, where a number of passengers became carried it with him on board, and according to ICAO sources, several incidents have been reported involving electronic cigarettes overheating through the accidental activation of their heating elements resulting in fires in checked baggage. Pending the amendment document ICAO The amendment of the ICAO document 9284 (Technical Instructions for the Safe Transport of Dangerous Goods by Air) ICAO recommend to inform operators of this safety risk and to recommend that they require passengers to carry such devices in the cabin, where an incident can be immediately mitigated, and not in checked baggage.

Electronic cigarettes, also called personal vaporizers or electronic nicotine delivery systems, are battery-powered devices that simulate tobacco smoking by producing a heated vapor which resembles smoke. The devices have a heating element to vaporize a liquid solution. Passengers are normally permitted to carry these devices under the provisions for dangerous goods carried by passengers and crew.



Mohamed Ibrahim Sherif
Director General, ACAC

Editorial

The Arab Civil Aviation Association is an essential component of the joint Arab action system and it is one of the most important pillars that its work to make efforts for cooperation and coordination with regional and international organizations working in the civil aviation field to enhance the status of the Association in international forums, and thus seeks to achieve optimum advancement of Arab civil aviation sector.

Its technical functions axes are reflected in the air transport economics and organization areas, and air navigation, especially for future systems, satellite navigation as well as in the field of aviation safety, including prepared special procedures in aviation systems and safety-related issues and which determine the methodological framework of rules and procedures regarding the incident and the investigation into the safety, licensing and operating standards for evidence Airports and airplanes.

Association is also working hard to improve aviation security in the Arab region by raising the levels of education and rehabilitation and composition of frameworks working in this field and the development of pilot systems and guides to activate and codify and strengthen aviation security.

Joints must be emphasized that the Commission focuses strongly on the editorial policy that has become have significant implications in the development of air traffic interfaces

growth to serve economic and social development of the Arab world, and raise the trade movement and strengthen the active tourist traffic between the Arab countries and create a climate competitor to attract global investment to approach the Arab world, on the other hand, take special care of the body area of the environment to reduce emissions of the gases. This is the topic that has become interacts with global developments and issues of pay to unite to defend Arab interests in the context of the obligation under the guidance of the International Civil Aviation Organization.

Among the most prominent concerns of the Commission in the new orientations strong involvement in education policy and training through the conclusion of cooperation agreements and memoranda of understanding with some sister organizations, institutes and colleges, centers and academies of education and training, countries in the field of civil aviation, in addition to organizing a number of workshops and technical training courses for the rehabilitation and composition workers and technicians in various disciplines associated with the sector.

The integrative body which encourages too much on the conduct of cooperation and coordination relations and exchange of experiences with all regional and international organizations due to the weight of the Arab Group, which became his components and counterbalanced approach has emerged with a strong

interest for the Arab States civil aviation sector saluting engaged in a huge investment to build a giant airports and the acquisition of modern aircraft and the introduction of equipment navigational sophisticated and accurate, and the wide open field to organize workshops and conferences and scientific training courses to keep up with all of this, but to lead the development of the massive ship, which you know the aviation industry, particularly in some of the industry's leading Gulf states as evidenced by everyone.

What is needed today from the members of the sector, countries in the Arab arena more responsiveness and interaction with the Arab association through a commitment to General Assembly resolutions regarding the mechanisms of the development of the body saluting the future role of the body is linked to the conviction and support Member States in the body the actual reference to the Arab Air represents a house of an integrated experience provides technical advice to Member States and longer studies and monitoring of the technical changes that are known to the world of aviation and industry advanced saluting hope junk in the house of the experience of the Arab civil Aviation introduces us to the field of international competition, and this is what will return inevitably technical and financial resources as well as the credibility required to highlight practical and effective role for the civil aviation sector Arab and promote and develop.



اللجنة العربية للطيران المدني

HISTORY

ACAC was established in June 1996 (organization of the Arab League) as a regional organization for coordination and cooperation among Arab countries and with other parts of the world in the field of civil aviation. The Treaty establishing the Commission has been signed by Arab countries and has till now been ratified by the legislative and executive bodies of 18 Arab countries, The other Arab countries are in the process of ratifying the Treaty.

OBJECTIVES

- To enhance cooperation and coordination among Arab countries in the field of civil aviation.
- To set a general plan for developing civil aviation in Arab countries and ensuring its safety.
- To develop Arab civil aviation in order to meet the needs of Arab countries for a safe, secure and regular air transport.

ACTIVITIES

- To coordinate and unify the views of ACAC member-states in the field of civil aviation.
- To promote understanding on policy matters among ACAC member-states and with other parts of the world.
- To encourage and support integration among Arab air carriers.
- To encourage and support the sector of aviation worldwide and to enhance its use by ACAC member-states.
- To encourage the use of standard rules, specifications and methods of work recommended by the International Civil Aviation Organization (ICAO).
- To support arrangements among member-states for the implementation of the regional plans recommended by ICAO with regard to the use of CNS/ATM.
- To develop relations of cooperation with the international and regional organizations that deal with civil aviation.
- To monitor technological changes in the aviation industry and to evaluate the necessary actions to be taken by ACAC members to meet the challenge.

- To undertake research and studies in economic, legal, technical and safety matters related to the work of the member-states in the area of civil aviation.
- To encourage coordination and harmonization of procedures, rules and regulations of civil aviation among member-countries.
- To facilitate the exchange of information on safety matters and to enhance the awareness of air safety among members-states.
- To coordinate training programs and to encourage development of training centers in order to meet present and future needs of people working in civil aviation.
- To study and evaluate, on request of one or more member-states, any situation that might hinder the development of air transport, air navigation or air safety in the Arab countries.

ORGANIZATIONAL

The organizational structure of ACAC consists of:

- The general Assembly: composed by presidents or general directors of civil aviation authorities of the member states and meets once every two years; it elaborates the program and the budget of the ACAC.
- The Executive Council: composed of nine members elected by the General Assembly for a term of two years from among the presidents and general directors of civil aviation authorities. It meets twice a year to discuss issues facing the civil aviation sector in Arab countries; and identify appropriate actions; such as to promote the development of civil aviation. It proposes to the General Assembly the program and the budget of ACAC and implements the decisions of the General Assembly.
- General directorate: it is the governing body of the ACAC. It is headed by a general director elected by the General Assembly for a four-year term; with the possibility of re-election once time.
- The General Director is responsible for implementing the recommendations and decisions of the General Assembly and the Executive Council; and prepares projects
- And activities of the ACAC.

General Director:

Engineer Mohamed Ibrahim Sherif

The Executive Council:

Mr. Hamed Ahmed Farag	Chairman of the Executive Council	Yemen
Mr. Mohammed bin Nasser bin Ali Azaabi	Vice chairman of the Executive Council	Oman
Jordan		Member
United Arab Emirates		Member
Bahrain		Member
Tunisia		Member
Saudi Arabia		Member
Qatar		Member
Egypt		Member

Arab Aviation Magazine
It's a specialized magazine in Arab
Civil Aviation issues
Issued quarterly by ACAC.

General Supervision
Mohamed Ibrahim Sharif
Director General
Arab Civil Aviation Commission

Executive Supervision
Engineer Brahim Benomar

Editorial Team
Ahmed Nachatti (Editor in Chief)

Ashraf Yahya Shenaif
Ishaq Habach
Zineb Errouali

Design Responsibility
Mohammed Baabbad

E-mail
acac@acac.org.ma

Website
www.acac.org.ma

Postal Address PO Box
5025 Rabat / Souissi the Kingdom
of Morocco

Phone
(+212) 537 658340/23

Fax
(+212) 537 658111/54

No. Legal Deposit
165/2000

ISBN
ISSN 1119 - 3053

All rights reserved

Acknowledgement

The general supervisor of the Arab
Aviation Magazine expresses his
thanks to all who contributed to the
enrichment of this magazine dialogues,
articles, surveys, news, and also special
thanks to the General Authority for Civil
Aviation and Meteorology, Republic of
Yemen for their support and valuable
contribution in this issue.

Dubai to host 3rd
Global Airport Leaders
Forum (GALF) in May
2015

07



Twentieth Session
ACAC General
Assembly

09



Risks to Civil Aviation
Arising from Conflict
Zones & its impact on
the Arab region

19



Air Consumer
Protection

20





إعلان للحصول على شهادة مشغل جوي وطني (شحن)

- انطلاقاً من استراتيجية وزارة النقل والهيئة العامة للطيران المدني والأرصاد في الجمهورية اليمنية نحو إيجاد بيئة تنافسية أكثر اتساعاً في قطاع النقل الجوي وتلبية للطلب المتزايد على خدمات الطيران في الجمهورية اليمنية وجذب الاستثمارات وتنمية سوق النقل الجوي اليمني بما يلبي طلبات واحتياجات الشحن الجوي ، ودعم البنية التحتية لقطاع الطيران وتعزيز دوره في تحقيق النمو الاقتصادي والاجتماعي في الجمهورية اليمنية، تدعو وزارة النقل الهيئة العامة للطيران المدني والأرصاد في الجمهورية اليمنية جميع المستثمرين الراغبين للتقدم للمنافسة الخاصة بالحصول على شهادة مشغل جوي وطني وفقاً لقانون الطيران المدني اليمني واللوائح والإجراءات المنظمة لذلك، وذلك لتشغيل شركات شحن جوي.
- فعلى الراغبين ممن سبق وتقدموا بطلبات لإنشاء شركات طيران أو الشركات الجديدة الراغبة القيام بالآتي:
- أولاً: تقديم ملفاتهم متضمنه صور طبق الأصل من أصول كافة الوثائق والمستندات المطلوبة ووفقاً للشروط والمتطلبات التي تحددها اللوائح والقوانين النافذة واهم الوثائق الواجب على الشركة تقديمها:
- 1- السجل التجاري.
 - 2- النظام الأساسي للشركة وعقد تأسيس الشركة.
 - 3- دراسة الجدوى الاقتصادية والفنية الصادرة من مكتب مختص معتمد والتي سيتم مطالبة المتقدم الالتزام الصارم بمحتواها ويراعى في دراسة الجدوى الاقتصادية الآتي:
 - ان يبدأ كحد ادنى بتشغيل طائرة واحده على ان تسجل في سجل الطيران المدني اليمني.
 - ان لا يزيد عمر أي طائرة عن عشرون عاماً من تاريخ الصنع.
 - ان يكون طراز الطائرات وعددها متناسب مع خطة التشغيل للشحن الجوي.
 - 4- إثبات توفر رصيد بنكي مخصص لتغطية فترة تشغيل لا تقل عن ثلاثة أشهر دون الاعتماد على الإيرادات المحققة.
 - 5- ترفق الشركة المتقدمة ضماناً بنكياً بمبلغ وقدرة خمسون الف دولار امريكي (\$50,000) صالح لمدة تسعون يوماً من تاريخ تقديم الطلب.
 - 6- تحديد مسئول عن الاتصال والتواصل يحدد فيه اسمه ورقم هاتفه ورقم الفاكس وبريده الالكتروني.
 - 7- تعبئة استمارة تقديم طلب الانشاء وفقاً للنموذج المعتمد.
 - 8- على الراغبين في تقديم طلباتهم مراجعة قطاع سلامة الطيران الكائن بفتح عطان شارع بيروت جوار السفارة الإندونيسية أمانة العاصمة – صنعاء – الجمهورية اليمنية تلفون (009671413950) فاكس (009671433862) وذلك لأخذ قائمه الشروط والمعايير والاستفسار عن البيانات والوثائق المطلوبة.
 - 9- الموعد النهائي لتقديم الطلبات والوثائق هو يوم الخميس الموافق 15/01/2015 م الساعة الثانية عشر ظهراً الى مبنى الهيئة العامة للطيران المدني والأرصاد الكائن بشارع الزيري – أمانة العاصمة – صنعاء الجمهورية اليمنية.
- ثانياً: أي اختلاف بين ما ستقدمه الشركة في المرحلة الثانية وبين دراسة الجدوى سيؤدي إلى استبعاد الشركة. ثالثاً: خلال ثلاثين يوماً ستقوم الهيئة العامة للطيران المدني والأرصاد بدراسة وتحليل وثائق الشركات المتقدمة وإعلان نتائج التحليل والتقييم وتحديد أسماء الشركات المؤهلة للانتقال للمرحلة الثانية . رابعاً: على الشركات المؤهلة استيفاء المتطلبات الفنية خلال (تسعون يوماً). خامساً : الترخيص للتشغيل سيكون لشركتين فقط بحد اقصى خلال العام 2015 م و لن يتم الترخيص لأي شركة اضافية خلال الاعوام القادمة الا بحسب احتياج سوق الشحن الجوي بالجمهورية اليمنية.



Groupe
CFPNC

Since 1992

PILOTE DE LIGNE-AIRLINE PILOT
HOTESSE DE L'AIR-STEWARD-CABIN CREW

Agent Technique d'exploitation-*Flight Dispatcher*
Accueil dans les Transports Aérien et Maritime (ATAM)

Desk Agent in Air and sea Transports

MCC-QT.B737,A320,A330,A300 / MCC-TYPE rating.B737,A320,A330,A300



IATC ACADEMY

Direction de l'Aviation Civile N° CN FS 07/2008

Formation de pilote de ligne - Maintenance Avions
Pilote Training - Aircrafts Maintenance

Premier Centre privé de Formation
de pilote de ligne en Afrique
The First Pilot Training Center in Africa

www.groupecfpnc.com

