



الطيران العربي

مارس 2015

مجلة تصدر عن الهيئة العربية للطيران المدني

العدد 23



التحديات العالمية للسلامة الجوية



حوار

حوار شامل
مع سعادة
عبدالعزیز
محمد النعیمی



تقارير

الإمارات الأولمبية
عالميا
في معايير
سلامة الطيران



أخبار

معالي سليمان
الحمدان
رئيسا لهيئة
الطيران السعودي



الهيئة العامة للطيران المدني
CIVIL AVIATION AUTHORITY



QCAA

OPENING QATAR'S SKY TO THE WORLD



www.caa.gov.qa



الطيران العربي

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

والداخل العدد



تقارير

مشاركة الهيئة في المؤتمر العالمي رفيع المستوى للسلامة الجوية

افتتاحية

أسس النهوض بمنظومة الطيران المدني

22 حوار

مع سعادة السيد
**عبد العزيز
محمد النعيمي**
رئيس الهيئة العامة
للطيران المدني
القطري



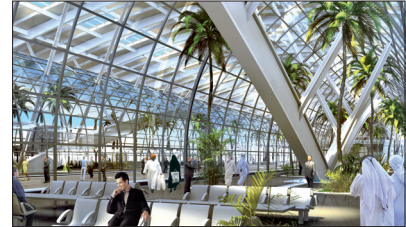
الملف

لمحة عامة عن
الطيران المدني
لدولة قطر



36 مقالات

مشروع مطار
الملك عبد العزيز الدولي



56 مؤتمر الجمعية الدولية
لمحقيقي الحوادث الجوية للشرق
الأوسط وشمال إفريقيا

66 دراسة

مسؤولية الناقل الجوي
عن أضرار الإرهاب



جميع الحقوق محفوظة
شكر وتقدير:

يقدم المشراف العام لمجلة الطيران العربي بتشكراته لكل من ساهم في إخراج هذه المجلة بحوارات ومقالات واستطلاعات وأخبار. وشكر خاص للهيئة العامة للطيران المدني لدولة قطر على دعمها ومساهمتها القيمة في هذا العدد.

المشرف العام: **المهندس محمد إبراهيم شريف** مدير عام الهيئة العربية للطيران المدني
المشرف التنفيذي: **المهندس إبراهيم بنعمر**
رئيس التحرير: **أحمد نشاطي**
سكرتارية التحرير: **زينب الروالي محمد أونيسي** إخراج وجرافيكس: **أيوب**

البريد الإلكتروني: acac@acac.org.ma الموقع الإلكتروني: www.acac.org.ma العنوان: 20، زنقة أيت باعمران، شارع محمد السادس (طريق زعيم) الرباط / المملكة المغربية
العنوان البريدي: صندوق البريد 5025 الرباط / السويدي المملكة المغربية الهاتف: 65-83-40 65-83-23 537 65-83-23 (212+)
فاكس: 65-81-11 65-81-54 537 65-81-23 (212+) رقم الإيداع القانوني: 165/2000 ردمك: 3053 - 1119 ISSN



ورقة تعريف



الهيئة العربية للطيران المدني

إنشاء الهيئة

الجمعية العامة كل سنتين. من بين الرؤساء أو المديرين العاميين 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.

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 4/5 يونيو 1996. صادقت على هذه الاتفاقية حتى الآن 18 دولة عربية. بينما باقي الدول العربية بصدد التصديق.

اختصاصات الهيئة

- تقوم الهيئة بأداء جميع المهام الضرورية لتنفيذ أغراضها وأهدافها وبوجه خاص ما يلي:
- 1/ إجراء البحوث وإعداد الدراسات، حسبما يلزم، بشأن الجوانب الاقتصادية والتنظيمية والقانونية والفنية والأمنية المتعلقة بالطيران المدني بين الدول الأعضاء
 - 2/ تنسيق مواقف الدول الأعضاء بصدد الأمور ذات المصلحة المشتركة والاهتمام المشترك في مجال الطيران.
 - 3/ تشجيع ومساندة التكامل بين مؤسسات النقل الجوي العربية.
 - 4/ تشجيع ومساندة صناعة الطيران بوجه عام والنهوض باستخدامها في الدول الأعضاء
 - 5/ رصد التغييرات، بما في ذلك التغييرات التقنية، في الطيران المدني وتقييم متطلبات الدول الأعضاء للاستجابة للتحديات المهمة.
 - 6/ تشجيع التنسيق والتوافق بين تشريعات وإجراءات الطيران المدني في الدول الأعضاء والعمل على توحيد تلك التشريعات والإجراءات.
 - 7/ تشجيع تطبيق القواعد القياسية وأساليب العمل الموصى بها في ملاحق اتفاقية الطيران المدني الدولي.
 - 8/ تعزيز الترتيبات بين الدول الأعضاء كلما ساهم ذلك في تنفيذ الخطط الإقليمية الصادرة عن منظمة الطيران المدني الدولي بخصوص التجهيزات والخدمات الخاصة بالملاحة الجوية.
 - 9/ تسهيل تبادل المعلومات الخاصة بسلامة الطيران والنهوض بالوعي الأمني بين الدول الأعضاء.
 - 10/ التنسيق بخصوص برامج التدريب والتكوين وجعلها مع تشجيع وضع البرامج لتطوير معاهد التكوين، وجعلها تستجيب للحاجيات الحالية والمستقبلية للعاملين في مجال الطيران المدني.
 - 11/ 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.

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 ومنظم.

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 العاميين للطيران المدني في الدول العربية الأعضاء، تجتمع مرة كل سنتين لاعتماد المخططات والبرامج وموازنة الهيئة. أما الإدارة العامة فهي الجهاز الإداري للهيئة، يترأسها 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



المهندس

محمد إبراهيم أحمد شريف
المدير العام للهيئة العربية للطيران المدني



افتتاحية

أسس النهوض بمنظومة الطيران المدني

إن الطبيعة الدولية للطيران المدني تمنحه جغرافية خاصة، فهو كالسلسلة المتشابكة التي تمثل حلقاتها دول العالم مجتمعة، فالمنظومة الكلية تتأثر بضعف أو انفصال إحدى حلقاتها، وبالتالي فإن المشاركة والتعاون والتنسيق وتبادل المعلومات والخبرات والخبراء هي الأسس للنهوض بمنظومة الطيران المدني. ومن هذا المنطلق، يجب علينا أن نضع نصب أعيننا التحديات الرئيسية، التي تواجه صناعة النقل الجوي على المستوى الإقليمي، ومنها النمو المتصاعد على الحركة في المجال الجوي في منطقة الشرق الأوسط وشمال إفريقيا كنتيجة لازدياد الطلب على النقل الجوي، مما اضطرنا، كهيئة إقليمية، لوضع دراسة للمجال الجوي العربي الحالي والمستقبلي، وقد أوضحت الإمكانيات الحالية لنظام الملاحة وإدارة المجال الجوي، وما هو المطلوب لمواجهة الكثافة المستقبلية المتوقعة كالتغلب على نقاط الاختناق التي تؤثر على صعوبة الحركة الجوية والمسارات الجوية... فإذا نجحنا في تنفيذ سياسة إدارة المجال الجوي العربي سينعكس ذلك على المسارات الجوية، وبالتالي على زمن الرحلة وكمية الوقود المستهلكة، مما يؤثر إيجابياً على تعريف الركوب وتقليل الانبعاثات ليصبح النقل الجوي مشاركاً في الحفاظ على البيئة، وفي متناول شرائح مختلفة من المجتمعات العربية، كأحد الأهداف الرئيسية للعمل العربي المشترك. هناك أيضاً 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، رغم صعوبته خاصة للشركات الغير قادرة على فتح عملية التحرير الشامل فوراً، وهذا عائق يقابله

إمكانية وضع برنامج زمني تلتزم به الدول غير الموقعة على اتفاقية دمشق لإيجاد خطوات مرحلية للوصول إلى تفعيل وتطبيق الاتفاقية. علماً أن موضوع تحرير النقل الجوي أصبح أمراً حتمياً لا مفر منه، وبخصوص المسألة البيئية، نسجل ما يدار حالياً من دراسات وورش عمل حول إيجاد نظام عالمي للتعامل مع الأثر البيئي للطيران. ورغم أن المفوضية الأوروبية ما زالت متمسكة ببعض الإجراءات الغير منسجمة مع توجهات وقرارات المنظمة الدولية للطيران المدني، فإننا، في هذا الصدد، نسجل بالارتياح التوافق الذي لمسناه في مواقف الدول والشركات العربية في التصدي للقرارات المنفردة، التي لا تراعي مصالح العديد من الشركات العربية. وبالتالي فنحن ملزمون بالتحرك المشترك كدول قصد تدارس المستجدات والتوجهات الخاصة بموضوع الإجراءات الاقتصادية لتقليل الانبعاثات، والتي أصبحت من الاهتمامات ذات الأولوية في المنظمة الدولية، مع التأكيد على أهمية دعم الهيئة لمواصلة الجهود حتى بلوغ المسعى والوصول إلى رأي مشترك لعرضه خلال الجمعية العامة القادمة للمنظمة الدولية للطيران المدني في أكتوبر 2016. أخيراً وليس آخراً، أود أن أضيف اهتمام الهيئة العربية للطيران المدني بتعزيز نظم السلامة الجوية وإجراءات التفيتش والمتابعة والتحقيق في حوادث الطائرات... في هذا الإطار، يندرج ما تقوم به الهيئة حالياً من دراسة جدوى مشتركة بالاشتراك مع الإيكاو وشركة بوينغ لتصنيع الطائرات لإنشاء مكاتب إقليمية للسلامة RASSO، وذلك لتعزيز نظم مراقبة السلامة الجوية المحلية والإقليمية. إن ما تقدمت به من موضوعات تدخل بالأساس في سياق اهتمام الهيئة كمنظمة عربية متخصصة تابعة لجامعة الدول العربية تعمل لتطوير العمل العربي المشترك من خلال التعاون والتنسيق محلياً وإقليمياً لتفعيل منظومة الطيران المدني كطيران أمن وسليم يحقق التنمية المستدامة وفي متناول شرائح مختلفة من المجتمع العربي ■

ما تقدمت به من
موضوعات تدخل
في سياق انشغال
الهيئة بتفعيل
منظومة الطيران
المدني كطيران
أمن وسليم يحقق
التنمية المستدامة
وفي متناول
شرائح مختلفة من
المجتمع العربي



1.138 مليار سائح حول العالم في 2014

الأمر يكسب آسيا والمحيط الهادئ أقوى معدل نمو بنسبة 7 في المائة و5 في المائة على التوالي، في حين سجلت منطقة الشرق الأوسط نمواً بـ4 في المائة، وإفريقيا 2 في المائة، في عام 2014. وقالت المنظمة إنه من المتوقع نمو عائدات السياحة الدولية في عام 2014، والمقرر نشرها في أبريل المقبل، موضحة أنه في عام 2013، بلغت عائدات السياحة الدولية 1.197 مليار دولار، بارتفاع قدره 230 مليار دولار، مما كانت عليه قبل الأزمة في عام 2008. وبالنسبة لعام 2015، تتوقع المنظمة أن ينمو عدد الوافدين من السياح الدوليين بين 3 في المائة و4 في المائة.

قالت منظمة السياحة العالمية، إن عدد السياح حول العالم بلغ 1.138 مليار سائح في عام 2014، بزيادة قدرها 4.7 في المائة عن عام 2013. وأضافت المنظمة، في تقرير لها لعام 2015، أنها تتوقع أن ينمو عدد السائحين في العالم بنسبة تتراوح بين 3 و4 في المائة، مما يساهم في الانتعاش الاقتصادي العالمي. وأوضحت أن عدد السائحين الدوليين ارتفع بمقدار 51 مليوناً ليصل إلى 1.138 مليار سائح خلال العام الماضي، ليكون العام الخامس على التوالي، الذي يتحقق خلاله نمو فوق متوسط النمو منذ الأزمة الاقتصادية عام 2008. وبحسب المنظمة، سجلت منطقتنا



100 شركة اختارت المغرب للاستثمار في صناعة الطيران

ذكرت القناة الإخبارية الأمريكية (سي إن إن)، شهر فبراير المنصرم، أن المغرب "تمكن من إبراز اسمه في مجال صناعة الطيران"، كما يشهد على ذلك عدد الشركات العالمية، ما لا يقل عن 100، التي اختارت المملكة كوجهة لاستثماراتها. وقالت القناة الأمريكية إن "صناعة الطيران في المغرب تعتبر قطاعاً يشهد نمواً قوياً، إذ يمثل 5 في المائة من صادرات المملكة".

وأبرز المصدر ذاته أن صناعة الطيران والملاحة الجوية "شهدت إقلاعا" في المغرب، حيث أحدثت أزيد من 8 آلاف منصب شغل في السنة الماضية، وهو الرقم الذي من المتوقع أن يتضاعف مع متم العام الجاري، مضيفاً أن هذا القطاع يطمح إلى توظيف 23 ألف شخص في أفق سنة 2020. وأوضحت القناة الأمريكية أنه إلى غاية اليوم فإن صناعة الطيران في المغرب تتخصص أساساً في تصنيع أجزاء المعدات وإصلاح المحركات، مشيرة إلى أن المملكة تطمح لتصنيع الطائرات في السنوات العشر المقبلة.



2014 شهدت 30 مليون رحلة طيران دولية بالصين



بعدما بدأت الخطوط الجوية الصينية في تشغيل طائرات أكبر، ومنها "بوينغ 747-700" و"بوينغ 777-300" و"إيرباص إيه 380" للعمل على هذه المسارات. وتوقعت جمعية النقل الجوي الدولية ارتفاع سعة نقل الركاب داخل الصين بنسبة 10.8 في المائة خلال عام 2015، فيما ستبلغ نسب نمو الرحلات بين الصين والولايات المتحدة والصين وأوروبا وآسيا الباسيفيك من 4 إلى 9 إلى 10 في المائة على التوالي.

نظمت الخطوط الجوية الصينية أكثر من 30 مليون رحلة دولية خلال عام 2014. وأشار نائب مدير إدارة الطيران المدني الصينية، وانغ تشي تشينغ، إلى أن الرحلات بين الصين وأوروبا وأستراليا وجمهورية كوريا حققت العام الماضي زيادة كبيرة. وأضاف وانغ أن الصين حصلت على أكثر من 55 في المائة من إجمالي ركاب الرحلات بين الصين والولايات المتحدة،

أبوظبي تستضيف القمة العالمية لصناعة الطيران في أبريل 2016

أعلن المنظمون للقمة العالمية لصناعة الطيران في أبوظبي، التي تعتبر المنتدى الرئيسي لقادة صناعة الطيران والفضاء والدفاع في العالم، عن تشكيل المجلس الاستشاري لدورة عام 2016. ويهدف هذا الحدث، الذي يقتصر حضوره على الدعوات الخاصة بالحصريّة، إلى إتاحة المجال أمام النقاش العالمي في القضايا المتعلقة بالقطاع.

وسيقوم قادة الشركات في كل من الأسواق المتقدمة والناشئة بتبادل الخبرات لدعم آفاق التصنيع، إضافة إلى تحسين معايير سلسلة التوريد وخلق فرص عمل قيمة للأفراد أصحاب المهارات. وستتم خلال هذه القمة مناقشة ما إذا كان يمكن لصناعة الطيران التكيف أو اعتماد التقنيات الاستهلاكية الجديدة في عالم يتسم بالمزيد من الترابط. وسيبحث المؤتمر أيضاً تطور صناعات الفضاء التجارية والفرص المتاحة أمام اللاعبين الجدد.



"إمبراير" البرازيلية ثالث أكبر مصنع للطائرات التجارية في العالم

■ خلال الستة عشر عاما السابقة فقط، أصبحت البرازيل تحتل موقعا متقدما في صناعة الطيران، من خلال الظهور الهادئ لشركة "إمبريزا برازيليرا دي أيروناوتيكاس"، التي تعرف باسم "إمبراير". انضمت الشركة، التي كانت يوما شركة حكومية خاسرة، إلى صفوف النخبة المتميزة من الشركات المصممة للطائرات، منذ خصصتها عام 1994، في تحول يرمز إلى نهضة البرازيل كقوة اقتصادية. ويبلغ رأسمال شركة "إمبراير"، التي تعد ثالث أكبر شركة مصنعة للطائرات التجارية في العالم، 5.4 مليار دولار، ولديها مصانع خارج مدينة ساو باولو ومصانع أخرى ستفتتح قريبا في البرتغال وملبورن في ولاية فلوريدا، خصوصا أن ما تنتجه الشركة من طائرات تتمتع برواج كبير. وقال فريديريكو فلوري كورادو، المدير التنفيذي للشركة: "إذا ذهبت جوا إلى شيكاغو أو ميامي أو دالاس أو هيوستن أو كليفلاند، إلى أي من تلك المراكز الكبيرة، يحتمل بدرجة كبيرة أن تسافر على طائرة من طائرات شركة (إمبراير)". ويبدو مستقبل الشركة مشرقا بناء على سجل الطلبات لدى الشركة، حيث وصل عدد الطائرات المطلوبة، بدءا من شهر سبتمبر المنصرم إلى حدود فبراير 2015، إلى 1806 طائرات من المتوقع أن تدر عوائد تبلغ أكثر من 15 مليار دولار ■

أشعة الليزر وسلامة الطيران

مطالبة بإدراج هذه المسألة ضمن المخاطر، التي يواجهها الطيران المدني، والحرص على توعية عامة الناس بما تنطوي عليه هذه الهجمات من مخاطر وعواقب وخيمة. كما ينبغي إعمال القوانين السارية وفرض العقوبات ضد كل من يرتكبها. وأما إذا كانت التشريعات الراهنة لا تشمل هجمات الليزر، فمن الاستعجال النظر في إضافة أحكام قانونية تعالج مسألة هجمات الليزر، التي تستهدف الطيران المدني وفرض العقوبات ضد مرتكبيها ■

القيادة، في صرف انتباههم، وتعطيل عملهم وتضليله. وكذلك، في حالات قصوى، تصل إلى شل حركتهم والتأثير سلباً على قدرتهم على الاضطلاع بمسؤولياتهم، لاسيما خلال عمليتي الإقلاع والهبوط. ومن ثم، فإن توجيه أضواء أشعة الليزر صوب الطائرات قد يعتبر تدخلا متعمداً في مهام طاقم القيادة على متن الطائرة. وفي ضوء تزايد معدل هجمات الليزر على المستوى العالمي، وما قد يترتب عن ذلك من عواقب وخيمة، فإن الدول

أصبحت مصدر قلق متزايد. ووفقاً للبيانات المتاحة، فقد تزايدت كثيراً وتيرة هجمات الليزر على الطائرات المدنية. وقد تتسبب هجمات الليزر، التي تستهدف أفراد طاقم

■ إن مخاطر هجمات الليزر التي ترتكب ضد الطائرات المدنية، لاسيما الاستهداف المتعمد لأعضاء طاقم القيادة بأضواء أشعة الليزر، التي تؤثر سلباً على سلامة تشغيل الطائرة،



أول رحلة على متن طائرة A380 من مطار أبوظبي إلى مطار هيثرو بلندن

إلى قائمة الطائرات، التي تستخدم مطار أبوظبي الدولي، تبشرنا بعهد جديد لشركة الاتحاد للطيران وللعاصمة (أبوظبي). وأوضح المهندس أحمد الهدابي "لقد ازداد دورنا كمركز عالمي للنقل، والذي بدوره يعزز اقتصاد أبوظبي، من خلال تسهيل جلب الشركات والسياح وحركة الشحن إلى الإمارة"، وأضاف قوله "نحن سعداء لتطويرنا للبنية التحتية اللازمة، لاستيعاب هذه الطائرة العملاقة، ونحن ملتزمون بإجراء المزيد من التوسع قبيل الزيادة المتوقعة في أعداد المسافرين".

ومن جهته، قال بيتر بومغارتنر، الرئيس التنفيذي للاتحاد للطيران: "نحن في غاية السرور للاحتفال بهذه المناسبة العظيمة، إلى جانب شركائنا في مطارات أبوظبي، الذين لعبوا دوراً هاماً في دعم خطة النمو لدينا. هذه هي الرحلة الأولى من 10 رحلات مقررة لطائرة A380 تبدأ، مع خطط لتعيين طائرتين أو ثلاثة على مسار لندن، والتي ستقدم خدمة رائعة مع ثلاث رحلات يوميا. وهذا النموذج يستخدم سيدني ونيويورك في وقت لاحق من العام 2015".

يذكر أنه استعداداً لوصول واحدة من أكبر الطائرات التجارية في العالم، بادرت مطارات أبوظبي، في الفترة الأخيرة، بتجديد المدرج الجنوبي ليحصل على المعايير الخاصة بالكود F، وإضافة 21 مدرج طائرة كجزء رئيسي من برنامج التجديدات في منطقة الساحة الجنوبية في المطار، قبل انطلاق رحلات طائرات الأير باص A380 وبوينغ دريملاينر 787



■ أعلنت مطارات أبوظبي عن إقلاع الرحلة A380 الافتتاحية للاتحاد للطيران، صباح يوم 27 ديسمبر المنصرم، من مطار أبوظبي الدولي إلى مطار هيثرو بلندن. وغادرت الرحلة EY11 من مطار أبوظبي الدولي في تمام الساعة 2:35 صباحاً، ووصلت إلى مطار هيثرو بلندن في تمام الساعة 6:35 صباحاً. وفي هذا الصدد، قال المهندس أحمد الهدابي، الرئيس التنفيذي للعمليات في مطارات أبوظبي، إن "إضافة طائرة A380

"الاتحاد للطيران" تنقل 15 مليون مسافر بنمو 23 في المائة في 2014

■ أعلنت شركة "الاتحاد للطيران"، عن تحقيق نتائج قياسية على مستوى المسافرين وحمولة الشحن خلال عام 2014، بما يشكل أقوى أداء تشغيلي لها حتى الآن. وتولت الشركة نقل نحو 14.1 مليون مسافر على متن رحلات الشركة في العام الماضي، وهو ما يمثل ارتفاعاً كبيراً بنسبة 23 في المئة مقارنة بعام 2013. وواصلت زيادة عدد المسافرين تفوقها على نمو القدرة الاستيعابية للشركة، بما يؤكد فاعلية الاستراتيجية التي تتبناها الشركة للنمو طويل المدى



السعوديون الأكثر امتلاكاً للطائرات الخاصة بـ850 طائرة

تستحوذ السعودية على 30 في المائة من أسطول الطائرات الخاصة في الشرق الأوسط، مع وجود 150 طائرة مسجلة داخل المملكة لشركات وأفراد، إلى جانب عدد آخر يتمثل في 700 طائرة خاصة يملكها رجال أعمال سعوديون في الخارج. وكشف تقرير حديث أن رجل الأعمال السعودي يسافر بين 150 و200 ساعة سنوياً، في حين تتوفر في السوق السعودي خدمات متقدمة لحجز طائرات خاصة للسفر لمسافات مختلفة ولمدن عدة حول العالم، ويقدر ثمن بعض الطائرات الخاصة بنحو 26 مليون دولار للوحدة. ويشهد قطاع طيران رجال الأعمال نمواً ملحوظاً في منطقة الشرق الأوسط، حيث يتوقع أن يحقق نمواً سنوياً بنحو 15 في المائة ليصل إلى 1.3 مليار دولار، وتسجيل 1300 طائرة خاصة بحلول عام 2020.

السعودية تنتج طائرة بدون طيار محلية الصنع



أعلن خبراء سعوديون عن إنتاج طائرة بدون طيار محلية الصنع، لمدينة الملك عبد العزيز للعلوم والتقنية، وتبلغ المسافة القصوى لطيرانها 150 كلم، ويمكنها التحليق لمدة ثماني ساعات، وأقصى ارتفاع لها هو خمسة آلاف متر. وقال معهد الأبحاث السعودي، في بيان، إنه بفضل إنشاء العلماء للطائرات السعودية بدون طيار، تم المضي قدماً في تطوير تكنولوجيا الفضاء والطيران.

"القطرية" تبتكر نظاماً لبث محتوى الصناديق السوداء مباشرة

وأوضح الباكر أنه لا يمكن انتظار استخراج الصناديق السوداء، التي كانت على متن الطائرات، لمعرفة حقيقة ما حدث لها، لذلك فإن النظام الجديد، التي تبحث الخطوط القطرية حالياً عن شريك لها يتولى مسؤولية تصميمه، سيرسل نسخة من البيانات، التي يتم تسجيلها في الصندوق الأسود أولاً بأول إلى المحطات الأرضية.

أعلن المدير التنفيذي للخطوط الجوية القطرية، أكبر الباكر، أن الشركة تنوي تزويد طائراتها بنظام يبث أي تحديثات تقع خلال الرحلة إلى مراكز المراقبة الأرضية مباشرة، وذلك لزيادة إمكانية إنقاذ الطائرات في المواقف الحرجة وسرعة التصرف، وقال لما نشره موقع "Mashable" التقني.



"القطرية" تفوز بجائزة "أفضل درجة رجال أعمال"



وتعتبر الخطوط القطرية من بين أسرع خطوط الطيران نمواً في العالم، وأحد ست شركات طيران حاصلة على وصف "خطوط طيران خمس نجوم" من "سكايتراكس" على مستوى جودة الخدمات، وهو التصنيف الذي تنفرد به الخطوط القطرية على مستوى الشرق الأوسط.

■ فازت الخطوط الجوية القطرية بجائزة أفضل درجة رجال أعمال للعام الثاني، في حفل جوائز "بزنس ترافل 2015"، الذي أقيم مؤخراً في العاصمة البريطانية لندن. وتم إدراج الخطوط القطرية ضمن قائمة مختصرة ضمت أكثر من 70 شركة وفريقاً وفرداً في 21 فئة. وفي مايو/أيار 2014، أصبحت الخطوط القطرية أول شركة طيران تشغل طائرة بكاملها لدرجة رجال الأعمال من مطار هيثرو. وقال الرئيس التنفيذي لمجموعة الخطوط الجوية القطرية أكبر الباكر: "كان هذا عاماً رائعاً للخطوط القطرية، حيث افتتحت الشركة عدداً من الخطوط الجديدة، ووسعت أسطولها ليشمل طائرات (إيرباص 350) و(إيرباص 380)".

"بوينغ" تحقق طلبات تسليم قياسية خلال عام 2014

■ أعلنت شركة "بوينغ" الأمريكية أنها حققت طلبات تسليم بلغت 723 طائرة خلال عام 2014، وهو ما يمثل رقماً قياسياً في صناعة الطائرات، ومتفوقاً على منافستها الأوروبية "إيرباص". وحققت "بوينغ" رقماً قياسياً أيضاً في حجز الطلبات الجديدة، التي بلغت 1550 إجمالاً، ثم عدل هذا الرقم إلى 1432 بعد حذف ما تم إلغاؤه من طلبات خلال العام الماضي. هذا، وارتفع صافي الطلبات التي حققتها "بوينغ" بنسبة 6 في المائة مقارنة بعام 2013 لتتفوق على "إيرباص" الأوروبية. وفي ما يتعلق بالربع السنوي الرابع من عام 2014، أعلنت "بوينغ" تسليم 195 طائرة تجارية من بينها 126 من الطراز "737" و24 من الطراز "777" و35 طائرة من الطراز "787" ■

معالي سليمان الحمدان رئيساً جديداً للهيئة العامة للطيران المدني السعودي

تخصص الإدارة والتنظيم والتسويق من جامعة نيو هيفن، بولاية كونيتيكت الأميركية، جمع بين المعرفة المحلية العميقة والرؤية العالمية الواسعة، وهو يتميز بتاريخه المهني المشرف في القطاع المصرفي السعودي.

الأستاذ الحمدان ينتظره الكثير من العمل لمواصلة نجاحات الهيئة العامة للطيران المدني، واستمرارية مشاريعها الموزعة في مختلف أنحاء المملكة، والتي يأتي على رأسها مشروع تطوير مطار الملك عبدالعزيز بجدة، والمتوقع الانتهاء منه خلال أشهر قليلة، ومشروع تطوير مطار الملك خالد بالرياض ومشاريع المطارات الداخلية

■ أصدر خادم الحرمين الشريفين الملك سلمان بن عبدالعزيز آل سعود، مساء يوم الخميس 29 يناير 2015، أوامراً ملكية بتقضي بتعيين معالي سليمان بن عبدالله الحمدان رئيساً للهيئة العامة للطيران المدني في المملكة العربية السعودية برتبة وزير.

ويتميز السيد سليمان الحمدان بسيرة مهنية قوية، تحمل الكثير من الخبرات والنجاحات في المهام، التي أسندت إليه مسؤوليتها، بدءاً من عمله في المصارف السعودية، وصولاً إلى نجاحه الباهر في قيادة طيران "ناس". الأستاذ الحمدان حاصل على درجة الماجستير في إدارة الأعمال،



إيرباص تعتمد تصميم طائرة بمقاعد دائرية

المقاعد. وبالنسبة لشركات الطيران، المزيد من الركاب يعني المزيد من الأرباح، إلا أن التصميم الجديد يثير مسألة مدى الراحة المتوفرة للركاب في مواجهة بعضهم البعض، وخاصة بالنسبة للرحلات الطويلة. وباعتبار أن كل مقعد سوف يواجه زاوية مختلفة، فإن المقاعد الواقعة إلى اليمين، أو حتى في الجوانب قد لا تروق للكثيرين. هذا التصميم هو أحدث حلقة في سلسلة طويلة من التصميمات المحتملة على متن الطائرات. ■

■ على غرار تصاميم المسارح، تسعى شركة إيرباص لإحداث ثورة في سفر الركاب عن طريق الجو عبر التقدم بالحصول على براءة اختراع لتصميم طائرة جديدة مع مقصورة دائرية للركاب تمتد على 360 درجة، بحيث يواجه الركاب بعضهم البعض. وتعتقد إيرباص أن الجلوس بشكل دائري يسمح لهيكل الطائرة ليكون أكثر قدرة على مقاومة الأحمال الناجمة عن ضغط المقصورة، كما أنه سيساعد على توزيع الضغط بشكل متساو، وهذا بدوره يعطي الفرصة للمزيد من

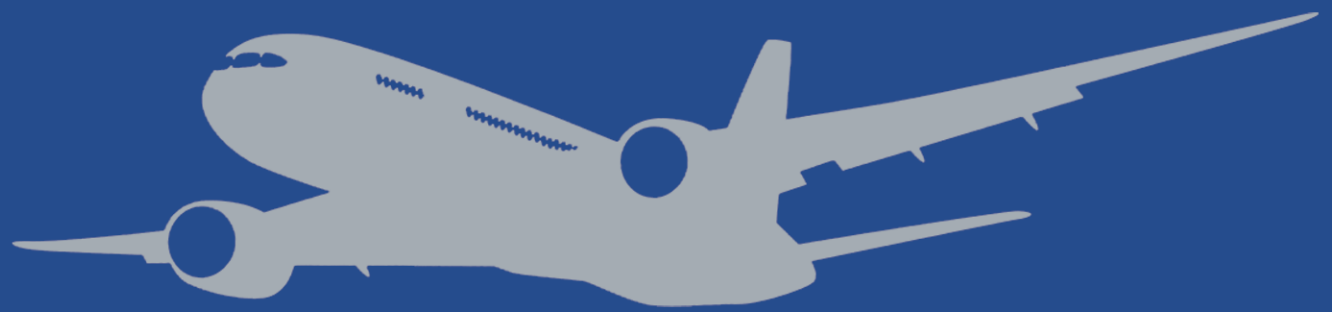


"ريكسي" أول طائرة كهربائية تحصل على شهادة للطيران

■ حصلت أول طائرة كهربائية صينية تحمل اسم "RX1E" على الشهادة الرسمية للطيران، حيث أصبح من الممكن الترويج لبيعها تجارياً، وفقاً لما أفادت به وسائل الإعلام الصينية خلال فبراير. ويمكن للطائرة، وهي صغيرة بمقعدين، الطيران بسرعة 160 كلم في الساعة، وتمتاز بخاصية التحكم الذاتي لمدة 40 دقيقة، بينما تكون البطاريات في كامل شحنها. ويتوقع طرح الطائرة بالأسواق مقابل 156 ألفاً و700 دولار، علماً أن إعادة شحن بطاريات الطائرة تكلف 5 يوان "0.8 دولار"، بحسب مصممي الطائرة. ويقدر المروجون للطائرة، أن السوق الصينية قد تستوعب نحو 1000 وحدة، فيما يبحثون إمكانية تصديرها أيضاً لأوروبا والولايات المتحدة ■



ARAB AVIATION



Arab Aviation Magazine, a specialized publication, issued by the Arab Civil Aviation Commission

Our contact :

acac.magazine@acac.org.ma
www.acac.org.ma



اتفاقية شراكة وتعاون بين الهيئة والأكاديمية التونسية الفرنسية للتكوين في أمن الطيران المدني

■ أشرف كل من سعادة المهندس محمد إبراهيم أحمد شريف، مدير عام الهيئة العربية للطيران المدني، والسيد حسن الصديق، رئيس مجلس إدارة الأكاديمية التونسية الفرنسية للتكوين في أمن الطيران، يوم 17 يناير 2015، بالعاصمة التونسية، على توقيع اتفاقية شراكة وتعاون بين الهيئة العربية للطيران المدني والأكاديمية التونسية الفرنسية للتكوين في أمن الطيران المدني. وتأتي هذه الاتفاقية، التي تهدف إلى تنظيم ندوات ومؤتمرات وورش عمل مشتركة بين الطرفين، في إطار دعم وتنمية صناعة الطيران المدني العربي، وتشجيع المراكز التدريبية، وتطوير أنشطة البحث العلمي بغرض تنمية وتأهيل الموارد البشرية العاملة في صناعة الطيران المدني في المنطقة العربية، بما يستجيب للقواعد القياسية وأساليب العمل الموصى بها دولياً ■



الهيئة تشارك في اجتماع الشبكة العربية للمعلومات بمقر الجامعة العربية

■ احتضن مقر الأمانة العامة لجامعة الدول العربية بالقاهرة، يومي 28 و29 يناير 2015، الاجتماع الثاني للشبكة العربية للمعلومات، بمشاركة ممثلين عن 9 منظمات عربية متخصصة، وخبراء من جامعات عربية متخصصة في شبكات المعلومات، وسفراء ومستشارين من الأمانة العامة للجامعة العربية، علاوة على فريق عمل إدارة المعلومات والتوثيق بجامعة الدول العربية. في بداية الاجتماع، رحبت إدارة المعلومات والتوثيق بالهيئة العربية للطيران المدني، التي شاركت لأول مرة في هذا الاجتماع، وعبرت عن سرورها بانضمام الهيئة لبقية المنظمات العربية المتخصصة من أجل مساعدة الأمانة العامة للجامعة العربية، من خلال إدارة المعلومات والتوثيق، في إنجاز مشروع الشبكة العربية للمعلومات.

وقد توج الاجتماع بالاتفاق على العمل من خلال خطوات مفصلة ومحددة بوضوح تهدف إلى تحقيق مشروع الشبكة العربية للمعلومات، التي ستكون نواة لتحقيق التكامل العربي، وأداة للاستفادة من كافة المعطيات وقواعد البيانات، التي تمتلكها المنظمات العربية المتخصصة، حتى تكون متاحة بسهولة وكفاءة لصناع القرار بالعالم العربي، وكذلك منطلقاً لربط كافة المنظمات العربية المتخصصة مع الأمانة العامة لجامعة الدول العربية على كافة المستويات، سواء الإدارية أو المالية، بالإضافة إلى الفنية ■

التوقيع على مذكرة تفاهم بين الهيئة وجامعة نايف العربية للعلوم الأمنية



الحاجة إلى ذلك قصد التشاور في الوسائل الكفيلة بمعالجة ما يستجد من المسائل ذات الاهتمام المشترك. وللإشارة فقد وقع عن الهيئة العربية للطيران المدني مديرها العام سعادة المهندس محمد إبراهيم أحمد شريف وعن جامعة نايف للعلوم الأمنية رئيسها سعادة الدكتور جمعان رشيد بن رقوش ■

الطرفين حسب التخصصات والإمكانيات المتاحة، وتبادل الدراسات والأبحاث، التي تقع ضمن مجالات اختصاص الطرفين، وعقد الندوات والمحاضرات والمؤتمرات والملتقيات والاجتماعات العلمية الحلقات الدراسية والدورات التدريبية. وقد اتفق الطرفان على إجراء اتصالات كلما دعت

■ تم بمقر جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية بالرياض بالمملكة العربية السعودية، يوم 26 يناير 2015، التوقيع على مذكرة تفاهم بين الهيئة العربية للطيران المدني وجامعة نايف بخصوص إقامة ودعم التعاون العلمي والبحثي في المجالات ذات الاهتمام المشترك، من خلال تبادل الخبرات العلمية بين

دورة تدريبية بالرباط حول إدارة المشاريع في الطيران المدني

تعود عليهم وعلى إدارات مصالح عملهم بالمنفعة والمردودية. وقد اختتم أشغال هذه الدورة المهندس إبراهيم بنعمر، نيابة عن سعادة مدير عام الهيئة العربية للطيران المدني، بكلمة قدم فيها الشكر والتقدير إلى الهيئة العامة للطيران المدني بدولة الإمارات، وكذا تهنئة المشاركين على مداخلاتهم الفاعلة في إثراء وإغناء حلقات الدورة، وتم تتويج ذلك بالخلاصات والنتائج القيمة التي تضمنها البيان الختامي، قبل أن يجري، بهذه المناسبة، توزيع شواهد على المشاركين في الدورة ■

العامة للطيران المدني بدولة الإمارات العربية المتحدة. وقد شارك في الدورة مرشحون من عدة دول عربية، وأطرها الأستاذ عيسى عبد الأحد، الخبير الأخصائي، الذي استعرض جل المحاور المتعلقة بالموضوع في شق منهجي متكامل لكافة الخطوات، للإفادة بالأهداف الاستراتيجية، من خلال التخطيط والمراقبة والحكامة حتى الوصول إلى الإنجاز... وقد أشاد المشاركون بنجاح الدورة، وبالمعارف الجديدة المكتسبة والتأكيد على الرغبة في المشاركة في مثل هذه الدورات، التي



■ انعقدت بالرباط، خلال الفترة 2-5 فبراير 2015، فعاليات الدورة التدريبية حول "إدارة المشاريع في الطيران المدني"، بالتعاون بين الهيئة العربية للطيران المدني والهيئة

الهيئة تشارك في الدورة 95 للمجلس الاقتصادي والاجتماعي للجامعة العربية

■ شارك وفد الهيئة العربية للطيران المدني برئاسة المدير العام سعادة السيد محمد إبراهيم أحمد شريف، وعضوية السيد محمد لحظانه المستشار القانوني بالهيئة، في أشغال الدورة 95 للمجلس الاقتصادي والاجتماعي للجامعة العربية، التي انعقدت بمقر الأمانة العامة بالقاهرة في الفترة من 15 إلى 19 فبراير 2015. جدول أعمال الدورة تناول العديد من الموضوعات الهامة، بدءاً من تقرير الأمين العام، إلى متابعة تنفيذ قرارات الدورة السابقة، وغيرها من المواضيع ذات الصلة بالقضايا الاقتصادية والاجتماعية...

وبخصوص الهيئة العربية للطيران المدني، فقد تضمنت أعمال الدورة مواضيع تهم اتفاقية إنشائها والخطة الاستراتيجية والتشغيلية، وكذلك اتفاقية ليما للتعاون التجاري مع دول أمريكا الجنوبية ودور النقل الجوي في عملية التبادل التجاري. وقد اتخذت بخصوصها قرارات هامة تضمنها التقرير النهائي للدورة. وعلى هامش الدورة، شارك سعادة المدير العام للهيئة في اجتماع مدراء المنظمات العربية، الذي دعت له الأمانة العامة، وذلك من أجل تدارس الأمور ذات العلاقة بتفعيل دور هذه المنظمات سبيلاً إلى تحقيق الأهداف المرسومة لها، وخلال الاجتماع قدم وفد الهيئة رؤيته بخصوص هذا الشأن. وقد تم الاتفاق، خلال الاجتماع، على ضرورة تبني طرح جديد يخدم العمل العربي المشترك، وطلبت الأمانة العامة من المنظمات ضرورة موافقتها بتصوراتها للقضايا ذات العلاقة في حدود أسبوعين ■



الهيئة في دورة "قياس الأداء في المنظمات العربية المتخصصة" بالإسكندرية

الاستراتيجي وتقييم الأداء. كما تناولت الدورة حالات تطبيقية وعملية من خلال البرنامج الحاسوبي الخاص بتطبيق الأداء في مركز المعلومات بالأكاديمية، ومفهوم بطاقة قياس الأداء المتوازن وأهميتها. وخلصت الدورة، التي حضرها ممثلون من كافة المنظمات العربية المتخصصة، إلى مجموعة من التوصيات العلمية المفيدة، التي تدخل في سياق تطوير عمل المنظمات للرفع من الأداء وتحقيق المردودية. وفي الختام أشرف سعادة الدكتور إسماعيل عبد الغفار إسماعيل، رئيس الأكاديمية، على توزيع شهادات على المشاركين ■

■ شاركت الإدارة العامة للهيئة، ممثلة بالمهندس إبراهيم بنعمر، في الدورة التدريبية الخاصة بمؤشرات قياس الأداء في المنظمات العربية المتخصصة، والتي نظمتها الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، بالتعاون مع الأمانة العامة لجامعة الدول العربية، وذلك خلال الفترة 1-3 مارس 2015 بمقر الأكاديمية بالإسكندرية بجمهورية مصر العربية. وتمحور برنامج الدورة حول العديد من المواضيع الحيوية، التي تهم أسس ومستجدات التسيير والتدبير الإداري والمالي والحوكومي، ومنها بالخصوص أهمية التخطيط والتحليل الاستراتيجي، والعلاقة بين التخطيط

لجنة النقل الجوي تعقد اجتماعها الرابع والثلاثين



انعقد الاجتماع 34 للجنة النقل الجوي بمقر الهيئة العربية للطيران المدني بالرباط خلال الفترة 17-18 مارس 2015 بحضور 7 دول عربية أعضاء و4 دول عربية كمراقبين، وبمشاركة الاتحاد العربي للنقل الجوي.

وقد تطرق الاجتماع إلى عدة مواضيع، من أهمها متابعة التوصيات السابقة للجنة، ومناقشة موضوع إنشاء بنك معلومات الطيران العربي، ومؤسسة الطيران العربي للتأمين الجوي، ومقترحات حول دعم وتطوير النقل الجوي العربي، وموضوع المنافسة وتنمية النقل الجوي الداخلي بالدول العربية، بالإضافة إلى مراجعة اللائحة التنظيمية للجنة النقل الجوي، والشراكة الاستراتيجية لتعزيز الطيران المدني العربي، ونتائج فريق عمل حماية المستهلك، وتحضير عقد منتدى عربي رفيع المستوى في عام 2016 عن التنمية المستدامة للطيران المدني العربي، والتدريب العملي ونقل المعرفة في مجال الطيران المدني.

ورشة عمل حول إنشاء وحدة عربية لمراقبة السلامة الجوية

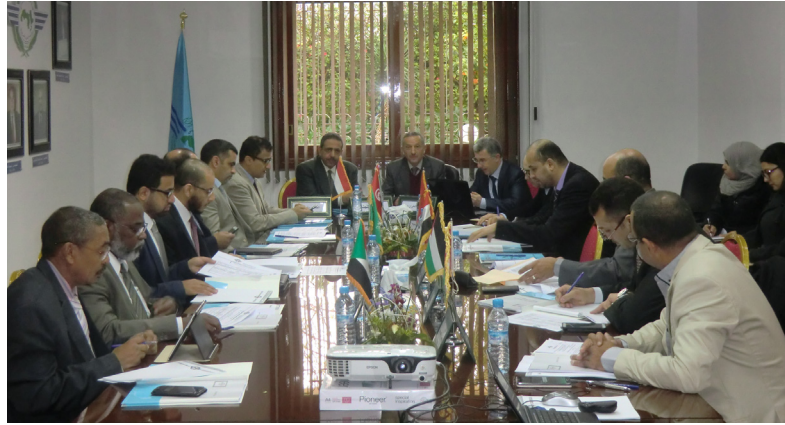
نظمت الهيئة العربية للطيران المدني بالتعاون مع منظمة الطيران المدني الدولي ورشة عمل حول إنشاء وحدة عربية لمراقبة السلامة الجوية، وذلك بمقر الهيئة بالرباط خلال الفترة 23-24 مارس 2015.

وقد حضر هذه الدورة 16 مشاركاً من الدول العربية الأعضاء، بالإضافة إلى الهيئة العربية للطيران المدني، ومنظمة الطيران المدني، وبرنامج التنمية التعاونية للسلامة التشغيلية COSCAP.

وكان الهدف من هذه الورشة التعريف بنتائج مشروع التقرير الأولي لدراسة إنشاء وحدة دول منطقة شمال إفريقيا والشرق الأوسط لمراقبة السلامة الجوية.

وأطر هذه الورشة خبير استشاري من الإيكاو حيث تم تقديم مجموعة من العروض الفنية حول مراحل تطور الدراسة والتحديات التي تواجهها المنطقة والتجارب الناجحة والمزايا الأكدية لإنشاء المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية.

لجنة السلامة بالهيئة تعقد اجتماعها 34 بالرباط



أهم تطورات إنشاء وحدة عربية لمراقبة السلامة الجوية، كما تم مناقشة خطوات تنفيذ البرامج الفنية القادمة، بالإضافة إلى تدارس المستجدات الخاصة بالسلامة على الصعيدين الإقليمي والدولي. وقد خلصت اللجنة في نهاية اجتماعها إلى إصدار عدة توصيات تهدف إلى تطوير منظومة السلامة الجوية العربية للرفع من مستوياتها.

عقدت لجنة السلامة بالهيئة اجتماعها 34 في الفترة 25-27 مارس 2015 بمقر الهيئة العربية للطيران المدني بالرباط. وقد شارك في الاجتماع ممثلو 9 دول عربية، وكان من ضمن أهم المواضيع التي تطرق لها الاجتماع متابعة توصيات الاجتماعات السابقة، وكذا الأنشطة والمشاريع المنجزة، والوقوف على

اجتماع فريق عمل إعداد مسودة حماية المستهلك

المسافر الجوي في سياق عادل من خلال الإجراءات التشريعية والتنظيمية الكفيلة بذلك.

وقد خلص الاجتماع إلى ضرورة مواصلة التنسيق والتشاور والأخذ بالاعتبار التجارب الناجحة في إعداد مسودة لائحة حماية المستهلك ■

■ انعقد بالرباط يوم 16 مارس 2015، اجتماع خاص بفريق عمل إعداد مسودة حماية المستهلك بحضور عدة دول عربية، بالإضافة إلى الهيئة العربية للطيران المدني والاتحاد العربي للنقل الجوي، وقد افتتح سعادة السيد مدير عام الهيئة العربية للطيران المدني فعاليات الاجتماع، مبرزاً أهمية موضوع حماية



تحطم الطائرة الألمانية يفرض تغييرات على قواعد العمل في قمرة القيادة

تحطم طائرة إيرباص في فرنسا

تحطمت في جبال الألب الفرنسية طائرة إيرباص تابعة لخطوط جيرمان وينجز الجوية وعلى متنها 150 راكباً من فيهم طاقمها المكون من ستة أفراد، من دون وجود ناجين



فيلزم دعوة أحد ملاحى الكابينة ليحل مكانه، ولكن على المقعد الإضافي. في السياق ذاته، قررت كبريات شركات الطيران الألمانية الاستفادة من درس سقوط طائرة «جيرمان وينجز»، وإدخال قاعدة جديدة، تقضي بوجود طيارين اثنين داخل كابينة القيادة بالطائرات. من جهته، أعلن الاتحاد الألماني لقطاع النقل الجوي أنه يعترف بوجود شخصين داخل قمرة قيادة الطائرات. جدير بالذكر أن الطائرة المنكوبة التابعة لشركة جيرمان وينجز الألمانية سقطت فوق جبال الألب الفرنسية، يوم 24 مارس 2015، وكان على متنها 150 شخصاً، كلهم لقوا حتفهم.

حول طرق الانتحار، ومقصورات القيادة، ومقتضيات الأمن المحيطة بأبوابها. وأكد المحققون في أسباب تحطم الطائرة، أن مساعد قائدها كان يتلقى علاجاً من الاكتئاب والقلق، بالإضافة إلى مشكلة في النظر بسبب تعرضه لحادث سيارة نهاية عام 2014، وهو ما يؤكد فرضية تورط الطيار المساعد للطائرة الألمانية «إيرباص إيه 320» في إسقاطها عمداً، حيث أثبتت التحقيقات نيته في الانتحار. وفي أعقاب هذا الحادث، أوصت الوكالة الأوروبية لسلامة الطيران بإجراءات جديدة في كابينة قيادة الطائرات، وتقضي بالتوصيات بعدم بقاء الطيار أو مساعده منفرداً في كابينة القيادة، وعند الحاجة إلى مغادرة أحدهما لها،

كشفت التحقيقات التي قامت بها فرق التحقيق حول حادث سقوط الطائرة التابعة لشركة جيرمان وينجز الألمانية المنكوبة من نوع «إيرباص 320»، بعد العثور على الصندوق الأسود الثاني للطائرة في مكان الحادث، تورط مساعد قائد الطائرة أندرياس لوبيتس، في إسقاطها عمداً. واكتشف المحققون، بعد العثور على الصندوق الأسود الأول، أن لوبيتس استغل غياب قائد الطائرة عن قمرة القيادة للحظات ليقوم بإسقاطها وهي تسير بسرعة 700 كيلومتر في الساعة. كما جاء في تقارير المحققين، بعد تفتيش منزل أندرياس لوبيتس، أنه بحث، عبر جهازه اللوحي، قبل يوم من حادث تحطم الطائرة، عن معلومات



أنشطة الإدارة العامة للهيئة على هامش فعاليات مؤتمر السلامة الجوية في مونتريال بكندا

الاجتماع التنسيقي مع الطيران المدني السنغافوري

■ عقد السيد المدير العام للهيئة العربية للطيران المدني لقاء تنسيقياً مع كبار المسؤولين عن سلطة الطيران السنغافوري (CAAS)، حيث تمت الإشادة بمستوى التعاون بين الطرفين في ظل مذكرة التفاهم الموقعة، كما تم تبادل المقترحات الكفيلة بالرفع من الأداء لتحقيق أكبر مستويات استفادة الدول الأعضاء بالهيئة من برنامج تدريب أكاديمية سنغافورة للطيران المدني، ووجه الجانب السنغافوري الدعوة للهيئة العربية للطيران المدني للانضمام للمجلس الاستشاري الدولي لأكاديمية الطيران السنغافوري ■

بتنظيم مجموعة من الاجتماعات اليومية التنسيقية، حضرها وفود الدول العربية، وذلك بهدف تنسيق المواقف والتركيز على مساندة المقترحات العربية، أو تلك التي تخدم الطيران المدني العربي. كما عقدت على هامش هذا المؤتمر مجموعة من اللقاءات التنسيقية مع كل من سلطي الطيران المدني السنغافوري والماليزية، وكذلك المؤتمر الأوروبي للطيران المدني (ECAC)، ومنظمة البوروكنترول، وأيضاً مع قسم التدريب للإيكافو (GAT)، بالإضافة إلى توقيع عقد فني مع الخبير الاستشاري الموكل له بإنجاز دراسة المركز العربي لمراقبة السلامة (RSOO) ■

■ شارك وفد من الهيئة العربية للطيران المدني برئاسة السيد المدير العام في فعاليات المؤتمر الدولي الرفيع المستوى للسلامة، الذي عقد بمدينة مونتريال بكندا، خلال الفترة 2-5 فبراير 2015. وقد تكللت نتائج هذا المؤتمر بمجموعة من التوصيات المهمة، التي تتناول القضايا المطروحة على الساحة العالمية، وتقترب الحلول الناجمة، ومن أهمها موضوع تعقب الرحلات الجوية، على خلفية اختفاء الطائرة الماليزية، خلال السنة الماضية، وكذا معالجة إشكالية تحليق الطائرات فوق مناطق النزاع، بالإضافة إلى تداعيات تبادل معلومات السلامة وحماية مصادرها. وقد واكبت الإدارة العامة للهيئة العربية للطيران المدني هذا المؤتمر

الاجتماع التنسيقي مع المؤتمر الأوروبي للطيران المدني



■ عقد السيد المدير العام للهيئة العربية للطيران المدني لقاء تنسيقيا مع كل من رئيس وأمين عام المؤتمر الأوروبي للطيران المدني (ECAC)، تباحث فيه الطرفان عن سبل التعاون المشترك وآفاق تحسينه، في ظل مذكرة التعاون الموقعة، كما تطرق اللقاء إلى تطوير تمثيل الطرفين في مختلف الأنشطة والاستفادة المشتركة من برامج التدريب، خاصة بالنسبة لميادين الأمن والسلامة والبيئة. وقد وجهت رئيسة المؤتمر الأوروبي الدعوة للسيد المدير العام للمشاركة في الجمعية العامة القادمة للمؤتمر الأوروبي، التي تصادف الاحتفالات السنوية لإنشائها

الاجتماع التنسيقي مع سلطة الطيران المدني الماليزي

■ عقد السيد المدير العام للهيئة العربية للطيران المدني لقاء تنسيقيا مع السيد رئيس سلطة الطيران المدني الماليزي، أزهري الدين عبد الرحمن، استعرض فيه الطرفان آفاق التعاون المشترك. وقد أبدى الجانب الماليزي حرصه على توقيع مذكرة تفاهم مع الهيئة العربية للطيران المدني تخص بالاهتمام محاور التعاون المتعلقة ببرامج التدريب، التي تقدمها الأكاديميات الماليزية، والتي تعتبر حجر الأساس لكل مبادرات تطوير السلامة الجوية

توقيع عقد بين الهيئة وخبير استشاري لإنجاز دراسة RSOO

في سبيل إنجاز دراسة إنشاء المركز العربي لمراقبة السلامة الجوية تم التوقيع على العقد الفني بين الهيئة العربية للطيران المدني والخبير الاستشاري الموكل بذلك. وتولي الهيئة العربية للطيران المدني أهمية كبيرة لهذه الدراسة حيث تعتبر أول خطوة لإنشاء المركز العربي لمراقبة السلامة الجوية، الذي، من خلاله، سيتم تجاوز العديد من التحديات التي تواجهها الدول الأعضاء بالهيئة من ضعف في الخبرات الفنية المؤهلة والموارد المالية الكافية، بالإضافة إلى الافتقار إلى أنظمة وقوانين وإجراءات شاملة وموحدة. ونظرا لأهمية هذه الدراسة واستجابتها لتوصيات الجمعية العمومية 38 للإيكاو، فإن منظمة الإيكاو وشركة بوينغ للتصنيع تساهمان في تنفيذ وتمويل هذه الدراسة

الاجتماع التنسيقي مع منظمة اليوروكنترول

■ عقد السيد المدير العام للهيئة العربية للطيران المدني لقاء تنسيقيا مع السيد المدير العام لمنظمة اليوروكنترول الأوروبية (EUROCONTROL)، حيث أكد الجانب الأوروبي على الاهتمام، الذي يخص به التعاون مع الهيئة العربية، وحرصه على رفع مستويات التعاون المشترك بين الطرفين. كما أشار لما تم إنجازه في ما يهم البرنامج الجاري المتعلق بإدارة تدفق الحركة الجوية (ATFM). وتداول الطرفان كذلك موضوع نمو الحركة الجوية على المحور شرق غرب، وما يحمله ذلك من تحديات لإدارة الحركة الجوية بالمنطقة تستدعي مبادرات خاصة للتغلب عليها. وقد عرضت الهيئة العربية استراتيجيتها للملاحة الجوية وطلبت من اليوروكنترول المشاركة في اجتماعاتها القادمة لاستعراض بعض برامجها الفنية ذات الاهتمام المشترك



الإمارات تتصدر دول العالم في تطبيق معايير سلامة الطيران

حققت الإمارات إنجازاً غير مسبوق، إذ تصدرت دول العالم في تطبيقها معايير سلامة الطيران المدني، خلال برنامج تقييم مراقبة سلامة الطيران المدني، الذي تديره منظمة الطيران المدني الدولي (إيكاو)، متصدرة دول العالم في تطبيق معايير السلامة. وحصلت الإمارات على معدل نجاح في تطبيق معايير سلامة الطيران المدني بنسبة بلغت 98,8 في المائة، وهو الأعلى على الإطلاق الذي تمنحه المنظمة الدولية.



سعادة سيف محمد السويدي



الشيخ أحمد بن سعيد آل مكتوم



التقييم من منظمة الطيران المدني الدولي، وتحقيق أفضل النتائج في ميدان السلامة على مستوى العالم، لم يكن ليتحقق من دون رؤية واضحة تدعمها إرادة قوية للتميز والرقي، والدولة وضعت نصب عينها على مدى السنوات الخمس الماضية أن تكون لديها بنية تحتية متفوقة في قطاع الطيران المدني، تتكون من تشريعات حديثة محفزة على النمو، ومرافق عصرية مدعومة بتقنيات متطورة، فضلا عن كفاءات بشرية قادرة على تحويل الاستراتيجيات والخطط إلى واقع ملموس».

يشار إلى أن معايير إيكو ثمانية هي: تشريعات الطيران الأساسية، والإجراءات المعمول بها في الطيران المدني، وعمليات الطيران، وصلاحية الطائرات، وخدمات الملاحة الجوية، والمطارات، والتحقيقات في الحوادث الجوية، وكفاءة العنصر البشري

■ وبهذه المناسبة، كتب الشيخ محمد بن راشد آل مكتوم، نائب رئيس دولة الإمارات رئيس مجلس الوزراء حاكم دبي، على حسابه الرسمي بموقع «تويتر»، تغريدة أكد فيها أن الإمارات حققت إنجازا جديدا بحصولها على التقدير الأعلى عالميا وتاريخيا في سلامة الطيران، وقال: «قوة مطاراتنا، وصلاحية طائراتنا، وسلامة تشريعاتنا، واحترافية كوادرننا، جعلت منظومة الطيران لدينا الأكثر أمنا وسلامة في تاريخ الطيران المدني العالمي». وأضاف سموه «مستمرين في عملنا لنكون المحطة الأكثر أمانا وسلامة وجوده لربط قارات العالم ببعضها، ولتسهيل تواصل عالمي تجاري وسياحي واقتصادي بين شعوب العالم».

وتابع سموه موضحا «قبل أربعة عقود، لم تمتلك الإمارات خطوطا برية تربط مدينتها، واليوم نمتلك أفضل خطوط ومسارات جوية عالمية وأكثرها تقدما وسلامة وأمانا.. السماء هي سقف أحلامنا».

من جانبه، رحب الشيخ أحمد بن سعيد آل مكتوم، رئيس هيئة دبي للطيران المدني الرئيس الأعلى لمجموعة طيران الإمارات، بهذا الإنجاز الكبير، وبالتقدير العالمي الذي يأتي تتويجا لجهود تواصلت لسنوات طويلة، كي تصل أجواء الطيران في الإمارات إلى مركز تستحقه. وأضاف «قطاع الطيران في الإمارات يتمتع بجاذبية كبيرة تؤهله للعب أدوار أكبر في توجيه دفعة صناعة الطيران العالمية».

وبدوره، قال سيف محمد السويدي، المدير العام للهيئة العامة للطيران المدني، إن «الحصول على مثل هذا



دبي تحتضن معرض تمويل المطارات في مايو المقبل

في مقدمتها هيئة دبي للطيران المدني، ومؤسسة مطارات دبي، والإمارات لتمويل الطائرات، وشركة فود بوينت.

وتعليقا على تنظيم المعرض، قال سمو الشيخ أحمد بن سعيد: «يجتذب المعرض خبراء وقادة صناعة الطيران العالمية للمشاركة في الحدث الذي يمثل فرصة غير مسبوقة لتبادل المعارف والخبرات».

وأضاف سموه «الطيران جزء لا يتجزأ من النمو الاقتصادي للمنطقة، التي تشهد مطاراتها ضخ استثمارات ضخمة لزيادة طاقتها الاستيعابية، لمواجهة الزيادة الكبيرة في أعداد المسافرين، مما سيكون له أثر اقتصادي إيجابي على دول المنطقة».

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

ويقيم معرض تمويل السفر، الذي يقام 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



صيانة شاملة لمطار البحرين الدولي بتكلفة مليار دولار

تبدأ عملية صيانة شاملة لمطار البحرين الدولي خلال السنوات الخمس المقبلة سعياً نحو تحسين مستوى مرافقه وتوسيع قدرته على استيعاب الركاب، من خلال برنامج لتحديث المطار.

ومن المقرر ان ينطوي العمل على إعادة تطوير شاملة لمطار البحرين الدولي لتعزيز سعة نقل الركاب والبضائع. يأتي هذا في الوقت الذي قدرت فيه تكلفة التحسينات بحوالي مليار دولار، وعند الانتهاء منها، سيتم تعزيز سعة نقل الركاب ليستوعب 13.5 مليون راكب في السنة، مع زيادة في حركة الشحن



مطار آل مكتوم بين مطارات المستقبل الأكثر إبهارا

أدرجت صحيفة "تلغراف" مطار آل مكتوم الدولي من بين أكثر مطارات المستقبل الجديدة، الأكثر إبهارا في العالم. وقالت الصحيفة اللندنية، إن الإعلان تم مؤخراً عن خطط لتوسعة المطار قدرت بنحو 120 مليار درهم، ما يعادل 32 مليار دولار، من شأنها تمكين المطار، بعد الانتهاء من بنائه، من استقبال 120 مليون مسافر سنوياً. ويوفر التصميم الجديد إمكانية تقليص مسافة المشي، والوقت الذي يمكن أن يضع في دهاليز المطارات الأخرى، ما يسمح للمسافرين بالسفر من وإلى المطار بسهولة وفعالية أكثر. وتشكل عملية التوسع الجديدة المرحلة التالية من تطوير "دبي وورلد سنترال"، "المطار المدينة"، الذي يتوقع أن يستقبل 100 مليون مسافر نهاية 2020



مطار محمد الخامس يقترب من استقبال 8 ملايين مسافر خلال 2014



■ سجلت حركة النقل الجوي للمسافرين، خلال الفترة الممتدة ما بين شهري يناير وديجنبر 2014، ارتفاعا ملموسا على مستوى مطار محمد الخامس الدولي للدار البيضاء بنسبة 5.45 في المائة. وحسب إحصائيات المكتب الوطني للمطارات، فإن المسافرين الوافدين على مطار الدار البيضاء من داخل وخارج المغرب، بلغ عددهم خلال الاثني عشر شهرا من السنة الماضية 7 ملايين و971 ألفا و705 مسافرين، مقابل 7 ملايين و559 ألفا و751 مسافرا في الفترة ذاتها من السنة ما قبلها. وبذلك، فقد استحوذ هذا المطار على نصيب الأسد بنسبة تزيد عن 46 في المائة من مجموع حركات النقل الجوي التي بلغ عدد مستعمليها على مستوى مختلف مطارات المملكة 17 مليون و294 ألفا و871 مسافرا. وقد تمكن مطار محمد الخامس من احتلال هذه المكانة بالنظر للإقبال المتزايد الذي عرفه منذ بداية السنة بمعدلات متفاوتة ومطرودة تراوحت خلال الفترة الممتدة من يناير إلى دجنبر من السنة الجارية ما بين 6.02 في المائة في شهر يونيو الماضي و12.52 في المائة في شهر ماي كأعلى معدل. ■

مطار الملكة علياء الدولي
يستقبل 7 ملايين مسافر خلال 2014

■ استقبل مطار الملكة علياء الدولي 7.089 ملايين مسافرا خلال عام 2014، مسجلا ارتفاعا ملموسا في أعداد المسافرين السنوية بنسبة 9 في المائة، وذلك مقارنة مع عام 2013.

كما ارتفعت حركة الطائرات السنوية بنسبة 7.6 في المائة منذ بداية عام 2014 وحتى شهر ديسمبر لتصل إلى 73.125 حركة، حيث تأتي هذه الأرقام السنوية تتويجا لـ12 شهرا من النمو القوي في أعداد المسافرين وحركة الطائرات في مطار الملكة علياء الدولي.

وعلى الرغم من تسجيل انخفاض طفيف في حركة الطائرات، بنسبة 0.29 في المائة، خلال شهر ديسمبر من عام 2014، حيث وصلت حركة الطائرات خلال هذا الشهر إلى 5439 حركة، مقارنة مع 5455 حركة، خلال نفس الشهر من عام 2013. وقدم مطار الملكة علياء الدولي خدماته خلال هذا الشهر لـ497.824 ألف مسافر، حيث ارتفعت أعداد المسافرين بنسبة 4.1 مقارنة مع نفس الفترة من عام 2013، وذلك نتيجة لازدياد أعداد المسافرين لأداء العمرة والمغتربين والسياح إلى دول الخليج العربي ومصر وتركيا والعراق. ■

مطار بغداد حقق نتائج
غير مسبوقة في عام 2014

حقق مطار بغداد الدولي نسيبا عالية في أعداد المسافرين والرحلات القادمة والمغادرة في العام الماضي 2014، تكاد تكون الأكبر منذ عقود. وقد أصدرت المنشأة العامة للطيران المدني بالعراق جدولا تفصيليا يبين هذه الأعداد التي اعتبرت غير مسبوقة قياسا بالأعوام الماضية. في ما يلي هذا الجدول.

ت	الشهر	الرحلات القادمة	المسافرون القادمون	الرحلات المغادرة	المسافرون المغادرون
1	كانون الاول	913	46538	917	53278
2	شباط	933	58397	935	64227
3	أذار	1085	63167	1095	66693
4	نيسان	1047	51038	1331	61618
5	مايس	1086	66062	1095	70969
6	حزيران	1185	95732	1174	112995
7	تموز	1098	84058	1119	97625
8	أب	1124	119512	1121	103140
9	ايلول	1056	94341	1064	103902
10	تشرين الاول	1202	102471	1207	96834
11	تشرين الثاني	957	61907	938	72480
12	كانون الاول	969	70877	982	88553
	المجموع	12655	914100	12978	992314



في حوار مع سعادة عبد العزيز محمد النعيمي

يجب تكثيف الجهود من أجل نقل جوي عربي آمن وسليم ومنتظم

أجرى الحوار: المهندس إبراهيم بنعمر



في إطار الحوارات، التي تجريها مجلة «الطيران العربي» مع كبار المسؤولين والمشرفين على قطاع الطيران المدني في البلدان العربية، تتشرف إدارة المجلة بمحاورة سعادة عبد العزيز محمد النعيمي، رئيس الهيئة العامة للطيران المدني القطري، ليحدثنا، بحنكته ونظرته الحكيمة، عن واقع الطيران المدني في دولة قطر، وعن الرؤية الاستراتيجية للدولة من أجل تحقيق التنمية الشاملة، وفي مقدمتها قطاع النقل الجوي وصناعة الطيران، وكذا عن المعلمة القطرية في بناء واحد من أضخم مطارات العالم، وهو مطار حمد الدولي، إضافة إلى الحديث عن الهيئة العربية للطيران المدني، وأهميتها، وضرورة دعمها، من أجل تحقيق أهدافها في تنمية قطاع الطيران المدني العربي، وضمان سلامته، ووضع الخطط والأسس الكفيلة بنهوضه وتطويره...

في ما يلي نص هذا الحوار...





“
قطاع الطيران مكوّن أساسي
في الاقتصاد القطري ويقع في قلب المشاريع
العملقة في مختلف القطاعات خاصة تلك
المتعلقة بمونديال 2022

“
منذ تأسيسها في العام 2001 أدركت
الهيئة العامة للطيران المدني دورها الاستراتيجي
في تنمية وتطوير قطاع النقل الجوي
وصناعة الطيران





على ذكر مطار حمد الدولي، وبصفتكم المشرف العام على إدارة مشروع بناء هذا المطار. نود من سعادتكم أن تحدثونا عن هذا التحدي الكبير، الذي تُوَجَّحُ بفضل الجهود والعزيمة، بإنجاز مطار عالمي من المستوى الرفيع؟ وما هي أهم مميزات هذا المطار الضخم؟

يعتبر مطار حمد الدولي أحد أكثر المشاريع التنموية حيوية، ويمتد على مساحة 29 كلم مربع، وقد تجاوزت تكلفته الإجمالية 15 مليار دولار، في حين تصل قدرته الاستيعابية حالياً إلى 30 مليون مسافر.

ويحتوي المطار على مدرجين متكاملين بطول 4.850 متراً، و4.250 متراً، تفصل بينهما مساحة 2 كلم، ويعد من أوائل المطارات في العالم القادرة على استيعاب حركة طيران غير محدودة للنقل الوطني وشركات الطيران التجارية الأخرى، هذا إلى جانب قدرته على استقبال طائرة الأيرباص A380 العملاقة. ويؤمن مبنى الركاب في مطار حمد الدولي، الذي يمتد على مساحة 60 هكتاراً، تجربة سفر فريدة، حيث يمكن إتمام كافة الإجراءات بقدر عالٍ من السرعة والسهولة، نظراً لقصر المسافات بين المدارج وبوابات الوصول وزيادة عدد مكاتب تسجيل صعود الركاب إلى الطائرة ليصل إلى 130، كذلك زيادة عدد نقاط تدقيق وثائق السفر التابعة لإدارة الهجرة والجوازات إلى 52 نقطة، و11 بوابة إلكترونية للقادمين، و52 نقطة تدقيق، و20 بوابة إلكترونية للمغادرين، علماً أنه تمت دراسة الفترات الزمنية بين الرحلات بكل عناية. كما يضم المطار 100 غرفة فندقية مزودة بخدمات صحية ووسائل التسلية لتخفف من وطأة انتظار الرحلات.

أما مبنى الشحن، الذي يمتد على مساحة 55000 متر مربع، فيتمتع بالقدرة على تلبية احتياجات مختلف قطاعات السوق القطري من البضائع والمواد المستوردة، من خلال قدرته الاستيعابية التي تصل إلى 4000 طن من البضائع يومياً. وتبلغ مساحة مبنى الصيانة 150 ألف متر مربع، قادر على استيعاب 13 طائرة بما فيها طائرتي إيرباص A380.

الناقل الوطني لدولة قطر ظل بمنأى عن خسائر شركات الطيران العالمية بفضل السياسة الحكيمة للقيادة القطرية الرشيدة والخطط التوسعية الناجحة

■ تعرف دولة قطر نموًا اقتصاديًا قويا من أبرز عناصره القفزة النوعية الكبرى لمنظومة الطيران المدني، التي أصبحت تحتل مكانة رائدة على المستوى الإقليمي والدولي. أين تكمن معالم هذه النهضة القوية لقطاع الطيران المدني القطري؟

منذ تأسيسها في العام 2001، أدركت الهيئة العامة للطيران المدني دورها الاستراتيجي في تنمية وتطوير قطاع النقل الجوي وصناعة الطيران، باعتباره أحد أهم القطاعات الاقتصادية حيوية لما له من تأثير بالغ على العديد من القطاعات الاقتصادية الرئيسية الأخرى.

وتراعي الهيئة في استراتيجيتها الواقع الحالي، والتطلعات المستقبلية لدولة قطر. هذه الاستراتيجية الوطنية تهدف إلى تنوع مصادر الدخل، وتنمية كافة القطاعات الاقتصادية الإنتاجية، حيث سيتصدر الإنفاق على تطوير البنية التحتية للسياحة في قطر حجم الإنفاق خلال السنوات الخمس المقبلة بنحو 65 مليار دولار أميركي، في تطوير قطاع المواصلات والنقل، في ظل استعدادات البلاد لاستضافة نهائيات كأس العالم لكرة القدم في الدوحة في 2022. كما تخطط الدولة لاستثمار نحو 20 مليار دولار أميركي في تطوير البنية التحتية للسياحة.

ويُعتبر قطاع الطيران مكوناً أساسياً من مكونات الاقتصاد القطري، وتشهد حركة السفر في قطر قفزة كبيرة بدعم من الطفرة التنموية الكبيرة، التي تشهدها دولة قطر، وتنفيذ عدد من المشاريع العملاقة في مختلف القطاعات، خاصة تلك المتعلقة بمونديال 2022، بالإضافة إلى استضافة الدوحة حزمة من المؤتمرات والمعارض العالمية، إلى جانب الفعاليات الثقافية والرياضية.

ونحن ندرك تماماً حجم الإمكانيات الهائلة، التي يتمتع بها قطاع الطيران، لدفع عجلة النمو الاقتصادي، من خلال خلق فرص عمل جديدة، وتسهيل حركة التجارة العالمية، وتحفيز القطاعات الاقتصادية الحيوية كالسياحة والتجارة وغيرها من القطاعات الأخرى...

هذا الدور المحوري، الذي يلعبه قطاع الطيران في تحفيز النمو والتنمية الاقتصادية في قطر يؤدي بالضرورة إلى زيادة إيرادات القطاع، وحجم مساهمته في الناتج المحلي الإجمالي للدولة، مما دفع الدولة إلى زيادة استثماراتها في تحسين البنية التحتية للطيران، من خلال بناء مطار حمد الدولي، وكذلك توجه شركة الخطوط القطرية إلى شراء طائرات جديدة لمواكبة الطلب المتنامي وخطط التوسع.

نحن، في الهيئة العامة للطيران المدني، حريصون على اعتماد مبدأ الأجواء المفتوحة في كافة الاتفاقيات، التي نبرمها مع الدول الأخرى، ونسعى دائماً، خلال المباحثات التي نجرها في مجال النقل الجوي، إلى إقناع الدول الأخرى بهذا المبدأ، وأن نخلص إلى توقيع اتفاقيات تنص على فتح الأجواء بين قطر ودول العالم، وإعطاء الناقل الوطني كامل حقوق النقل.

سعادة عبدالعزيز محمد النعيمي، كما لا يخفى عليكم، لقد تنامت بشكل قوي شركات الطيران ذات التكلفة المنخفضة، فلماذا لا توجد في دولة قطر شركات من هذا النوع؟

من المتعارف عليه في بيئة الأعمال أن زيادة الشركات ذات النشاط الواحد في السوق، يساهم بالضرورة في تنوع الخيارات أمام الجمهور، وتعزيز المنافسة، وتحسين مستوى الخدمات، وهذا ينطبق بطبيعة الحال على قطاع الطيران، باعتباره واحداً من القطاعات الاقتصادية الحيوية.

واستناداً إلى ذلك، يمكننا القول إن إنشاء شركة طيران اقتصادي في السوق القطري يمكن أن يشكل إضافة مهمة، وأن يتيح المزيد من الخيارات أمام المسافرين من وإلى الدوحة، ولكن يجب إدراك التوقيت المناسب، الذي يجب خلاله اتخاذ قرار إنشاء شركة طيران منخفض التكلفة، وذلك بعد دراسة حاجة سوق السفر، ونسبة نموه، وحجم الطلب على الطيران الاقتصادي.

بصفتكم أحد المساهمين في تأسيس الهيئة العربية للطيران المدني، واليوم، وبعد عشرين سنة على تأسيسها، ومن خلال خبرتكم الواسعة وقيادتكم لمجلسها التنفيذي لعدة سنوات، أين وصلت في تحقيق مبتهاها؟ وهل هناك مردودية واستفادة من عمل الهيئة؟

مما لا شك فيه أن إنشاء الهيئة العربية للطيران المدني جاء بهدف توثيق التعاون والتنسيق بين الدول العربية في مجال الطيران المدني وتطويره. ولا بد أن تعي جميع الدول العربية الأعضاء في الهيئة أهمية دورها في تنسيق الموقف العربي في الأمور ذات المصلحة المشتركة والاهتمام المشترك في مجال الطيران المدني، وتسهيل تبادل المعلومات الخاصة بسلامة الطيران، والنهوض بالوعي الأمني بين الدول الأعضاء، والسعي إلى تحقيق التكامل بين مؤسسات النقل الجوي العربية، مما يؤدي بالضرورة إلى النهوض بقطاع الطيران المدني العربي وتطوره.

تسعى الهيئة في إطار دورها وعملها وما تتمتع به من صلاحيات، إلى تنمية قطاع الطيران المدني العربي، وضمان سلامته، ووضع الخطط والأسس الكفيلة بنهوضه وتطويره، بشكل



سياسة الأجواء المفتوحة التي نتبناها في اتفاقيات النقل الجوي ساهمت في زيادة عدد وجهات الناقل الوطني وربط قطر بالعديد من العواصم العالمية

في السنوات الأخيرة، تأثرت العديد من شركات الطيران العالمية بأزمات اقتصادية وتقلبات وأحداث متنوعة، وبالرغم من ذلك، حافظت شركة الطيران القطرية على تماسكها ومنافستها القوية في سوق النقل الجوي، حتى أصبحت تحتل الصوف المتقدمة ضمن الشركات العالمية. كيف تفسرون ذلك؟

إن الخسائر التي تتكبدها بعض شركات الطيران في العالم لها العديد من العوامل، التي يصعب حصرها، ويعود بعضها إلى الكوارث والأزمات، فيما ينتج بعضها الآخر عن الأوضاع السياسية والأمنية، ولبعضها الآخر علاقة بسوء التخطيط وعدم جدوى السياسات التي تضعها الشركات. بالنسبة للناقل الوطني لدولة قطر، فإننا نستبعد مثل هذه الخسائر، وذلك نظراً لعوامل عدة، أولها الموقع الاستراتيجي، الذي تتمتع به دولة قطر في المنطقة، والسياسة الحكيمة للقيادة القطرية الرشيدة، والخطط التوسعية الناجحة، التي تنتهجها الخطوط القطرية، والسمعة الطيبة التي استطاعت أن تحققها كأفضل شركة طيران في العالم لعدة أعوام، وذلك بفضل جودة خدماتها، واعتمادها أرقى معايير السفر والضيافة العالمية وحدائث أسطول طائراتها، هذا بالإضافة إلى الدور الداعم الذي تلعبه الهيئة في اتفاقيات النقل الجوي، التي تعقدها مع مختلف دول العالم، مما يسمح للخطوط الجوية القطرية بزيادة وجهات عالمية جديدة.

هذا صحيح سعادتكم، خصوصاً أننا نرى كيف أن دولة قطر وقعت العديد من اتفاقيات النقل الجوي مع مختلف دول العالم، ومنها، على سبيل المثال، اتفاقيات تطبعها سياسة التحرير. فما هي خطواتكم المستقبلية في سياق سياسة الأجواء المفتوحة؟

سياسة الأجواء المفتوحة، التي نتبناها دولة قطر في اتفاقيات النقل الجوي، التي تبرمها مع الدول الأخرى، ساهمت في زيادة عدد وجهات الناقل الوطني، وربط قطر بالعديد من العواصم العالمية، كما تسمح هذه السياسة للخطوط القطرية بإعداد الخطط وتجهيز أسطولها وتحديد وجهاتها وعدد رحلاتها.

إن تحفظ الدول على سياسة الأجواء المفتوحة يأتي عادة بهدف حماية الناقل الوطني، ربما لعدم قدرته على المنافسة في سوق السفر، أو يأتي بسبب عدم معرفة هذه الدول لأهمية فتح الأجواء وتأثيرها على تطوير العديد من المرافق والقطاعات الحيوية، مثل التجارة والسياحة والترانزيت.



النعيمة
في سطور

رئيس الهيئة العامة للطيران المدني في قطر

أزيد من 30 عاما من الخبرة في مجال الطيران وإدارة المطارات بدأ مراقبا للحركة الجوية في عام 1975، وأصبح مدير مطار الدوحة الدولي في عام 1979، وعين رئيس مجلس الإدارة والمدير الإداري لهيئة الطيران المدني في عام 2002

أصبح رئيس مطار الدوحة الدولي الجديد - كان النعيمة عضو مجلس إدارة شركة طيران الخليج

أصبح عضو مجلس إدارة شركة مطار الدوحة الدولي العامة

عضو مجلس إدارة الخطوط الجوية القطرية أصبح الرئيس التنفيذي في الهيئة العربية للطيران المدني وعضو مجلس إدارة شركة قطر الوطنية للفنادق ورئيس اللجنة التوجيهية لمشروع الميناء الجديد منذ عام 2007

النعيمة حاصل على درجة البكالوريوس في إدارة الأعمال من جامعة بيروت العربية ولديه دبلوم في مراقبة الحركة الجوية ودبلوم في الاتصالات السلكية واللاسلكية وهو حاصل على رخصة طيار خاص ولد في الدوحة في عام 1953 وتشمل اهتماماته في أوقات فراغه القراءة والتنس والطائرة

يستجيب لاحتياجات الأمة العربية في التمتع بنقل جوي آمن وسليم ومنظم، وفي هذا الإطار نرى أن الهيئة قد تمكنت من تحقيق الأهداف الأساسية من إنشائها.

بخصوص المساهمة المقدمة من الدول الأعضاء، هل هي كافية لدعم الأنشطة والبرامج؟

لا بد من قيام جامعة الدول العربية بتفعيل دور المنظمات التابعة لها وتأمين الدعم اللازم لها لتمكين من تطوير قدراتها وتحقيق أهدافها، والدول الأعضاء لا تؤول جهداً في تقديم المساهمة المالية المترتبة على كل منها، إلا أنه يجب وضع خطة ملائمة تؤمن دخلاً مادياً مناسباً للهيئة، من خلال احتساب نسبة من مردود قطاع الطيران المدني في الدول الأعضاء على أساس ثابت.

هل حقق التعاون العربي في مجال تنسيق الملاحة الجوية بالأقمار الصناعية ما تسعى إليه الدول الأعضاء؟

هناك تنسيق دائم على مستوى الدول الأعضاء في الهيئة العربية، في ما يخص الملاحة الجوية بالأقمار الصناعية. ولكن حتى الآن لم يحقق أي تقدم في إطار تطبيق هذه الآلية.

وأين وصل مستوى السلامة الجوية في المطارات العربية؟

يتفاوت مستوى السلامة الجوية في المطارات العربية في مدى تطبيق القوانين والمعايير المتبعة، ومدى التزام هيئات الطيران وشركات إدارة المطارات في أي بلد بالقواعد الدولية للسلامة، وكذلك في مدى كفاءة وخبرة القيمين على تطبيق معايير الأمن والسلامة في المطارات.

ولابد أن نذكر مدى تأثير الأوضاع الأمنية والسياسية في أي بلد من بلدان المنطقة على سلامة الأجواء والمطارات، كما على أمن الطيران.

هناك موضوع يشغل بال الهيئة العربية للطيران المدني والاتحاد العربي للنقل الجوي ويتمثل في موضوع حماية المستهلك. كيف ننظر سلطتكم إلى هذا الموضوع الحيوي؟ لطالما شكل موضوع حماية المستهلك تحدياً حقيقياً في مجال صناعة السفر عالمياً. وهنا لا بد من الإشارة إلى أن أنظمة حقوق المستهلكين متعددة ومتشابهة، وبمعظمها غير عملية، وتؤدي إلى التباسات وإزعاج للمسافرين وشركات الطيران. ولابد، هنا، من تنسيق الجهود العربية لتطوير مبادئ أساسية، تكون ملزمة وتستخدم كدليل لسياسة الدول حيال حماية المستهلك. كما أن تبني الدول العربية للمعايير العالمية يؤدي، بالضرورة، إلى أنظمة أكثر تناسقاً وتناغماً، تدعم طبيعة عمل شركات الطيران العالمية لتحقيق أقصى فعالية، وإلى مقاربة عالمية حيال استدامة البيئة، بالإضافة إلى معايير جديدة للتوزيع تمنح المستهلك خيارات أكبر.

يعتبر التكوين والتدريب من أهم ركائز عمل الهيئة. ما هي نظرتكم لهذا المكون الأساسي في قطاع الطيران المدني؟

من الطبيعي أن يشكل التدريب والتطوير عاملاً أساسياً في تنمية المؤسسات في مختلف القطاعات، ويعد المسار الصحيح، الذي يجب أن تنتهجه كافة سطات الطيران في العالم العربي، من أجل تحفيز الشباب للانخراط في قطاع الطيران المدني والنقل الجوي، بالتوازي مع التطور الهائل، الذي يشهده هذا القطاع، والعمل على إعداد جيل متخصص وقادر على خدمة قطاع الطيران والارتقاء به، من خلال تزويده بالعلم والمعرفة ليصبح قادراً على تسلم موقعه في سوق العمل

طائرة فاخرة... خصيصاً لك

طائرة درجة رجال الأعمال، خدمة تدور حولك.

مع أربعين مقعداً لدرجة رجال الأعمال قابلة للتحويل إلى أسرة مسطحة، وتصميم داخلي عصري وجذاب، ومأكولات عالمية وخدمة حائزة على الجوائز، وإمكانية الدخول إلى صالات الركاب الحصرية، تجربة سفرك على متن طائرة الخطوط الجوية القطرية المخصصة كلياً لدرجة رجال الأعمال إلى لندن ستجعلك تشعر وكأنك مسافر في طائرة الخاصة.

بإمكان أعضاء نادي الامتياز الحصول على ضعف الكيوسايلز عند سفرهم على متن طائرة الخطوط الجوية القطرية المخصصة كلياً لدرجة رجال الأعمال ابتداءً من الآن وحتى 15 يونيو 2014.

لحجز تذكرة، يرجى زيارة أحد مكاتب مبيعات الخطوط الجوية القطرية،
أو وكيل سفرك المفضل أو زيارة qatarairways.com

طيرانك المفضل ذو الخمس نجوم.



تحتل القطرية والأخيار المزيد من المعلومات، يرجى زيارة qatarairways.com



لمحة عامة عن الطيران المدني لدولة قطر

تتمثل أهم ركائز منظومة الطيران المدني القطري في الهيئة العامة للطيران المدني، وشركة الخطوط القطرية، والمعلمة الجديدة مطار حمد الدولي، بالإضافة إلى كلية قطر لعلوم الطيران.

الهيئة العامة للطيران المدني

تحديد شروط تسجيل كل الطائرات في الدولة وإصدار شهادات صلاحيتها للطيران. التحقق من تطبيق الأنظمة الدولية المتعارف عليها في مطارات الدولة، والتعاون مع المنظمات والاتحادات والهيئات الإقليمية والعربية والدولية. التحقيق في حوادث الطيران، ووضع القواعد اللازمة لذلك. الإشراف على إصلاح الطائرات وصيانتها، ومدى مطابقتها لتصنيعها للمواصفات الدولية، وكذلك على الأماكن التي تجرى فيها عمليات الإصلاح، ومنح الشهادات والإجازات والترخيص اللازمة لممارستها. منح التراخيص لشركات النقل الجوي، ومراقبتها فيما يتعلق بإجراءات تسيير الخطوط الجوية التجارية والخاصة، والإشراف عليها

للقانون رقم (16) لسنة 2001 وقد تعدل القانون في عامي 2009 و2012 وفقاً للمتطلبات والمستجدات في قطاع الطيران محلياً وعالمياً. تقوم الهيئة بالعديد من المهام والمسؤوليات والتي تشمل: التخطيط ووضع السياسات ذات العلاقة بهذين المرفقين ومتابعة تنفيذها وتقييمها ومراجعة الإخفاقات والنجاحات. خلق وتوثيق العلاقات مع المنظمات الدولية في مجال الطيران والأرصاء والمشاركة في تنفيذ الاتفاقات والمعاهدات الدولية. إدارة وتشغيل المطارات المدنية في الدولة والتأكد من مطابقتها وملاءمتها لشروط الملاحة الجوية. مراقبة وإدارة مرافق خدمات الملاحة الجوية ووضع الأسس التي تكفل حمايتها وسلامتها.

الرؤية والرسالة

■ يتمثل الهدف من إنشاء الهيئة العامة للطيران المدني في النهوض بمرفقي الطيران المدني والأرصاء الجوية والوصول بهما إلى أفضل المستويات محلياً وعالمياً من حيث الكفاءة والدقة وتأمين سلامة الطيران في مجال النقل الجوي، بما يحقق أهداف التنمية الاجتماعية لدولة قطر. وتعتبر الهيئة الجهة الرسمية المعترف بها داخلياً وخارجياً، التي تعنى بشؤون عمليات الطيران والنقل الجوي وإدارة المطارات وتشارك في وضع السياسات المتعلقة بالطيران الجوي على المستويين الإقليمي والدولي من خلال إدارتها ووحداتها داخلياً ومن خلال المنظمات والاتحادات التي تنتمي إليها خارجياً. لقد أنشئت الهيئة في عام 2001 وفقاً



ملف



والتوسع في عمليات الشحن الجوي. نجحت الهيئة في توقيع اتفاقيات ثنائية مبدئية أو نهائية في مجال النقل الجوي مع العديد من الدول إقليمياً وعالمياً بحيث تُمكن الناقل الوطني من التشغيل إلى تلك الدول. وفي العام المنصرم وقعت الهيئة أربعة عشر اتفاقية دولية في مجال النقل الجوي ليرتفع بذلك إجمالي عدد الاتفاقيات التي تربط دولة قطر بمختلف دول العالم في مجال النقل الجوي إلى 144 اتفاقية.

أدوار الإدارات والوحدات

تتألف الهيئة من ثمانية إدارات ووحدتين، لكل منها اختصاصات محددة تنفذها من خلال الأقسام المختلفة، وفق أدوار متكاملة. ويتولى الرئيس تصريف جميع شؤون الهيئة، الفنية، المالية، والإدارية وفقاً للوائح والنظم المقررة وفي حدود الموازنة السنوية. وتضم الهيئة ثمانية إدارات كالتالي:

1 الملاحه الجوية

تنظم وتدير الأجواء القطرية وفقاً للقوانين والأنظمة المحلية، الإقليمية والدولية، بما فيها شبكة الاتصالات السلكية واللاسلكية. تقوم بالتنسيق مع السلطات العسكرية والمراكز الجوية لضمان السلامة ووضع خطط مشاركتها في عمليات البحث والإنقاذ.

كما تعنى بإجراء الصيانة اللازمة لكل المرافق والمعدات والأجهزة التابعة للهيئة بالمطار مع الإشراف التام عليها، حفظ السجلات اليومية. تحديد مسارات الملاحه الجوية

استخدام الإمكانيات التكنولوجية في قطاعات النقل الجوي والاتصالات وتزامناً مع الواقع المزدهر الذي وصلت إليه دولة قطر في مجالات عديدة، كما عملت على مواجهة التحديات التي تعيق مسيرة التنمية ويتضح ذلك من خلال النشاطات المختلفة التي تنظمها وتنفذها وفق خطط عمل واضحة ومدروسة وبالاستناد إلى قواعد وقوانين الطيران المدني المعمول بها داخلياً وعالمياً.

ولعل الانجاز الأهم الذي يسجل للهيئة العامة للطيران المدني على صعيد البنية التحتية المتعلقة بالملاحه الجوية والبحرية يتمثل في إنشاء مطار حمد الدولي، الذي يعد واحد من أهم المشاريع الرئيسية التي تندرج ضمن سياسة التنمية الوطنية التي تنتهجها دولة قطر على المدى المتوسط والبعيد. ويشكل بذلك حجر أساس في رؤيتها المستقبلية للتوسع والانفتاح، حيث سيلعب المطار الجديد دوراً هاماً وحيوياً في جعل قطر بوابة الشرق إلى العالم، وسيصبح المركز الرئيسي للخطوط الجوية القطرية.

هذا بالإضافة إلى العديد من الإنجازات التي حققتها الهيئة في مجال الطيران والتي تتعلق بالاتفاقيات والالتزام بالشروط العالمية وخلق الصلات مع المنظمات الشبيهة ومع الدول المختلفة لإنعاش حركة النقل الجوي بدولة قطر وتمثل في:

الانتهاء من إجراءات المصادقة على الانتماء إلى كافة موائيق قانون الجو الدولي التي لم تكن قد انضمت إليها دولة قطر بعد.

تحقيق نمو في حركة النقل الجوي عبر مطار الدوحة الدولي من حيث زيادة عدد المسافرين،

و ضمان التزامها بالقواعد المعمول بها. اقتراح رسوم الهبوط، العبور، ومغادرة الطائرات المختلفة وكيفية تحصيلها. إدارة وصيانة وتطوير محطات الرصد الجوي وكل المنشآت التابعة لها.

إعداد نشرة الأرصاد الجوية عن حركة الطيران وعن الموانئ البحرية في الدولة، وتوزيعها للجهات المعنية والأجهزة الحكومية. إنشاء بنك لمعلومات الأرصاد الجوية يضم كل ما يتوافر من المطبوعات المتعلقة بالأرصاد الجوية والمناخ وما يصدر دورياً عن هذه الشؤون من نشرات أو بيانات، أو معلومات عن دولة قطر والدول المحيطة بها.

التعاقد مع شركات أو جهات ذات صفة شبيهة بهدف تحقيق أغراضها، الاشتراك معها، أو شراؤها أو إدماجها فيها، سواء كانت وطنية أو أجنبية وذلك بعد موافقة مجلس الوزراء.

تأسيس الشركات بمفردها أو مع الغير، أو تملك شركات قائمة أو المساهمة فيها سواء في الداخل أو الخارج، وذلك أيضاً بموافقة مجلس الوزراء.

اقتراح مشروعات القوانين واللوائح المتعلقة بشؤون الطيران المدني والأرصاد الجوية. تمثيل الدولة في الاجتماعات والمؤتمرات والندوات المتصلة بنشاطها بالتنسيق مع الجهات المختصة.

مسيرة تنمية

كُنّفت الهيئة العامة للطيران المدني جهودها لمواكبة المتغيرات السياسية والاقتصادية الكبرى التي يشهدها العالم مع تطور وسائل النقل والمواصلات والتطور الذي أحدثته

مراقبة التزام مكاتب السفر بأحكام القانون وتلقى طلبات التراخيص والبت فيها. أعداد تقارير لأوضاعها واقتراح تطوير التشريعات المنظمة لها. الإشراف على تطبيق نظام السلامة ومراقبة مستوى الخدمات التي تقدمها الجهات الحكومية في المطار وشركات الخدمات الأرضية.

4 الأرصاد الجوية

- تختص بإدارة وصيانة وتشغيل النظم الخاصة بمحطات الأرصاد الجوية والبحرية وطبقات الجو العليا.
- رصد الأحوال الجوية.
- تحليل المعلومات والبيانات وتبادلها وإصدار التنبؤات والتحذيرات الجوية.
- تنمية وسائل وطرق جمع تلك المعلومات لتحسين التنبؤات.
- التصريح للجهات الداخلية بتقديم خدمات الأرصاد الجوية والإشراف عليها وفق الشروط المنظمة العالمية للأرصاد الجوية.
- المساهمة في دراسة تلوث الهواء وتأثير الأحوال الجوية على تنقلها ومراقبتها في الغلاف الجوي. والتعاون والتنسيق مع المنظمة العالمية

الحوادث والبحث والإنقاذ وحفظ السجلات واعتماد مراكز الصيانة المسجلة في الدولة ومراكز التدريب الخارجية والداخلية وتحديد المتطلبات التدريبية سنويا.

3 النقل الجوي وشؤون المطارات

تختص بإعداد مشروعات الاتفاقيات المقترحة إبرامها مع الدول ومتابعة إبرامها وتنفيذها أو تعديلها بالمشاركة في المشاورات والاجتماعات المتعلقة بها كما أنها تقوم بإعداد التقارير عن الاتفاقيات ذات الصلة بنشاط الهيئة.
وضع خطط تنمية حركة النقل الجوي والتعاون مع المنظمات العالمية وتنفيذ قراراتها والمشاركة في مؤتمراتها واجتماعاتها التنسيق مع وزارة الخارجية فيما يتعلق بطائرات الملوك والرؤساء، ومع القيادة العسكرية بشأن تشغيل الطائرات العسكرية.
مراقبة حقوق وأجور النقل الجوي للناقلات الوطنية والأجنبية وضبط المنافسة مع تحقيق التوازن بين الشركات العاملة وبحث الشكاوى المقدمة ضدها وتحصيل الغرامات.

والمناطق المحظورة عندما تكون مقيدة أو لكونها محظورة.
وضع أنظمة الاقتراب والهبوط وتعديلها عند الضرورة.
تحديد المواصفات لتحديث أنظمة المراقبة والاتصالات الإلكترونية وأجهزة الرادار وصيانتها. المشاركة في الاجتماعات، الندوات والمؤتمرات محلية، إقليمية، أو عالمية.
إعداد التقارير السنوية ووضع برامج وخطط التدريب

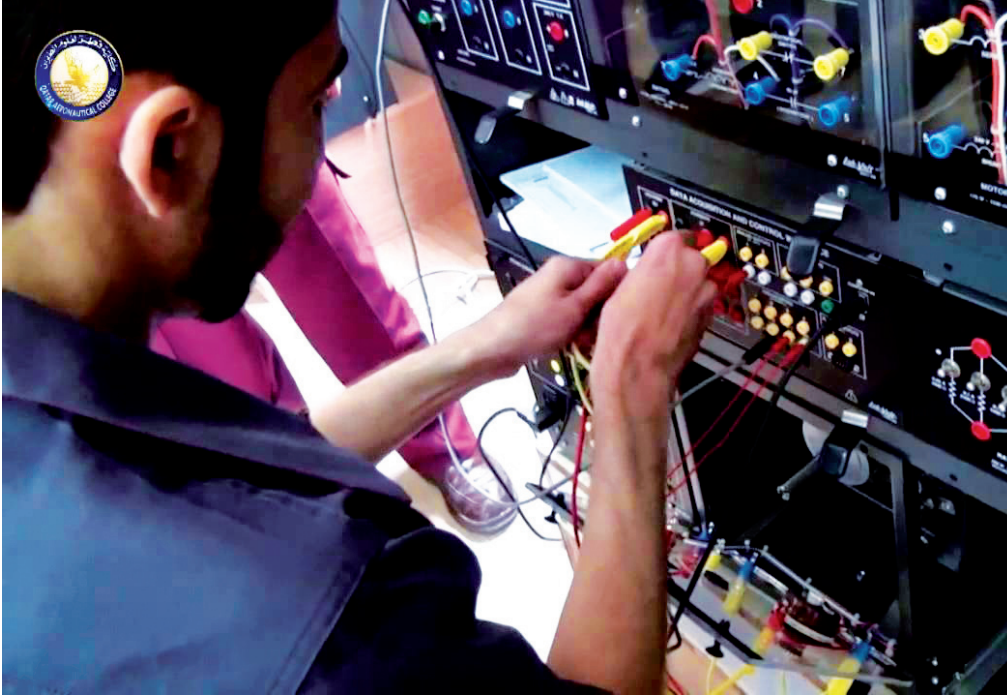
2 السلامة الجوية

تختص بوضع معايير السلامة والكفاءة الفنية للطائرات المسجلة في الدولة ووضع لوائح تسجيل الصلاحية والصيانة وترخيص الأفراد وشروط صلاحيتهم للعمل، وإصدار الإجازات والوثائق الخاصة بذلك وفقاً للقواعد الدولية ووفقاً للأنظمة المحلية.
الإشراف على المطارات المدنية والتأكد من صلاحيتها من النواحي الفنية والتأهيلية. الإشراف على عملية إصدار التراخيص للعاملين بتشغيل وصيانة الطائرات واقتراح رسومها ومتطلباتها. المشاركة والإشراف على لجان التحقيق في





ملف



أما في ما يخص الوحدات فتتلخص مهامها بما يلي:

وحدة التحقيق في حوادث وكوارث الطائرات

تعتبر وحدة التحقيق في حوادث وكوارث الطائرات من الوحدات الإدارية التي تتبع رئيس الهيئة العامة للطيران المدني وقد أضيفت إلى الهيكل التنظيمي للهيئة في أغسطس 2012 وتلخص اختصاصاتها بما يلي:

الإشراف على سير عمليات التحقيق في حوادث الطيران بالدولة
اقتراح اللوائح والنشرات الخاصة بالتحقيق في حوادث الطيران
متابعة التطورات والتغييرات في قواعد ونظم وأساليب التحقيق في حوادث الطيران والعمل على تطبيقها محلياً
إصدار التقارير النهائية عن عمليات التحقيق في حوادث الطيران بعد الانتهاء منها
التنسيق والتعاون مع الجهات الخارجية ذات الصلة فيما يتعلق بحوادث الطيران التي تخص الطائرات الأجنبية أثناء وجودها داخل الدولة أو الطائرات المسجلة بالدولة أثناء وجودها

كما تباشر أيضاً مراقبة المالية، سندات المنصرفات، مراجعة التعليمات المالية واقتراح ما يلزم من تعديلات. مراقبة تعيين الموظفين، إجازاتهم وترقياتهم ودراسة مشاكل ومعوقات العمل واقتراح الحلول لها.

8 الشؤون القانونية

تعنى وحدة الشؤون القانونية ببحث ودراسة ومتابعة كافة المسائل القانونية الخاصة بنشاط الهيئة بالتنسيق مع الوحدات الإدارية المختصة وإعداد مشروعات الأدوات التشريعية الخاصة بالهيئة وإبداء الرأي في مشروعات القوانين التي تحال إليها، كذلك إبداء الرأي القانوني في الموضوعات التي تحال إليها.
وتقوم الوحدة بإعداد مشروعات العقود والاتفاقيات ومذكرات التفاهم المتعلقة باختصاصات الهيئة بالتنسيق مع الوحدات الإدارية المعنية. كما يشمل اختصاص الوحدة التحقيق في الوقائع والمخالفات المنسوبة لموظفي الهيئة وإعداد المذكرات اللازمة بنتائج التحقيق مشفوعة بالرأي القانوني والتوصيات وعرضها على السلطة المختصة ومتابعة تنفيذ ما يتخذ من قرارات بشأنها، بالإضافة إلى متابعة المنازعات والقضايا التي تكون الهيئة طرفاً فيها بالتنسيق مع الجهات المختصة.

للأرصاء الجوية والمنظمات الدولية والمشاركة في ندواتها ومؤتمراتها العلمية.

5 الخدمات المشتركة

بالتنسيق مع الإدارات المعنية، تختص بتوفير احتياجات الهيئة من المستلزمات والأجهزة والخدمات اللازمة لأداء مهامها، كما تحدد احتياجات الهيئة من الوظائف والموظفين وتحديد احتياجاتهم التدريبية وترشيحهم والتنسيق مع قسم التدريب والتطوير وتقييم مدى الاستفادة منها.

كما تختص بتنفيذ القوانين واللوائح والنظم المالية والإدارية بالهيئة، وإعداد الموازنة التقديرية السنوية للهيئة.

إعداد مستندات الصرف وأعمال المشتريات والمنقصات وسائر المعاملات المالية من تحصيل الرسوم مقابل الخدمات التي تؤديها الهيئة إلى تدقيق حسابات الإيرادات والمنصرفات والإشراف على تنفيذ الاعتمادات.

توفير الخدمات الإدارية والخدمات المتعلقة بنظم المعلومات واستخدام الحاسب الآلي، مع تسليم وتصنيف وقيود البريد الصادر والوارد وتنظيم الأرشيف وحفظ الوثائق وفقاً لأحدث الطرق.

6 العلاقات العامة والاتصال

هي الواجهة الإعلامية للهيئة، حيث تقوم بإصدار النشرات والبرامج الإعلامية التي تهدف إلى التعريف بدور الهيئة بالتنسيق مع الوحدات والإدارات الأخرى. متابعة ما ينشر بالصحف ووسائل الإعلام الأخرى وعرضها على المسؤولين وإعداد الرد عليها. القيام بترتيبات السفر والضيافة والإقامة لضيوف الهيئة والوفود الزائرة. تنظيم الأنشطة الثقافية والاجتماعية والرياضية لموظفي الهيئة والإشراف على الحفلات التي تقيمها أو تشارك فيها الهيئة. تنظيم المؤتمرات، الندوات، والمعارض وإعداد الموازنة لها.

7 التدقيق الداخلي

ومن مهامها وضع مشروع خطة التدقيق السنوية ومراقبة مدى الالتزام بتنفيذ كل ما يتعلق بنشاط الهيئة من قوانين ولوائح وقرارات.

الطيران المدني الدولية والمتعلقة بأمن الطيران
فرض تدابير مراقبة الجودة في مجالات أمن
الطيران
وضع المعايير الأمنية من خلال الاشتراطات
والموافقات طبقاً للبرامج الأمنية المقدمة من
الجهات العاملة في مجالات الطيران المدني
المختلفة
مراقبة الجهات العاملة في مجالات الطيران
والتفتيش عليها والتأكد من تنفيذها للمتطلبات
الأمنية المعتمدة
التحقيق في أي مخالفات للبرامج الأمنية
المعتمدة وتحديد المسؤوليات عنها واتخاذ
كافة الإجراءات اللازمة بناء على ما تخلص إليه
التحقيقات ■

وحدة امن الطيران

أضيفت وحدة امن الطيران إلى الوحدات
الإدارية التابعة لرئيس الهيئة العامة للطيران
المدني في أغسطس 2012، وتختص بما يلي:
وضع الإستراتيجية العامة والبرامج الأمنية
وخطط الطوارئ للمطارات والطيران المدني
وإجراءات تطبيقها بالتنسيق مع الأجهزة الأمنية
والجهات المعنية ومراقبة الالتزام بالتدابير
الأمنية المقررة.
التنسيق مع الجهات الأمنية فيما يتعلق
بتنفيذ الاتفاقيات الدولية المتعلقة بحماية
الطيران المدني من أفعال التدخل غير المشروع
التنسيق مع الجهات المختصة بالدولة
لتنفيذ التزامات الدولة التي تفرضها منظمة

خارجها.
تطوير قاعدة بيانات الحوادث والكوارث
والوقائع التي تقع بالدولة أو للطائرات المسجلة
بها
وضع خطط الطوارئ لتطبيقها عند وقوع
أي حادث طيران
المحافظة على أماكن سقوط الطائرات
وتثبيت الوقائع قبل السماح للجهات الأخرى
بالتدخل
التنسيق مع المشغلين الجويين للعمل على
رفع مستوى السلامة الجوية بالدولة
التنسيق مع الجهات الإقليمية والدولية
لتحقيق أعلى معدلات السلامة وتقليل
الحوادث

كلية قطر لعلوم الطيران

على هذه التخصصات عمليات الطيران للمطارات، ثم هناك
دورات تخصصية متوسطة وقصيرة المدى والتي تتراوح مدتها
بضعة أسابيع.
وهذه الكلية هي متاحة أمام جميع الجنسيات، ويبلغ عدد
الطلبة حوالي 800 طالب سنوياً، ويتزايد باستمرار، ويبلغ عدد
الخريجين سنوياً ما يفوق المائة خريج من جميع التخصصات.
وتتوفر الكلية على التجهيزات الهندسية والمختبرات
التطبيقية. مما يساهم في الرفع من المستوى الأكاديمي
للطلبة.

أنشئت كلية قطر لعلوم الطيران في عام 1977، وكانت
مملوكة في هذا الوقت لأربع دول خليجية وهي قطر والإمارات
والبحرين وعمان، وكانت تدرس التخصصات التي يحتاجها
الطيران المدني في المنطقة، وهي المراقبة الجوية وإلكترونيات
الطيران واللغة الإنجليزية.
وفي سنة 1994 أصبحت قطر هي المالكة الوحيدة للكلية،
وتغير اسمها إلى: قطر لعلوم الطيران، وأصبحت تدرس
التخصصات التالية: المراقبة الجوية والأرصاد الجوية وهندسة
الطيران وصيانة الطائرات والطيران التجاري، وأضيف حديثاً





ملف



القطرية إحدى أسرع شركات الطيران نمواً في العالم

وتعد القطرية كذلك من أوائل عملاء طائرات إيرباص A380-800، وفي ديسمبر 2014، أصبحت الخطوط الجوية القطرية أول شركة طيران في العالم تستلم طائرة إيرباص 350 ذات الهيكل العريض.

إنجازات عالمية

تفخر الخطوط الجوية القطرية بنيلها لقب "أفضل شركة طيران في العالم" للعامين 2011 و2012 من مؤسسة سكاى تراكس العالمية للعام 2012. وحازت الناقل على اللقب بناء على تصويت 18 مليون مسافر حول العالم في استطلاع الرأي السنوي الذي أجرته مؤسسة سكاى تراكس المختصة بمراقبة جودة الخدمات في صناعة الطيران. كما نالت الناقلة الحائزة على تصنيف الخمس نجوم من قبل مؤسسة سكاى تراكس، على جائزة "أفضل شركة طيران في الشرق الأوسط" للعام الثامن على التوالي. واجتازت القطرية بجدارة اختبارات معايير السلامة التشغيلية في العام 2005 و2007 و2009 و2011 ومرة أخرى في يونيو 2013. ووصل عدد الركاب على متن الخطوط القطرية إلى 20 مليون راكب مع نهاية سنة 2014 ■

من الإعلان عن دعوتها للانضمام إلى التحالف في أكتوبر 2012. تتمتع الخطوط الجوية القطرية بشبكة وجهات عالمية تضم أكثر من 140 وجهة تغطي كلا من أوروبا والشرق الأوسط وإفريقيا وجنوب آسيا ومنطقة آسيا والمحيط الهادئ وأمريكا الشمالية والجنوبية. وتسير القطرية حالياً أسطولاً حديثاً يضم أكثر من 130 طائرة ركاب وشحن. وتضاعف حجم أسطول طائرات القطرية من أربع طائرات في العام 1997 إلى 28 طائرة نهاية العام 2003 وإلى 50 طائرة في سنة 2006. أما اليوم فيبلغ حجم الأسطول 146 طائرة مسيرة إلى 146 وجهة حول العالم. ومع هذا العام 2015، تعتمز الناقله رفع عدد طائراتها ووجهاتها العالمية إلى أكثر من 170 طائرة ووجهة، وتمتلك القطرية أحد أحدث أساطيل الطائرات في صناعة الطيران حيث يبلغ متوسط عمر طائراته أقل من أربعة أعوام. ويشمل أسطول الناقله طرازات مختلفة من طائرات إيرباص والبوينج - طائرة الركاب والشحن من طراز بوينج 777 طويلة المدى، وطائرات من طراز بوينج 787، إضافة إلى طائر ات إيرباص A340 وA330 وA350 وA300 وللشحن وA321 وA320 وA319.

■ الخطوط الجوية القطرية هي الناقل الوطني لدولة قطر وتعد من أنجح شركات الطيران في العالم. تأسست القطرية عام 1994 كشركة طيران إقليمية تسيير رحلاتها إلى عدد بسيط من الوجهات. وفي عام 1994، وبناء على قرار صاحب السمو الشيخ حمد بن خليفة آل ثاني أمير دولة قطر، تم إعادة إطلاق الخطوط الجوية القطرية والعمل على تجسيد رؤية سموه في الإلتقاء بالناقله لتصبح شركة طيران عالمية تقدم أعلى مستوى في الخدمات والتميز، ومنذ ذلك الحين، أصبحت القطرية إحدى أسرع شركات الطيران نمواً في العالم تحقق نمواً غير مسبوق العام تلو الآخر. ومنذ تسلمه مسؤولية إدارة الخطوط الجوية القطرية وتولييه منصب الرئيس التنفيذي للمجموعة في نوفمبر 1996، تمكن سعادة السيد أكبر الباكر من إحداث تغييرات شاملة ساهمت في تحويل الناقله إلى أفضل شركة طيران في العالم حائزة على جوائز عدة نظير تميز خدماتها ومعاييرها عالية الجودة. وقد انضمت الخطوط الجوية القطرية منذ 30 أكتوبر 2013 إلى تحالف oneworld العالمي لشركات الطيران، وجاء ذلك بعد عام

مطار حمد الدولي

الكامل لعدد كبير من الرحلات وإمكانية الاتصال السريع والفعال وإنجاز إجراءات سفر الركاب وعملية نقل البضائع بصورة ديناميكية. كما أنه يمتاز بأنظمة تشغيلية متطورة في كافة جوانب الأمن والسلامة وتقنيات الطيران والأبنية وتوفير أفضل وسائل الراحة والرفاهية للمسافرين. ولضمان إقلاع وهبوط الطائرات من وإلى مطار حمد الدولي بشكل آمن، تم تزويد برج المراقبة بأحدث معدات الملاحة الجوية وأجهزة الرادار ونظم الاتصال، وقد صُمم هذا البرج على شكل هلال يقع بين مدرجين متوازيين. ويُلَوِّح هذا الصرح الشامخ برسالة ترحيب لا تُخطئها العين لكل من يزور قطر والشرق الأوسط. ويقدم مطار حمد الدولي لمسافريه تجربة فريدة ومثيرة في الاحتفاء بتراث المنطقة وثقافتها، حيث يستضيف مجموعة من المعارض الدائمة والموسمية، لتتناغم مظاهر الإرث الثقافي المحلي مع إبداعات مختلفة من العالم. ونظراً لموقعه المتميز كنقطة التقاء الشرق بالغرب، يربط مطار حمد الدولي عدداً لا حصر له من المدن حول العالم بسرعة وسلاسة وفعالية

■ أُفتُتِحَ مطار حمد الدولي وهو أحدث مطارات قطر في 2014 بالقرب من مدينة الدوحة والخليج العربي المُتَلَأَى. ويعتبر هذا المطار المذهل معمارياً - والذي وصل إلى أعلى درجات الكفاءة وأصبح الموقع الأمثل للترحيب بزواره - بوابة حقيقية للعالم تخدم أكثر من 360000 رحلة و30 مليون راكب كل عام. ويعدُّ مطار حمد الدولي بتقديم تجربة سفر فريدة عبر أحد أسرع الوجهات نمواً سواء للسياحة أم العمل. وتقع الدوحة على مسافة 8 ساعات بالطيران من أكثر ثلثي سكان العالم، وهو الأمر الذي يجعل منها موقعاً استراتيجياً في قلب المراكز المالية والاقتصادية العالمية المتقدمة والناشئة، لتكون بذلك الوجهة المثالية للسياحة والعمل. والمطار الجديد هو حالياً مقر الخطوط الجوية القطرية التي تتمتع بتصنيف الخمسة نجوم، والتي كانت تدير عملياتها من مطار الدوحة الدولي على مدار 17 عاماً. وتعتقد القطرية، التي تعتبر من أسرع شركات الطيران في العالم، أن هذه الخطوة ستمنح المسافرين تجربة فريدة من نوعها على مستوى العالم. ويمتاز المطار بكفاءة تشغيلية لا مثيل لها تتضمن الاستيعاب





ملف

حقائق وأرقام

يعد مطار حمد الدولي أول المطارات التي صممت خصيصاً لطائرات إيرباص A380. يستوعب نظام تسجيل الحقائق 5000 حقيبة في الساعة الواحدة، 120000 حقيبة في اليوم.

أثناء عملية البناء، تمت إزالة 6.2 مليون متر مكعب من المخلفات، وإعادة تدويرها واستخدامها لردم البحر، وهو أكبر مشروع بيئي في الخليج العربي.

لقد عزز مطار حمد الدولي مكانة قطر كعضو فعال في دعم حركة الملاحة الجوية على خريطة صناعة الطيران العالمية. وكنافذة دولية منفتحة على قطر والعالم بأسره، ستعيد منشآت ومرافق المطار المتطورة وجو الترحاب الدافئ فضلاً عن روح الود التي يعززها فريق العمل في المكان تشكيل طريقة تفكير المسافرين في الترحال والعمل. ويعتبر مطار حمد الدولي جزءاً من رؤية قطر الوطنية 2030 والتي تركز على تطوير الإنسان والاقتصاد والمجتمع والبيئة^o

^o يستطیع مطار حمد الدولي استقبال 30 مليون مسافر سنوياً، وسيزید هذا العدد قريباً إلى 50 مليون.

يمتد المدرج الغربي للمطار بطول 4850 متراً ليكون ثامن أطول مدرج في العالم.

يشهد المطار 100 عملية هبوط وإقلاع في الساعة الواحدة، وهو ما يعادل خمس طائرات كل ثلاث دقائق.

تبلغ مساحة صالة ركاب مطار حمد الدولي 60000 متر مربع، وبذلك تصبح الأضخم من حيث البناء في قطر.

تحتل قاعة تسجيل الدخول المتجددة التهوية والخالية من الأعمدة وحدها مساحة تبلغ 25000 متر مربع.

يتوفر في مبنى المطار 138 كاونتر تسجيل دخول، خصص منها 14 لمسافري الدرجة الأولى على متن الخطوط الجوية القطرية. يعتبر مستودع صيانة الطائرات الأكبر مساحة في العالم، بطاقة استيعابية تبلغ 13 طائرة تتم صيانتها في الوقت نفسه.

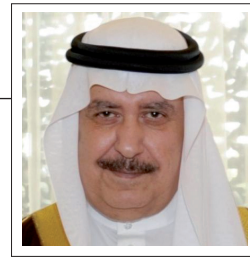


مشروع مطار الملك عبد العزيز الدولي الجديد

نقلة حضارية لمطارات المملكة العربية السعودية



وضعت في الاعتبار العديد من العوامل مثل موقع المطار، ودوره الهام كبوابة رئيسة للحرمين الشريفين، فضلا عن كونه البوابة الجوية لمدينة جدة، التي تتمتع بثقل اقتصادي كبير، بصفتها واحدة من أهم وأكبر المدن الاقتصادية في منطقة الخليج والشرق الأوسط، علاوة على ذلك النمو المضطرد في حركته الجوية، فهو أكثر مطارات المملكة العربية السعودية حركة، إذ يخدم نحو 41 في المائة من إجمالي عدد المسافرين في مطارات المملكة، منهم نحو 8 ملايين من الحجاج والمعتمرين. وبهذا المشروع، فإننا نتطلع إلى أن يصبح مطار الملك عبد العزيز الدولي، إن شاء الله، واحدا من أفضل مطارات العالم، من حيث الشكل والمواصفات والكفاءة والتجهيزات الحديثة، ومن حيث مستوى الخدمة، التي يقدمها لمستخدميه.



بقلم: سمو الأمير فهد بن عبد الله

في عام 1981، افتتح مطار الملك عبد العزيز الدولي، وبعد أن مضى على إنشائه أكثر من 30 عاما، أصبح من الضروري إنشاء مطار جديد يواكب المستجدات، ويتمكن من لعب دوره على النحو المنشود، وعليه تم في 13 نوفمبر 2010، توقيع عقدي المرحلة الأولى الأساسيين من مشروعه. لقد جاء مشروع مطار الملك عبد العزيز الدولي الجديد بناء على دراسات مستفيضة،

مراحل المشروع

للمشروع ثلاث مراحل.. لكن الجزء الأكبر من الأهداف سالفة الذكر ستتحقق، بإذن الله، بعد إنجاز المرحلة الأولى من المشروع، التي ترفع طاقة المطار الاستيعابية إلى 30 مليون مسافر سنويا... أما المرحلة الثانية، فتستهدف رفع طاقة المطار الاستيعابية إلى 50 مليون مسافر، وصولاً إلى 80 مليون مسافر في مرحلته الثالثة، علماً بأن الدراسات الأولية الخاصة بالمرحلة الثانية تم الانتهاء منها، ومن المتوقع أن يشرع في تنفيذ البنية التحتية اللازمة لها فور الانتهاء من المرحلة الأولى، أما المرحلة الثالثة، فستحدد موعدها على ضوء تطور الحركة الجوية وظهور الحاجة لها.

سير العمل في المشروع

العمل في تنفيذ المشروع يسبق الزمن، إذ يجري العمل على قدم وساق، ويسير وفق الخطة المحددة، ويشارك في تنفيذ المشروع نحو 110 شركات، جندت له أكثر من 26 ألف عامل ومهندس، ويستخدم في المشروع نحو 2600 معدة... وهذه الأرقام تعكس، ليس فقط ضخامة المشروع، بل أيضاً سرعة وتيرة العمل فيه، تحضيراً لبدء مرحلة التشغيل التجريبي لكافة مرافق المطار، وهي مرحلة متعارف عليها دولياً، للتأكد من تناسق عمل جميع الأنظمة، وجميع المرافق على النحو المنشود، دون أي تضارب أو خلل... ومن بعد ذلك، تبدأ مرحلة التشغيل التجاري للمطار... ولاشك أن مشروعاً ضخماً بهذا الحجم تطلب العديد من المشاريع التي تنفذ من قبل العديد من الجهات الحكومية الأخرى، مثل مشاريع الكباري والطرق الرئيسية المؤدية للمطار الجديد، ومشروع قطار الحرمين الشريفين الذي سيربط المطار بكل من مكة المكرمة والمدينة المنورة، وجميع تلك المشاريع يجري تنفيذها في الوقت الراهن، بالتزامن مع سير العمل في مشروع المطار الجديد.

لقد حرصنا على ألا يؤثر سير العمل في المشروع على حركة السفر بشكل خاص، والحركة الجوية بشكل عام، حتى أن رواد المطار قد لا يشعرون بأن مشروعاً ضخماً يجري تنفيذه، فعلى سبيل المثال، لم يستخدم المشروع الطرق المؤدية للصالات الحالية، كما لا يستخدم أي من مرافق الخدمات المتعلقة بالمسافرين. وحتى لا تتأثر الحركة المرورية حول المطار، تم إنشاء وتجهيز 30 خلاطة خرسانة مركزية في داخل الموقع، تجنباً لجلب الخرسانة من خارج موقع المشروع، وكذلك الأمر بالنسبة لمواد الردميات.

أهم مرافق المطار الجديد في مرحلته الأولى

- مجمع صالات سفر بمساحة 720 ألف متر مربع، يتيح لجميع الناقلات الجوية العمل تحت سقف واحد.
- 46 بوابة للرحلات الدولية والداخلية، ومن البوابات المشار إليها بوابات وساحات تستوعب الطائرات العملاقة مثل A380.



أهداف المشروع

- مواكبة الطلب المتنامي والمتوقع على الحركة الجوية في المطار.
- دعم البنية الاقتصادية لمنطقة مكة المكرمة بشكل عام وللمدينة جدة خاصة.
- التكامل مع قطاعات اقتصادية أخرى يتطلب نموها بشكل قوي توافر مطار دولي بالميزات المستهدفة.
- استيعاب الجيل الجديد من الطائرات العملاقة (كود F)، مثل (A380).
- أن يصبح مطارا محوريا، ويستحوذ على حصته العادلة من حجم الحركة الجوية في المنطقة.
- أن يعمل وفق أسس تجارية.
- توفير عدد كبير من الفرص الاستثمارية للقطاع الخاص.
- رفع مستوى الخدمات المقدمة للمسافرين ورواد المطار وفق أعلى المقاييس العالمية.



المستويات.

- ممرات وساحات جانب الطيران بمساحة 2.170.000 متر مربع.

- ثلاثة مراكز أحمال رئيسة توفر 470 مليون فولت أمبير، وأنظمة تكييف، مياه إطفاء، وكافة الخدمات المرتبطة بمباني المطار واللازمة لها.

- شبكات مرافق وخدمات كهرباء، مياه شرب، مياه غير نقية، مكافحة حريق، صرف صحي، تصريف أمطار.

- مركز نقل للركاب ومحطة قطار ترتبط مع خط قطار الحرمين السريع.

- مواقف سيارات للمدد القصيرة، تستوعب 8200 سيارة، تتألف من أربعة طوابق، وستجهز المواقف العامة بأجهزة إلكترونية تمكن صاحب السيارة من معرفة موقع وقوف سيارته بسهولة ويسر.

- مواقف سيارات للمدد الطويلة، منها مواقف عامة تستوعب 4356 سيارة، ومنها ما هو مخصص للحافلات وتستوعب 48 حافلة، ومنها ما هو مخصص لسيارات الأجرة وتستوعب 651 سيارة، علاوة على موقف يستوعب 1243 سيارة، مخصص لشركات تأجير السيارات، ومواقف سيارات للعاملين بالمطار تستوعب 9123 سيارة.

- فندق لركاب الترانزيت بمستوى أربع نجوم يضم 120

المشروع الجديد يرمي إلى أن يصبح مطار الملك عبد العزیز الدولي واحدا من أفضل مطارات العالم من حيث الشكل والموصفات والكفاءة والتجهيزات والخدمات

- 94 جسرا متحركا لخدمة الطائرات من مختلف الأحجام، بمعدل جسرين لكل بوابة.

- 5 صالات لركاب الدرجة الأولى ورجال الأعمال، 2 منها للمسافرين على الرحلات الدولية المغادرة، و2 للمسافرين على الرحلات الداخلية، أما الخامسة فهي للمسافرين المواصلين على رحلات دولية وداخلية.

- برج مراقبة بارتفاع 136 مترا، وبذلك يصبح أحد أعلى أبراج المراقبة في العالم.

- 27987 متر مربع داخل مجمع الصالات للاستثمار التجاري.

- مسجد يتسع لنحو 3 آلاف مصلي، يشتمل على باحة خارجية للصلاة بمساحة 2450 متر مربع، علاوة على طابق علوي مخصص للنساء يتسع لنحو 700 سيدة.

- 220 كاوتر لخدمة الركاب، بالإضافة إلى 80 جهاز خدمة ذاتية للركاب.

- نظام قطار آلي لنقل ركاب الرحلات الدولية داخل مجمع الصالات ونفق يوصل إلى مركز للصيانة، ومن ثم للمرحلة الثانية.

- نظام متطور لمناولة أمتعة المسافرين يبلغ طول سيوره 34.6 كلم مرتبط بأحدث أنظمة الأمن متعددة



الاحتياطات البيئية

مراعاة البيئة كانت من أولوياتنا، إذ روعيت الاحتياطات البيئية أثناء مراحل التصميم، ومن ثم في مرحلة التنفيذ. فعلى سبيل المثال لا الحصر، مياه الصرف الصحي المعالجة سوف تستخدم في تبريد مراكز الأحمال والري ومراحيض دورات المياه، كما يتم اختيار المواد الإنشائية والكهربائية الصديقة للبيئة، حيث تم اعتماد الإنارة - في الصالات وساحات المطار - التي تستخدم تكنولوجيا L.E.D بدلا من الهالوجين للتخفيف من انبعاث الحرارة، وبالتالي توفير في الطاقة والتبريد، علما بأن عمرها الافتراضي يزيد عن عشرين عاما. أضيف إلى ذلك الحدائق والمساحات الخضراء، التي سبقت الإشارة إليها، كل ذلك سيؤهل المشروع للحصول على الشهادة الفضية من قبل لجنة المباني الخضراء بالولايات المتحدة الأمريكية، والتي تُمنح للمشروعات الصديقة للبيئة والتي تسمى بـ:

LEED Leader Ship In Energy and Engineering Design

إسهامات المشروع في التدريب وتوفير فرص العمل

لقد وفر المشروع برنامجا تدريبيا للمهندسين السعوديين حديثي التخرج من مختلف التخصصات الهندسية للاستفادة من التطبيق الميداني على أرض الواقع في أعمال المشروع، الذي يعد من أضخم المشاريع في المملكة وأكثرها تعقيدا

حرصنا على ألا يؤثر سير العمل في المشروع الجديد على حركة السفر والحركة الجوية حتى أن رواد المطار قد لا يشعرون بأن مشروعا ضخما يجري تنفيذه

غرفة.

- محطة إطفاء وإنقاذ.
- مركزان متكاملان للمعلومات متصلان بشبكة كابلات ألياف ضوئية.
- نفق خدمات بطول 9327 مترا.
- ممر للخدمات يربط جميع مراكز الأحمال بعضها ببعض بطول 46 كلم.
- حقل خزانات لوقود الطائرات مع شبكة توزيع.
- مباني للخدمات الأرضية والصيانة.
- مشتل لخدمة أعمال تشجير المطار.
- شبكة طرق بطول 36.5 كلم، وتشتمل على عدد من الأنفاق والجسور.

وتجدر الإشارة إلى أن المطار الجديد سيتمكن من خدمة 70 طائرة في آن واحد، بواسطة الجسور المتحركة، بالإضافة إلى مواقف لانتظار الطائرات حول مجمع صالات السفر تستوعب 28 طائرة، تستهدف سرعة عمليات تحرك الطائرات من وإلى البوابات الرئيسية، وسيتم إمداد جميع الطائرات بالوقود والمياه عبر تمديدات رئيسة تحت الأرض دون حاجة لاستخدام سيارات أو معدات لهذه المهمات.

ملامح التصميم المعماري للمطار الجديد وتقنياته الحديثة

تميزت التصاميم المعمارية للمشروع بطابع معماري مستوحى من الطابع الإسلامي وفي ذات الوقت يتلاءم مع بيئة المملكة العربية السعودية، كما يجري العمل على نشر المسطحات الخضراء حول وداخل مجمع الصالات مما يضفي المزيد من الجمال على منشآت المطار، ومن بين ذلك إنشاء حديقة داخلية بمساحة 18 ألف متر مربع، وحوض مائي لأسماك الزينة بارتفاع 14 مترا وقطر 10 أمتار من أجل ربط المشروع ذهنيا ببيئة جدة البحرية، وهذه من الجوانب التجميلية، التي يمكن للمسافر الاستمتاع بمشاهدتها، مما يجعل المرور بالمطار تجربة فريدة... كما أن ذلك سيسهم في جعل المطار الجديد تحفة معمارية ومعلما بارزا للمدينة جدة، إن شاء الله. أما في ما يخص التقنية، فإن الأنظمة التي يتم تركيبها في المطار الجديد مثل الأنظمة المتعلقة بالسلامة والأنظمة الملاحة وأنظمة تزويد الطائرات بالوقود وأنظمة نقل الأمتعة وأنظمة مخاطبة الجمهور وغيرها، فهي من أحدث التقنيات التي وصلت إليها التكنولوجيا اليوم، والتي من بينها أنظمة تعمل بشكل ذاتي مثل كونترات الخدمة الذاتية.



تضمن مستويات عالية من الخدمات والصيانة وغيرها.

الاستفادة من صالات المطار الحالي

سيتم الاستغناء عن الصاليتين الجنوبية والشمالية بالتدريج.. ولكن لن يتطلب الأمر فترة طويلة، حيث سيتم تحويل الصالة الجنوبية، صالة الخطوط السعودية، إلى مرفق شحن ضمن قرية شحن دولية، إذ أن الهيئة ستطرح قرية الشحن للاستثمار من قبل الشركات المتخصصة في هذا المجال، بعد انتقال عمليات الصالة الجنوبية للمطار الجديد، ووفقاً للمخطط العام المعتمد للمطار في الوقت الراهن، فإن موقع الصالة الشمالية سيخصص لعمليات الطيران الخاص، أما بالنسبة لمجمع صالات الحج والعمرة فسيبقى قائماً، ويؤدي خدماته لرحلات الحج والعمرة وفقاً لوضعه الحالي، إذ شهد مشروع توسعة وتطوير كبير تم إنجازه في عام 2009، والذي جعل المجمع قادراً على استيعاب أعداد الحجاج المتزايدة والمتوقعة خلال العشرين عاماً القادمة، إن شاء الله، فضلاً عن رفع مستوى خدماته ■

**المطار الجديد
سيتمكن من خدمة
70 طائرة في آن
واحد بواسطة
الجسور المتحركة
ويتوفر على مواقف
انتظار حول مجمع
صالات السفر
تستوعب 28 طائرة**

من حيث التقنية المستخدمة في إنشائه، ويستقطب البرنامج دفعات متتالية من الشباب السعودي، مما سيسهم في تأهيل جيل من الشباب لديه القدرة على إدارة هذا النوع من المشاريع، الأمر الذي سيكون له الأثر الإيجابي في تطوير قدراتهم وكفاءاتهم.

الفرص الاستثمارية

وفقاً للمخطط المشروع، سيتم تخصيص مساحات كبيرة داخل مجمع الصالات للاستثمار التجاري في المرحلة الأولى من المشروع تصل إلى نحو 27.987 متر مربع، هذا علاوة على المساحات الخارجية، وحيث أثبتت تجارب المطارات العالمية في العالم أن المطارات الناجحة لم تكن لتحقيق نجاحاتها إلا بالشراكة الاستراتيجية مع الشركات العالمية المتخصصة، لذلك فإنه من المخطط له أن يتم إسناد تشغيل المطار وصيانته لإحدى الشركات العالمية المتخصصة في تشغيل المطارات، لكن ذلك سيتم وفق شروط خاصة

مخاطر الألواح الشمسية المولدة للكهرباء بالقرب من المطارات

المجموعة الدولية باتت مطالبة وباستعجال بمواجهة التفافم العشوائي لحقول الألواح الشمسية قرب المطارات

مختلفتين: الوهج، وفقدان حدة النظر الناتجتين عن التباين العالي بين انعكاسات اللوحات الشمسية والبيئة، وتمومض الألواح نظرا لعدم استمراريتها.

وقد اختلفت آليات التصدي لهذه الأخطار الجديدة من جهة إلى أخرى، فبينما اختارت سلطات الطيران المدني ذات الفكر البراغماتي المنحى القائم على شمولية التحليل وترجيح نهج تحليل الأخطار (RBA)، اتجهت سلطات طيران مدني أخرى نحو وضع إجراءات ومقاييس محسوسة تقوم على أساسها بالبحث في طلبات إنشاء حقول الطاقة الشمسية بالقرب من المطارات.

وفي انتظار بعض الحلول الفنية، التي يتدارسها المصنعون حاليا للحد من الكثافة الضوئية المنعكسة من الألواح الشمسية، وتحسين مستوى انتشارها على السطح، فإن الدول المعنية مدعوة للإسراع بوضع إجراءات عملية واضحة تنظم انتشار هذه الحقول بالقرب من مطاراتها ■

بقلم المهندس هشام بناني

خبير السلامة والملاحة الجوية بالهيئة

■ ظهرت في الفترة الأخيرة تهديدات جديدة لسلامة الطيران المدني والأمن، من نوع انعكاس أشعة الشمس على سطح حقول الألواح الشمسية المولدة للكهرباء، والتي يشبه تأثيرها إلى حد كبير ذلك المتعلق ببواعث الليزر، إلا أنه يصيب، بالإضافة لأطقم الطائرات، العاملين في برج المراقبة الجوية للمطارات، مما قد يؤدي إلى مجموعة من الاختلالات أثناء اللحظات الحرجة للإقلاع والهبوط.

وللحد من هذه المخاطر، أقدمت مجموعة من الدول على وضع آليات أحادية الجانب، وإجراءات خاصة تنظم إنشاء تلك الحقول المولدة للكهرباء، مما يفرض وباستعجال من المجموعة الدولية وضع مقاربة شمولية أمام التفافم العشوائي لهذه الحقول بالقرب من المطارات.

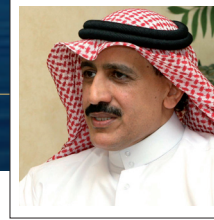
وللافت أن مشاريع حقول الطاقة الشمسية باتت تتضاعف بالقرب من المطارات، نظرا للمزايا التي تتمتع بها هذه المناطق من شساعة الأرض، وخلوها من العقبات المرتفعة، وقربها من مصادر الطاقة.

ويبلغ الانزعاج أوجهه أثناء الاقتراب النهائي والهبوط، ويمكن أن تتأثر رؤية الطيارين والعاملين ببرج المراقبة الجوية للمطارات، نظرا لانعكاسات الشمسية على اللوحات في ظاهرتين رئيسيتين



مقترح لرؤية الطيران المدني المستقبلية للدول العربية

لقد كان الطيران سابقا حلما وأسطورة، وخلال عمر قصير جدا أصبح من أهم المجالات التي يعتمد عليها المسافرون للتنقل، وتعتمد عليها الدول لربطها بالعالم والتطور والنمو في الاقتصاد والتجارة والسياحة والثقافة. كما جذب الطيران أموال المستثمرين واهتمام علماء الصناعة للاختراع والتطور، وشركات الطيران والمطارات للابتكار والإبداع والتنافس في ما بينها لجذب المسافرين وتحقيق الأرباح. ومن خلال دراسة رؤية الطيران المدني العالمية 2050 والأوروبية 2020، بالإضافة إلى الوضع الحالي للطيران المدني في الدول العربية، فإنني أقترح العناصر التالية لرؤية الطيران المدني المستقبلية للدول العربية:



إعداد: د. سعيد عبد الله السليمان

مدير الشؤون الأكاديمية والتسجيل بكلية قطر لعلوم
الطيران ورئيس فريق التعليم والتدريب للهيئة

التركيز على التنمية البشرية

1 وذلك لعدة أسباب منها أنه سوف يكون صعبا جدا الحصول على موارد بشرية متخصصة في مجال الطيران المدني من الخارج في المستقبل، وذلك لوصول 40% من العاملين في الطيران في العالم لسن التقاعد في 2014، وسيحتاج العالم في سنة 2030 إلى 460.000 طيار، منها 63.650 طيار للشرق الأوسط و650.000 مهندس صيانة طائرات، منهم 53.000 مهندس للشرق الأوسط.

وفي سنة 2020، سيكون العالم بحاجة إلى 70.000 مراقب جوي. وسوف تزداد حركة السفر والشحن الجوي وأسطول طائرات العالم إلى الضعف خلال العشرين سنة القادمة. حيث سيتم تصنيع 33.500 طائرة في سنة 2030 من قبل شركتي بوينغ والإيرباص.

وحاليا تستثمر بعض الدول العربية في قطاع الطيران، وعلى سبيل المثال تستثمر دول الخليج، تقريبا 45 مليار دولار لبناء مطارات جديدة وتوسعة المطارات الحالية. بالإضافة إلى النمو المتزايد والتطور في شركات الطيران الإقليمية والعالمية.

وبذلك سوف يكون الحصول على موارد بشرية متخصصة في مجال الطيران من الخارج أمرا صعبا ومكلفا جدا. وعلى سبيل المثال، فإن جمهورية الهند التي تصدر موارد بشرية إلى العالم في مختلف المجالات، إلا أنها تستورد موارد بشرية من العالم للتشغيل والإدارة. وبذلك فإننا نوصي هيئات الطيران المدني وشركات الطيران والمطارات العربية بضرورة التركيز على التنمية البشرية وتأهيل الكوادر الوطنية لإدارة وتشغيل النقل الجوي في دولها.

التركيز على الربحية

2 وكما كانت الركيزة الأولى في رؤية العالم للطيران 2050 وأهميتها لاستمرار قطاع الطيران المدني في الدول العربية في النمو والتطور ذاتيا، فمن المهم الوصول إلى العالمية في تحقيق الأرباح الاقتصادية وجودة الخدمات الجوية والأرضية. إن المتغيرات الكثيرة والسريعة في قطاع الطيران المدني جعلت الطيران من أكثر القطاعات تميزا واهتماما من قبل الدول والمسافرين والمستثمرين.

ومنذ تطبيق قوانين الطيران التحريرية في سنة 1978 في الولايات المتحدة الأمريكية والتي أثبتت بأن قطاع الطيران المدني لا يحتاج إلى الدعم المالي من قبل الحكومات، وإنما يتطلب إلغاء قوانين الطيران الاحتكارية والتحكيمية وتبني القوانين التحريرية مثل حرية دخول وخروج شركات الطيران من الأسواق، بالإضافة إلى حرية اختيار الأسعار، وعدد الرحلات الأسبوعية، ونوع الطائرات باختلاف سعتها.

على أن نجاح هذه التجربة جعلت دولاً كثيرة تتبنى هذه القوانين التحريرية ومنها كندا وأستراليا ودول أوروبا، بالإضافة إلى التجربة الناجحة الحالية في الهند. وبذلك فقد تحققت عملية خصخصة معظم شركات الطيران العالمية بنجاح. علما أن 75% من شركات الطيران العالمية هي خاصة تعتمد على تمويلها ذاتيا وتعمل على تغطية تكاليفها الإجمالية وتحقيق صافي الأرباح، فضلا عن النمو والتطور في جميع الخدمات والحصول على أحدث أنواع الطائرات. بالإضافة إلى أنه يوجد توجه كبير لخصخصة المطارات، علما أنه



قبل شركات الطيران، وعلى سبيل المثال إلغاء الرحلات وتأخيرها لساعات طويلة، رفض قبول المسافر في حالة قيام شركة الطيران بعمل حجوزات مؤكدة لركاب أكثر من المقاعد الفعلية في الطائرة، فقدان وتأخير حقائب السفر، والتلاعب في أسعار التذاكر. والجدير بالذكر أن الدول التي اخترعت الطيران، وعلى أراضيها توجد مصانع الطائرات ومنظمات الطيران العالمية سواء المختصة في الأمور التشريعية أو التشغيلية والإدارية، والتي تملك أكثر عدد من طائرات النقل الجوي، هي أكثر الدول التزاماً واهتماماً بالعناية بحماية المسافر، وتطبيق قوانين حقوق المسافرين. وبذلك، فإننا نوصي هيئات الطيران المدني العربية بالاهتمام بالمسافر، الذي يعتبر هو الممول الرئيسي لقطاع الطيران، وتوفير متطلباته الجوية والأرضية، بالإضافة إلى إنشاء إدارات متخصصة تابعة لهيئات الطيران المدني، التي تكون مسؤولة عن تطبيق قوانين حقوق المسافرين وحمايتهم من أي ظلم قد يكون من أي شركة طيران أو مطار على أراضيها.

التنمية البيئية

4 تعتبر من أهم الركائز التي تهتم بها معظم الدول المتقدمة. ولقد تم التركيز عليها أيضاً في الرؤية الأوروبية للطيران 2020، من حيث حماية البيئة حالياً ومستقبلياً وخصوصاً في ما يتعلق بتخفيض نسبة ثاني أكسيد الكربون ونيتروز أكسيد وتخفيض نسبة الضوضاء الخارجية، بالإضافة إلى معالجة المخلفات الناتجة عن الصناعة والصيانة، وذلك للحفاظ على بيئة نظيفة وصحية.

توجد حالياً مطارات كثيرة مملوكة للقطاع الخاص، وعلى سبيل المثال في بريطانيا.

كما يوجد توجه كبير لخصخصة مطارات عالمية، الأمر الذي من المتوقع في المستقبل أن يأخذ نفس مسار خصخصة شركات الطيران في العالم. وبذلك، فإننا نوصي هيئات الطيران وشركات الطيران والمطارات العربية بالاهتمام الكبير بالربحية، التي سوف تكون العامل الرئيسي لاستمرارية تشغيل شركات الطيران من عدمها.

يجب التركيز على المسافر

3 من خلال جعل المسافر من الأولويات، التي يجب إرضائها، ويجب توفير متطلباته في النقل الجوي، حيث تعتمد شركات الطيران والمطارات على تغطية التكاليف التشغيلية والإجمالية من الدخل المحصل من تذاكر السفر المدفوعة من المسافر ومن الشحن الجوي ورسوم المطارات. ولمعرفة متطلبات المسافرين المستقبلية سواء للرحلات المباشرة أو الترانزيت، بالإضافة إلى معرفة احتياجاتهم وفق تصنيفاتهم، وعلى سبيل المثال، السن ودرجة السفر السياحية ودرجة الأعمال والأولى، وذلك لتوفير أفضل الخدمات والتكنولوجيا المطلوبة كالاتصالات ووسائل الترفيه والتسوق وغيرها سواء أرضية أو جوية، علماً أن المتغيرات والتطورات سريعة، وتستوجب التحديث والتجديد. بالإضافة إلى أن من المقترح إنشاء إدارة حماية المسافر، التي تعنى بشكاوى المسافرين، وفق قوانين الطيران المدني العالمية، بما يضمن تطبيق حقوق المسافرين وحمايتهم من الأذى من

مقترح لرؤية الطيران المدني المستقبلية

العناصر التي يجب التركيز عليها، وذلك لأهميتها في الاستمرار لتشغيل شركات الطيران والمطارات، خاصة أن عالم الطيران أصبح قطاعا تجاريا واقتصاديا يعتمد على نجاحه المالي لتغطية تكاليفه وتحقيق الأرباح. فمبدأ تطبيق قوانين الطيران التحريرية في أمريكا، والتي فتحت أبواب المنافسة، مما أدت إلى ولادة خصخصة شركات الطيران والمطارات، حيث إنها غيرت معظم ملكية شركات الطيران من حكومية إلى خاصة، وألزمتهما بالتشغيل بأسلوب تجاري ذي كفاءة عالية لكي تستطيع تسديد التكاليف وتحقيق الأرباح، وعلى سبيل المثال، استطاعت كثير من دول الاتحاد الأوروبي ودول منطقة آسيا إلى المحيط الهادي لاكتساب تكلفة رأس المال المستثمر في إنشاء وبناء المطارات.

علماً أن من أهم أسباب فقدان الربحية هو تدخل الحكومات في شؤون الطيران، وخصوصاً تبني قوانين الطيران التحكيمية والاحتكارية، بالإضافة إلى ضعف هيكل الصناعة، واختيار استراتيجيات غير متناسقة، علاوة على اختيار قيادات إدارية ليست لديها الكفاءة في العمل وغير مبدعة ومبتكرة وقادرة على مواجهة المنافسة والتعامل مع المتغيرات السريعة في عالم الطيران.

ومن خلال دراسة النقل الجوي في العالم، يوجد تفاؤل بأن شركات الطيران سوف تحقق أرباحاً إجمالية في المستقبل، ويبقى العلم عند الله عز وجل. ولكن حتى المفكرين لا يستطيعون أن يروا المستقبل، من خلال منظار ولكن توقعات بنسب نجاح أو فشل. علماً أن النقل الجوي أثبت جدارته في تخطي عقبات كثيرة مثل الحروب والإرهاب والركود الاقتصادي وتفشي الأمراض المعدية والكوارث الطبيعية. فالبنية التحتية لقطاع الطيران مستمرة في التطور والازدهار سواء من قبل الحكومات أو المستثمرين، فيوجد حالياً 500 مليار دولار من رأس مال المستثمرين في قطاع الطيران، بالإضافة إلى التطور التكنولوجي لقطاع الطيران في جميع مجالاته مما له تأثيرات إيجابية. وعلى سبيل المثال التطور التكنولوجي الحالي في صناعة هياكل الطائرات والمحركات، مما خفض من استهلاك الوقود، الذي يمثل تقريبا ثلث تكلفة التشغيل، علاوة على رفع قدرة استخدام الطائرات بكفاءة عالية تزيد من إنتاجيتها في التشغيل اليومي بصورة أكثر فاعلية، مما يساهم في تحقيق الأرباح، وعلى سبيل المثال، خلال العشر سنوات الماضية وحتى 2011، حققت شركة طيران الإمارات أعلى ربح اقتصادي في العالم، وتليها شركة طيران راين الأوروبية. بالإضافة إلى ذلك، وفق الإحصائيات الصادرة لسنة 2013 لأعلى صافي ربح لشركات الطيران في العالم، فإن شركة طيران دلتا الأمريكية حصلت في سنة 2013 على أعلى صافي ربح في العالم بقيمة 2.7 بليون دولار أمريكي. وفي المركز الثاني شركة الطيران الأمريكية بقيمة 1.95 بليون دولار. والجدير بالذكر أن شركة طيران الإمارات، حصلت على المركز السابع لأعلى صافي ربح في العالم. الأمر الذي يجب على شركات الطيران العربية أن تحتذي بتجارب شركات الطيران الناجحة العالمية في تحقيق صافي الأرباح، التي سوف تضمن لهذه الشركات الاستمرار في التشغيل بنجاح وتطور ونمو ومواكبة المستجدات الصناعية والخدماتية في قطاع النقل الجوي.

لمعرفة توقعات مستقبل مجال الطيران المدني يجب معرفة الماضي والحاضر لمجال الطيران، والذي يعتبر من أصغر المجالات عمرا وأكثرها تطورا ونموا وطلبا من قبل المسافرين والحكومات والمستثمرين. ومن خلال الاطلاع والدراسة، فإن العناصر التالية حدثت في مجال الطيران خلال الأربعين سنة الماضية:

أولاً: ازدياد عدد المسافرين بعشرة أضعاف، وتضاعف النقل الجوي بخمسة عشر ضعفاً، بالإضافة إلى تضاعف الاقتصاد العالمي من ثلاث إلى أربعة أضعاف. ثانياً: ازدياد عدد سكان العالم من 6.9 إلى 8.9 بلايين نسمة. ثالثاً: عدد أسطول طائرات العالم أكثر من 100 ألف طائرة حيث توجد ثمانية مصانع رئيسية لصناعة الطائرات.

رابعاً: انخفضت تكاليف التشغيل بنسبة 60%، حيث إن التكلفة الرئيسية لشركات الطيران تمثل معظمها في ثلاثة عناصر رئيسية، وهي الوقود والرواتب والطائرات.

خامساً: استطاع النقل الجوي دفع فواتير التكاليف وتجديد أسطول الطائرات وسداد المديونية، بالإضافة إلى تحقيق الأرباح.

سادساً: ازدياد نسبة امتلاء الطائرات إلى تقريبا 77%. سابعاً: حقق النقل الجوي دخلاً إجمالياً أكثر من 12000 بليون دولار، منها 19 بليون دولار أرباحاً صافية بعد سداد الضرائب. وإن خسائر شركات الطيران لها سلبات كثيرة على المجتمع، خصوصاً عندما تعلن إحدى شركات الطيران إفلاسها مما سيؤذي إلى تكاليف باهظة على المجتمع والبلد الذي تنتمي إليه. وفي الجانب الآخر، عندما تندمج وتتحد شركات الطيران، فإن ذلك سوف يؤدي إلى التحكم في أسواق الطيران، وفرض أسعار مرتفعة، وتقليل فرص المنافسة، التي يستفيد منها المسافرون ومستخدمو الشحن الجوي.

ثامناً: تحسنت السلامة الجوية بشكل كبير حيث يمثل حصول حادث خطير بنسبة 0.0000003 لكل رحلة طيران. وتؤكد إحصائيات السلامة أن النقل الجوي أكثر سلامة من وسائل النقل عبر السيارات والباصات والقطارات.

تاسعاً: لا يوجد بديل للسفر السياحي غير النقل الجوي أو إلغاء فكرة السفر نهائياً. والجدير بالذكر شراء رجال الأعمال طائرات خاصة بهم ومنافسة القطارات السريعة. فعلى سبيل المثال، في اليابان، بالإضافة إلى تطوير تكنولوجيا الاجتماعات عبر الهاتف والإنترنت، بدأت تكون فعالة ولكن محدودة جداً.

ومن خلال اجتماع تم تنظيمه من قبل وكالة النقل الجوي العالمي، حيث يشمل مفكرين استراتيجيين يمثلون مجموعات من ذوي المصلحة مثل الحكومات، وشركات الطيران والمطارات، ومشري القوانين، ومصانع الطائرات والمحركات، ومالين وغيرهم، فإن رؤية عالم الطيران في 2050 والتي جعلت المسافر هو الأساس في هذه الرؤية تركز على العناصر التالية:

1. الهيكلية للربحية
2. القدرة على تحقيق متطلبات المسافرين المستقبلية
3. بنية تحتية كافية ذات كفاءة عالية.
4. الاستدامة التكنولوجية لتقوية صناعة الطيران. ولقد وضعت الربحية كأول

الحاجة إلى مبدعين لمواكبة تطورات صناعة النقل الجوي

من دولة إلى أخرى، مع التوقف في دولة وسطية لمدة تبدأ من 24 ساعة وحتى أسبوع، أو أكثر من ذلك، وذلك على نفس شركة الطيران...

بموجب هذا النظام، يستطيع المسافر بتذكرة واحدة أن يزور أكثر من دولة للسياحة، وزيارة الآثار، أو لعمل عمرة، أو الاستشفاء، وغيرها من الأمور التي تحفزها على السفر. ويسهم في نجاح هذه السياسة أن الوطن العربي بأسره يتوسط العالم، وبالتالي جميع المسافرين من أوروبا وأمريكا والشرق الأقصى تستهدهم هذه السياسة، فضلا عن المسافرين من دول الخليج إلى المغرب العربي، والعكس، من الممكن أن تستقطبهم دول الوسط العربي، مثل مصر وتونس وليبيا...

وعلى صعيد متصل، يجب أن تعطي شركات الطيران عناية خاصة في تعاملها مع بيع منتجاتها، في ظل السياسة السعيرية سريعة التغير حاليا، من خلال حثها لمديري مكاتبها بأن يعملوا كفريق عمل يهدف إلى زيادة مبيعات الشركة إجمالا، ولا يقيم المدير على حجم المبيعات التي حققها من الدولة التي يعمل بها إلى دولة الشركة فقط، وإنما بنسبة مبيعاته إلى إجمالي مبيعات الشركة ككل، فإن ذلك كفيل بزيادة معدلات الحمولة، واستغلال كافة المقاعد الخالية، وامتلاء الطائرات على كافة الوجهات، وتحويل المطار إلى مطار محوري يقوم على فكرة تجميع الركاب وإعادة توزيعهم (HUB and Spoke)، ويقلل الفاقد عن طريق تقليل عدد المقاعد غير المستغلة التي تعتبر خسارة أبدية لا يمكن تعويضها، فالمقعد له قيمة يمكن أن يباع بها لحين غلق أبواب الطائرة، عندها يصبح خسارة على الشركة، ولذلك لابد من اتباع سياسة سعيرية تعامل منتج النقل الجوي معاملة البضائع القابلة للتلف. نخلص من ذلك أن للعنصر البشري دورا أساسيا وهاما، وأن الصناعة في حاجة ماسة إلى مبدعين قادرين على ابتكار طرق وأساليب تتناسب مع هذه الصناعة الهامة والتحديات التي تواجهها، وليس إلى موظفين نمطيين هدفهم قضاء يومهم في عمل روتيني يومي، فهؤلاء يجب أن يبحثوا لهم عن أماكن أخرى ■



كمال حفني رياض
مستشار النقل الجوي

بيئة وأساليب العمل، وتقديم أشياء مختلفة عن المنافسين لجذب العملاء، وتؤدي لخلق طلب حقيقي... فما أحوجا الآن إلى مبدعين من ذوي القدرة على معرفة متطلبات العصر، وسير نمو هذه الصناعة بكل مفرداتها، حتى نستطيع أن نجد لنا مكانا في ظل منافسة حادة، الكل فيها يتسابق لإرضاء المسافرين خاصة، وهناك الكثير من الوسائل والأدوات، التي نمتلكها، سواء من حيث الموقع الجغرافي الذي يتوسط العالم، أو المقدرات الدينية التي تعتبر قبلة هامة للزائرين والآثار، فضلا عن المناخ والطقس الرائع والبحار والمنتجعات وجمال الطبيعة الساحرة في بلادنا...

ويبقى على المبدعين أن يجدوا وسائل وطرق لكيفية استغلال هذه الموارد في تنشيط حركة السفر، بعيدا عن الفكر التقليدي، الذي يستهدف نقل المسافرين من مدينة إلى أخرى، مباشرة أو عبر نقطة وسطية (ترانزيت)، والبحث عن طرق لتشجيع المسافرين للدخول والإقامة، ربما يأتي ذلك من خلال السماح بالتوقف المؤقت - Stop over، وهو نظام يسمح لحامل التذكرة بالسفر

■ تتسم صناعة النقل الجوي بالديناميكية في كافة قطاعاتها لملاحقة التطور والنمو والمنافسة الحادة بين شركات الطيران وشركات الخدمات المساندة لها لإرضاء عملائها من ناحية، ومن ناحية أخرى، ضرورة التدريب والتأهيل للكوادر العاملة لاستيعاب ما تشهده الصناعة من تطور تكنولوجي لكافة أدوات الصناعة من طائرات وأجهزة ومعدات.

فمن المعروف أن الركنتين الأساسيين لأي مشروع يعتمد على العنصر البشري والأجهزة والمعدات، ولكنهما ليسا كافيين بذاتهما، فهناك عوامل أخرى لتحقيق النجاح المنشود تتمثل في:

- تأهيل الكوادر البشرية للتعامل مع الأجهزة والمعدات.

- الإدارة الجيدة.

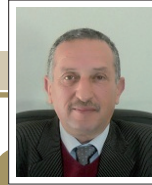
- الاستفادة من الأجهزة والمعدات.

وعلى قدر الحركة والنمو التي تشهدها صناعة النقل الجوي، فإن هناك حاجة ماسة إلى موارد بشرية بمواصفات خاصة، أهم ما يميزها أن تأتي إلى العمل للتفكير في وسائل وطرق لتطوير



أفق التعاون والتكامل في مجال الطيران المدني العربي في سياق ترسيخ أهداف العمل العربي المشترك

الزيادة. إن أهمية الطيران المدني، كنشاط اقتصادي ووسيلة للاتصال داخل الدول وفي ما بينها، تبرز بوضوح كذلك ضمن واقع الدول العربية، حيث إن كل السبل متجهة إلى تأكيد أهمية النقل الجوي العربي. فالدول العربية تجتمعها قواسم مشتركة ومعطيات راسخة من الحضارة والتاريخ والطموحات والأهداف المشتركة، كما أن لها خصوصيات تجعل منها أرضية ملائمة ومشجعة لتطوير وازدهار حركة النقل الجوي. هذه الخصائص متمثلة في الامتداد الجغرافي الواسع للوطن العربي، وموقعه المتميز على الطرق الجوية، بالإضافة إلى الأهمية الاقتصادية والاجتماعية والتجارية للعالم العربي،



المهندس إبراهيم بنعمر

مدير ثان بالهيئة

كان إيجابيا جدا مع مرور الوقت وفي شتى أنحاء المعمور. وتشير التنبؤات إلى أن الطلب على السفر جوا سيستمر في الزيادة وبوتيرة متصاعدة، حيث من المتوقع أن يتضاعف حجم السفر في العشرين سنة المقبلة، كما أن نسبة التجارة العالمية المنقولة جوا هي كذلك متجهة نحو

■ يعتبر الطيران المدني عاملا اقتصاديا فعالا وذا أهمية مؤثرة، حيث إن نسبة كبيرة من النشاط الاقتصادي في العالم لها ارتباط مباشر أو غير مباشر مع الطيران المدني، وبنظرة تاريخية وتحليلية، فإن صناعة النقل الجوي العالمي طبعها مسار متصف بالنمو والتوسع، وكان ازدهار النقل الجوي دوريا وتأثيره كان متباينا، ولكنه

أطر ذات كفاءة عالية في ميدان الطيران المدني... كل هذه المعطيات تقوّي مكانة المجموعة العربية في منتظم الطيران المدني الدولي، وتؤكد بالواضح الأهمية القصوى التي تعطى لقطاع الطيران كمحرك بل كقاطرة استراتيجية للاقتصاد الوطني.

وفي هذا السياق، تأتي سياسة التحرير وما أفرزته من إيجابيات، أدت إلى انتعاشة سياحية قوية وتبادل تجاري متزايد واستثمارات ضخمة. ومن انعكاساتها كذلك تخفيض أسعار التذاكر بشكل مذهل حيث أصبحت الطائرة وسيلة نقل في متناول كافة طبقات المجتمع مع محافظتها على مميزاتها الخاصة بالسرعة والأمان والراحة.

وإذا كانت للأنماط الأخرى من النقل أهميتها ومردديتها الاقتصادية والتجارية، إلا أنها بالمقابل تتسم بمحدودية السرعة وطول زمن التنقل (النقل البحري) وضعف الشبكة السككية ومخاطر الطرق وصعوبتها. كما هو الشأن بالنسبة للنقل البري. وبالتالي يبقى النقل الجوي أنسب الأنماط والأكثر نجاعة لنقل المواطنين، خاصة على المسافات المتباعدة على طول الخريطة العربية، مع ضمان السرعة والسلامة والأمن والراحة.

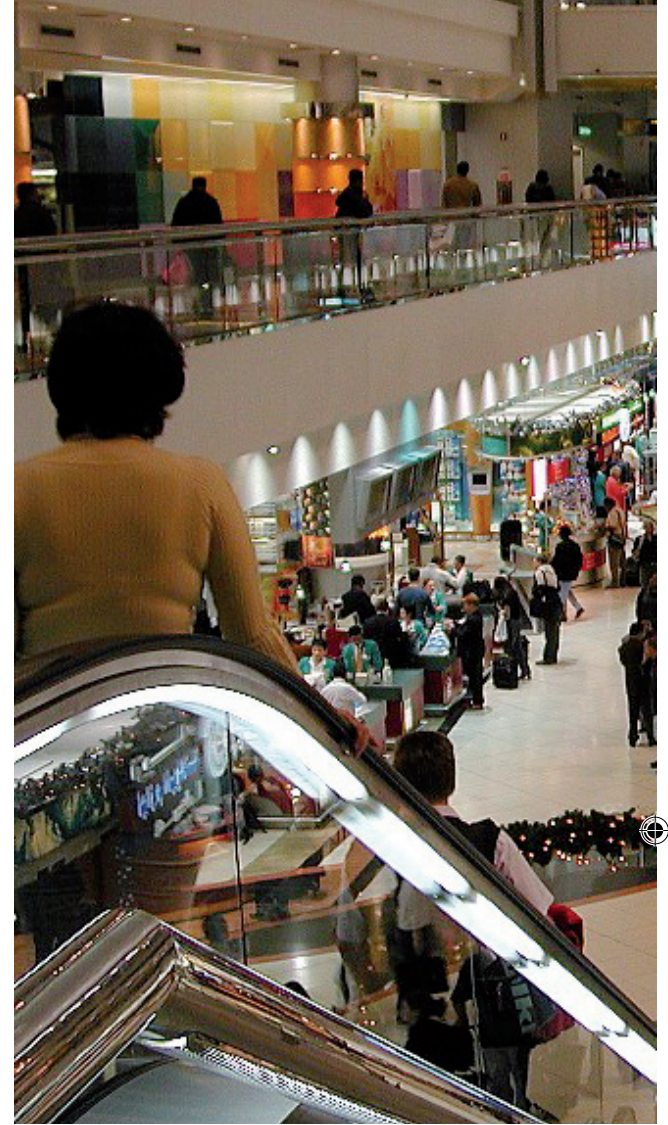
ومن جانب آخر، فإن حركة النقل الجوي تعرف نموا متواصلا تفوق نسبته السنوية نسبة النمو الاقتصادي، إذ من المرتقب أن تصل إلى 5,5 في المائة، في أفق العشرين سنة المقبلة، حيث يتوقع أن يبلغ عدد المسافرين جوا 5 ملايين مسافر سنويا.

كما سجلت السنوات الأخيرة ظهور شركات جديدة تلعب دورا مهما في تطوير نشاط النقل الجوي في العالم العربي، أغلبها تدخل في إطار الشركات ذات التكلفة المنخفضة. كما سجل تزايد مهم في خطوط جديدة في العالم العربي، ونمو الحركة الجوية.

إلا أن التوجه العالمي نحو الاقتصاد الحر، وارتفاع كلفة التشغيل، وانسحاب بعض الدول من الشركات التي كانت تملكها وخصخصة تلك الشركات، ومع دخول اتفاقية تحرير النقل الجوي بين الدول العربية حيز التنفيذ، وارتفاع حدة المنافسة، تجعل الشركات العربية تستند، وقبل كل شيء، على المبدأ الاقتصادي والجدوى الاقتصادية والمردودية. وهكذا أصبحت الشركات تتخلى عن الخطوط الغير مربحة، وعن الخدمة العمومية في النقل الجوي.

إن تطور الشركات العربية وإعادة هيكلتها وتحديثها وتفعيل آليات عملها، كلها عوامل جيدة ومحفزة لباقي الشركات العربية الأخرى لأن تساير هذا الواقع التحدي، الذي يضمن الاستمرارية وبر الأمان للبقاء والمنافسة بالشكل

قطاع الطيران في حاجة ملحة لاستراتيجية عربية موحدة بحكم طبيعة دور النقل الجوي في عملية التنمية وتحقيق التكامل الاقتصادي العربي



الأمر الذي شكل قاعدة صلبة لوجود حركة نقل نشيطة يمثل فيها النقل الجوي مساهمة قوية. والكل يتابع ويشاهد اليوم ما تعرفه ساحة الطيران المدني العربي من تطورات وإنشاءات وأوراش عملية ومؤتمرات على امتداد الخريطة العربية، حيث النمو الهائل في حركة النقل الجوي في المنطقة العربية ودول الخليج العربي بالخصوص، وكذا الاستثمارات الهائلة التي تم ضخها في قطاع صناعة الطيران، والمقدرة بملايير الدولارات، مع اقتناء الأساطيل الحديثة من طائرات نفاثة وتوسيع وتشبيد مطارات دولية ضخمة، بالإضافة إلى التجهيزات الملاحية المتطورة ذات التكنولوجيا الدقيقة وتكوين



العربي تعمل خارج إطار التنسيق والتعاون الوثيق والترابط التكاملي لشركات النقل الجوي العربية يصعب عليها مواكبة التطورات المرتقبة مستقبلا، وستزداد صعوبة في تلبية الأهداف الخاصة بمتطلبات الحركة الاقتصادية والتجارية والسياحية، بحكم نسبة الأسطول العربي، مقارنة مع أسطول التكتلات العالمية الأخرى.

ورغم الجهود المبذولة فإن الحاجة تقتضي اليوم وأكثر من أي وقت مضى صياغة استراتيجية موحدة وإقرارها وتبنيها من قبل كافة الدول العربية لحماية مصالحها وفق قوانين المنافسة الشريفة والانطلاق من الأسس الموضوعية التي تحدد بموجبها اتجاهات العمل والسياسات والتعليمات والإجراءات المرسومة بكل دقة في ضوء ما هو متاح من إمكانيات وحقيقة الواقع.

ومن جانب المقارنة، ففي السنوات الأخيرة نجد أن الدول الكبرى المسيطرة اقتصاديا، في إطار العولمة واجتياح الأسواق، أعدت الإطار العام الذي يحكم سيطرتها على قطاع الطيران المدني الدولي من خلال التوسع المنتظم في التجارة العالمية، والدفع بسياسة الخصخصة وتحرير الخدمات إلى مستويات يصعب فيها المنافسة من طرف الدول النامية، تم التجأت بعد ذلك إلى نهج سياسة السماوات المفتوحة. وبالتالي الدخول إلى الأسواق العربية بكل حرية مما يصعب المنافسة على الشركات العربية.

إن التغيرات التي يشهدها الاقتصاد العالمي على وجه العموم، وفي صناعة النقل الجوي الدولي على وجه الخصوص، يجعل من الشراكة الإستراتيجية العربية للنقل الجوي ضرورة ملحة في الأفق القريب لتحسين صناعة النقل الجوي في الوطن العربي.

وإن قيام هذه الشراكة الإستراتيجية هو مشروع ضروري لتحقيق مستقبل التواجد للنقل الجوي العربي في الأسواق العالمية على المستوى الصحيح، وإرساء قواعد تطوير صناعة الطيران في الوطن العربي. وباستثناء بعض الشركات العربية الرائدة، فإن التواجد الذي تحققه الشركات العربية الأخرى حاليا هو تواجد محدود جهويا. فمجموعة من الشركات العربية للنقل الجوي تعمل بشكل رئيسي على عدد محدود من الخطوط العالمية الطويلة المدى، وبحجم صغير للعمليات في ما بينها بما لا يمكنها من الانخراط بقوة في طليعة منظومة النقل الجوي الدولي، وبذلك تكون الغاية من الشراكة ليس فقط على مستوى العمل بالرمز المشترك، بل التوجه لأكثر من ذلك خاصة على مستوى تشغيل الشبكة العربية للنقل الجوي

الأمثل، وريح رهان التحدي، الذي يطبع هذه المرحلة المتقدمة في صناعة النقل الجوي.

وعلى الرغم من كل هذا الاهتمام الواسع الذي يحظى به قطاع النقل الجوي العربي على المستويات الإقليمية، والحجم الضخم من الدراسات، التي تصدت لحل مشاكله بحكم ارتباطه الوثيق بالقطاعات الاقتصادية والاجتماعية، فإن القطاع مازال يفتقد لاستراتيجية عربية موحدة على مستوى الوطن العربي، وتبدو الحاجة ملحة لوضع هذه الاستراتيجية بحكم طبيعة دور النقل الجوي في عملية التنمية وتحقيق التكامل الاقتصادي العربي وخدمة قطاعات أساسية أخرى كالسياحة والتبادل التجاري والثقافي.

إن واقع التكتلات العملاقة وما نلاحظه اليوم من اندماجات لشركات النقل الجوي في شتى مناطق العالم بل حتى بين الشركات القوية نفسها مما يعطيها حصانة مالية قوية وهيكلية تنفيذية صلبة ومكانة تفاوضية ذات ثقل كبير، هو واقع يطرح، بدوره، تحديات لا بد من أخذها بالاعتبار.

وبالتالي، فإن الوطن العربي، وحتى يتمكن من المواجهة المستقبلية لمثل هذه التجمعات العملاقة لكبريات الشركات العالمية، والتي قد تدخل بقوة إلى كافة الأسواق العربية، بل واحتكار العديد من النقاط والعواصم العربية، فإن الضرورة الملحة تدفع بالتفكير جديا في التوجه لتوحيد الجهود في الترتيبات الخدمية والبنية التحتية والأساطيل والتأمين المشترك وشراء الوقود والتدريب والتكوين وجداول الرحلات...، مما سيمكن مستقبلا من خلق صناعة نقل جوي عربية قوية ومحصنة في مواجهة الواقع الجديد للتكتلات العملاقة وخاصة الأوروبية والأمريكية.

إن النشاط المنفرد لكل شركة من شركات النقل الجوي

هناك ضرورة ملحة لتوحيد الجهود لتوفير شروط خلق صناعة نقل جوي عربية قوية ومحصنة في مواجهة الواقع الجديد للتكتلات العملاقة



أساساً إلى الدول المحتاجة، التي لها قصور في المتابعة الفنية والتدبيرية للمستجدات التي يعرفها القطاع، سواء في تحسين مستويات الأمن والسلامة الجوية والمتابعة الدقيقة للمستجدات التقنية لتجهيزات الملاحة الجوية المستقبلية، أو في التطورات المتسارعة لحماية البيئة، دون أن ننسى الانخراط في التحديات التنظيمية لتطور حركة النقل الجوي وخدماته المتعددة. وهذا ما يستدعي وضع منهجية أو آلية عملية تحدد عمل الهيئة العربية للطيران المدني وسلطات وشركات الطيران العربية المتقدمة وذات الخبرة والتجربة لمساعدة الدول العربية الأخرى بالدعم الفني والتأهيل التخصصي والمتابعة والإشراف والمصاحبة التقنية والتشغيلية، وكل ذلك في سياق تعزيز الدور الجوهري للهيئة المتمثل في تقديم الاستشارة والخبرة المطلوبة لسلطات الطيران المدني المحتاجة. بالطبع هناك من يرى الموضوع بالمقاييس التجارية والتشغيلية والمردودية المالية، وأعتقد أن هناك، من جهة أخرى، من يأمل في السعي لتحقيق الهدف الجوهري لميثاق جامعة الدول العربية والمتمثل في التكامل الاستراتيجي نحو وحدة الصف والمصالح المشتركة والتي تستدعي حزمة من التنازلات بشكل تدريجي يتطلب خطة دقيقة وليس ظرفية وحتى إن كانت الخطوات بطيئة باعتبار أن عملية التكامل هي بطبيعتها عملية تدريجية ومرحلية جوهرها عمل مؤسسي يستلزم بيئة متفاعلة وعملية جماعية متكاملة. إن ترسيخ روح السيادة الوطنية فقط على حساب التكامل الاستراتيجي الواحد لا يساعد على التوجه الحقيقي نحو الوحدة، حيث إن تحقيق التكامل العربي هو عملية نهوض عربي شامل على مختلف المستويات لوضع نظام مؤسسي يرضع مصلحة الأمة ومستقبلها فوق كل الاعتبارات القطرية المحدودة■

باستثناء بعض الشركات العربية الرائدة فإن ما تبقى ذات تواجد محدود لا يمكنها من الانخراط بقوة في طليعة منظومة النقل الجوي الدولي

بين الدول العربية نفسها تلبية لمخططات التكامل الاقتصادي والتجاري وتوسيع التبادل الثقافي والسياحي في سياق استغلال سوق النقل الجوي بالشكل الأمثل، مما يدفع نحو:

- دعم مخططات الوحدة العربية في المجالات الاقتصادية والتجارية والخدماتية.
- تلبية الطلب المتزايد على التنقل بين الدول العربية، وتوفير الرحلات المناسبة لذلك.
- تقوية وشائج التقارب والتواصل بين مواطني الأمة العربية.
- تيسير وتوسيع التبادل الثقافي والسياحي والتجاري بين الدول العربية.
- استباق الشركات الأجنبية في استغلال الأسواق النامية الجديدة للنقل الجوي.

وإذا كان التركيز أساساً على نشاط حركة النقل الجوي بحكم أنه مرتبط بالمواطنين بشكل مباشر، فإن أهمية منظومة الطيران المدني في جوانبها الأخرى في مجالات السلامة الجوية والتجهيزات الملاحية وأمن الطيران والبيئة والمطارات تستدعي كذلك، وبكل قوة، توحيد وترسيخ روح التعاون والتنسيق بين الدول العربية، من خلال مد جسور الدعم والمساعدة

المشاركة بالرمز كأحد صور التعاون بين شركات الطيران



توسعة المسافر



عبدالله عناني
خبير النقل الجوي بالهيئة

رحلة دولية بالتعاون في ما بينهم. وجدير بالذكر أن هناك أساليب أخرى قد تتبعها شركات الطيران في هذا الصدد، مثل تأجير الفراغات أو استئجار الطائرات بطواقمها، أو التعاقد من الباطن، أو تشغيل خطوط مشتركة، وهي أساليب ترتبط ارتباطاً وثيقاً بالمشاركة بالرمز.

ولاشك في أن المشاركة بالرمز من شأنها أن ترتب آثاراً على حركة النقل الجوي. وجدير بالذكر أن هناك بعض الحالات التي استفادت منها شركات الطيران الأطراف في التحالفات الكبيرة، حيث قامت بتشغيل حركة إضافية وجمعت إيرادات إضافية. ومن أمثلة هذه التحالفات ذلك الذي تم في السابع من أبريل 2004 بين شركتي AIR FRANCE وALITALIA، وسبقه في ذلك الإدماج بين AIR FRANCE وKLM الهولندية، والذي أسفر عن ظهور المجموعة الأولى من رقم مبيعاتها. وهو ما يتفق ومقتضيات المنافسة. والمشاركة بالرمز بين شركات الطيران من شأنها أن تنطوي أحياناً على مزايا للبلدان النامية، حيث توفر إمكانية تشغيل خطوط قصيرة بأدنى التكاليف، الأمر الذي يشكل وسيلة لتسهيل مشاركة شركات الطيران التابعة

■ ازداد استخدام الناقلين الجويين للمشاركة بالرمز وعمل تحالفات في ما بينهم، كشكل من أشكال التعاون، التي تمثل أهمية بين شركات الطيران بهدف التكيف مع الاتجاهات الحديثة المتمثلة بصفة أساسية في تدويل الأعمال من ناحية، ومن ناحية أخرى، بسبب الظروف التنافسية المحتدة، التي أصبحت تسود الآن صناعة النقل الجوي.

وتتخذ المشاركة بالرمز عدة أشكال، فقد تظهر، أولاً، في صورة السماح من قبل ناقل جوي لناقل جوي آخر بالمشاركة برمز شركته لتشغيل رحلة، وقد تتخذ، ثانياً، صورة اتفاق ناقلين على أن يتشاركا نفس الرحلة برمز شركتيهما، وقد تتخذ، ثالثاً، صورة اتفاق بين ناقل كبير وناقل صغير على المشاركة بالرمز، وقد يكون، أخيراً، في صورة ترتيبات بين ناقلين اثنين أو ثلاثة أو أكثر لتشغيل



نقل جوي

وهو ما يحقق مصلحة لجميع الأطراف المعنية. لذا فسوف نستعرض هنا وصف المشاركة بالرمز، وفي العدد المقبل، إنشاء الله، الآثار المترتبة عليها ومسؤولية الناقلين الجويين وحقوق المستهلكين.

وصف المشاركة بالرمز

تعد المشاركة بالرمز من الموضوعات الحديثة في مجال الطيران المدني مما يقتضي ضرورة الوقوف على تحديد المقصود به والأشكال التي ينطوي عليها والأسباب التي تدعو إلى وجود مثل هذه الظاهرة.

ولا شك في أن المشاركة بالرمز شأنها شأن أي موضوع يرتب وجوده على مسرح الحياة القانونية والعملية آثارا على حركة النقل الجوي، تتمثل بصفة إجمالية في تقليص المنافسة، بمعنى انخفاض عدد المستثمرين الموجودين في السوق، وانخفاض عدد الخطوط المعروضة على الجمهور. وجدير بالملاحظة أن الناقلين الأوروبيين كمجموعة يشكلون في معظم الحالات الناقلين الفعليين بموجب اتفاقات المشاركة بالرمز.

وتشكل المشاركة بالرمز وسيلة لتسهيل مشاركة شركات الطيران للدول النامية في سوق النقل الجوي الدولي. وإذا كانت الأوضاع الراهنة تدل على أن المشاركة بالرمز ممارسة لم ترسخ بعد في ما بين البلدان النامية، إلا أن هذا الوضع قد يتغير بعد الأخذ في الاعتبار الفوائد المحتملة، التي يمكن أن تعود من وراء هذا النوع من التعاون، واعتباره وسيلة للتكيف مع التغيرات في بيئة المنافسة، ووسيلة لتمكين شركات الطيران في البلدان النامية من المشاركة بطريقة أكثر اقتصادا أو فاعلية في النقل الجوي الدولي. ولوصف المشاركة بالرمز، لابد من الوقوف على موضوعين هما تعريف المشاركة بالرمز وأشكالها، والوقوف على أسبابها.

أولا تعريف المشاركة بالرمز

المشاركة بالرمز هي اتفاق يسمح بمقتضاه أحد الناقلين لناقل آخر أن يستعمل رمز إحدى رحلاته، أو يتفق بموجبه ناقلان على أن يتشاركا نفس الرحلة برمزي شركتهما. ويرتّب على ذلك أن يستقل الراكب بالفعل طائرة غير تابعة للشركة المحددة على التذكرة، ويتضح من ذلك أن هناك شركة طيران تعرض وتبيع خطوط شركة طيران أخرى كما لو كانت خطوطها هي.

وبالتالي، فإن المشاركة بالرمز تسمح بعرض وبيع خدمات تشترك فيها أكثر من شركة طيران (وهو ما يعتبر عادة

للبلدان النامية في النقل الجوي الدولي).

ولقد أسفرت محاولات شركات الطيران الرامية إلى دخول مزيد من الأسواق، وإلى الدخول في التحالفات التسويقية، عن وضع المشاركة بالرمز تحت الانتباه لدى الهيئات التنظيمية، لأن المشاركة بالرمز تعتبر وسيلة للتمتع بحق دخول مزيد من الأسواق بطريقة غير مباشرة.

وقد أصبح العرف العام حاليا هو الاتفاق على المشاركة بالرمز بعد عدة مفاوضات ثنائية، وبعد الاتفاق على حقوق حركة النقل الجوي الدولي، التي تنطوي عليها هذه المشاركة.

ويلاحظ أن المشاركة بالرمز تعد عملة ذات وجهين، فهي من وجه، تمثل تعزيزا للمنافسة من خلال تقديم خطوط إضافية أو تقديم خطوط أفضل. ومن وجه آخر، تخفيض المنافسة من خلال تركيز القوى الموجودة في السوق.

وتثير المشاركة بالرمز اللبس في ما يتعلق بمسؤولية الناقلين الجويين، الأمر الذي يطرح تساؤلين، أولهما: من هو الناقل المسؤول بموجب اتفاقيتي وارسو 1929 ومونتريال 1999؟ وثانيهما: من هو الناقل الجوي المسؤول في مواجهة الركاب في ما يتعلق بالعلاقة بين المنتفع والمستهلك؟

أخيرا، ينبغي الوقوف على الآثار الناجمة عن المشاركة بالرمز من حيث عواقبها، وما إذا كانت تشكل ممارسة خادعة أم تمثل ممارسة مفيدة للمستهلك؟ وكذلك الوقوف على المزايا التي تحققها المشاركة بالرمز في ما تمثله من فوائد تعود على جمهور المسافرين. كذلك فإن المشاركة بالرمز من شأنها أن تنطوي على آثار تتعلق بالعمالة، وهي آثار ينبغي الوقوف فيها على مستويين:

المستوى الأول، ويتعلق بمستوى القوى العاملة: لأن بعض شركات الطيران قد تتضرر بعد أن يصبح عدد العاملين أكثر من الحاجة.

المستوى الثاني، ويتعلق بمستوى الإدارة: لأن المديرين والموظفين سيحتاجون إلى التكيف مع ظروف العمل الجديدة، واكتساب مهارات جديدة وسيواجهون التحدي المتمثل في تحقيق الفوائد النظرية والمتوخاة تحقيقا عمليا. وبالتالي سيزداد الضغط على العاملين من جراء هذه الاتجاهات الحديثة، التي تؤثر بلا شك على صناعة النقل الجوي، الأمر الذي يتطلب تحفيز العاملين حتى يعود ذلك بأثر واضح على أداء شركات الطيران،

المشاركة بالرمز توفر إمكانية تشغيل خطوط قصيرة بأدنى التكاليف مما يسهل مشاركة شركات الطيران التابعة للبلدان النامية في النقل الجوي الدولي



شركة طيران أخرى أو من شركة تأجير، وهو أمر يعادل المشاركة بالرمز من حيث شروط تقديم المعلومات إلى الجمهور، ومن حيث التمتع بحقوق النقل، ولاسيما عندما يكون الاستئجار طويل الأجل.

3- التعاقد من الباطن

وهو نظام يقترب بشكل كبير من عملية المشاركة بالرمز حيث بمقتضاه يقوم الناقل الجوي «مانح الحق» بمنح شركة أخرى حق استخدام عناصر مختلفة من هوية شركته (مثل رموز الرحلات الجوية، ورموز التمييز والتسويق...).

وعندما تقوم هذه الشركة الأخرى بتسويق وتسليم منتجات خطوطها الجوية تلتزم بالقواعد القياسية والضوابط الرامية إلى المحافظة على المستوى النوعي، الذي يريده مانح الحق.

4- الخطوط المشتركة

تنطوي الخطوط المشتركة على رحلات مميزة برموز شركتي طيران اتفقتا في العادة على تقاسم الإيرادات و/أو التكاليف. وجدير بالذكر أنه يمكن عقد اتفاقات حول هذه المجالات وغيرها من مجالات التعاون بدون الاتفاق على المشاركة بالرمز، لأن المشاركة بالرمز يمثل عادة التزاما إضافيا، وهو لا يعني أن اتفاقيات المشاركة بالرمز ستدوم مدة طويلة، أو سوف تكون ناجحة، لأن النجاح، لا سيما في ظل

من المشاركة بالرمز في حد ذاته، والتحالفات الأكثر تعقيدا التي تنطوي على جوانب أخرى تتجاوز مجرد المشاركة بالرمز. فموجب المشاركة بالرمز البسيط، تعمل كل شركة طيران باستقلالية ولا تشترك إلا في استخدام رمز الرحلة. ومع ذلك فإن هذه المشاركة تتطلب عقد اتفاق لتحديد حصة الإيرادات، التي تعود على المستثمر الفعلي، والحصة، التي تعود على باع التذاكر.

وعندما تكون المشاركة بالرمز جزءا من تحالف استراتيجي أوسع، فقد يمتد التعاون إلى جوانب أخرى كثيرة مثل:

1- ترتيبات الحيز المحجوزة

وهي ترتيبات ترتبط عادة بترتيبات المشاركة بالرمز وإن كان ارتباطها ليس بالضرورة أمرا حتميا. لأن الحيز المحجوز يعني أن ناقلًا جويًا قد اشترى من ناقل ثانٍ عدداً من مقاعد الركاب و/أو حيزاً مكانياً محدداً للبضاعة لكي ينقل حركته هو على طائرة ذلك الناقل الثاني.

وجدير بالذكر أن نظام حجز الفراغات أو الحيز المحجوز سابق في وجوده على نظام المشاركة بالرمز، وكان الهدف منه هو توفير السعة المثلثي، تم مالت الشركات شينافشيتنا نحو المشاركة بالرمز.

2- استئجار الطائرات مجهزة

ويقصد بذلك استئجار طائرة بطاقتها من

نقلًا مشتركًا)، كما لو كانت خطوط شركة طيران واحدة.

من أمثلة ذلك أن يتفق الراكب مع شركة مصر للطيران للخطوط على نقله من القاهرة إلى أمستردام بهولندا على خطوط مصر للطيران (MS)، ثم يواصل رحلته إلى فانكوفر بكندا على شركة الخطوط الهولندية (KLM)، وفي هذه الحالة تصدر التذكرة متضمنة حرفي مصر للطيران (MS) وحروف الشركة الهولندية (KLM)، فتظهر التذكرة على النحو التالي (KLM MS).

وقد وقعت مصر للطيران وشركة UNITED الأمريكية في 11 نوفمبر 2008 بشيكاغو اتفاقية للمشاركة بالرمز تضيف للشركتين المزيد من الخدمات والمزايا لعملائهما. وبموجب هذه الاتفاقية يتمتع عملاء مصر للطيران بالسفر إلى وجهات كثيرة في الولايات المتحدة الأمريكية انطلاقًا من مطار كيندي وهيثرو بلندن، وكذلك يتمتع عملاء شركة يونايتد بالسفر المباشر من نيويورك ولندن إلى القاهرة.

وجدير بالذكر أنه اعتبارًا من صيف 2009 تمكن عملاء مصر للطيران من مواصلة السفر من نيويورك وسان فرانسيسكو، وكذلك مواصلة السفر من لندن هيثرو إلى شيكاغو، وواشنطن، ولوس أنجلوس، وسان فرانسيسكو، على متن طائرات شركة يونايتد.

ثانياً أشكال المشاركة بالرمز

تتخذ المشاركة بالرمز أشكالًا مختلفة يمكن ملاحظتها في الآتي:

الشكل الأول: قد تنطوي المشاركة بالرمز على اتفاق تسمح بمقتضاه شركة نقل كبرى لناقل فرعي صغير باستخدام رمزها، وعادة ما تكون شركة طيران إقليمية أو محلية، ويستوي في ذلك أن تكون شركة الطيران مملوكة أو غير مملوكة لشركة النقل الكبرى.

الشكل الثاني: قد تنطوي المشاركة بالرمز على وجود اتفاق بين ناقلين اثنين أو بين ثلاثة ناقلين أو أكثر في بعض الأحيان، لهم مقار في بلدان مختلفة، ويعتزمون تشغيل رحلة بالتعاون، سواء أكان هذا التعاون متخذًا شكل تعاون بالرحلة، أو استخدام خط برم واحد.

ويتعين التنويه إلى ضرورة التفرقة بين كل



نقل جوي

بالنسبة للناقلين الجويين، بل مزايا ايضا تعود على الركاب تتمثل في الآتي:

1- سهولة المواعيد:

تحقق المشاركة بالرمز سهولة في المواعيد المنسقة التي تضمن رحلات الوصلة (CONNECTION) بين النقطة التي ترتبط بين رحلات الشركتين بشكل مناسب لاسيما إذا انطوت هذه الرحلات على رحلة مواصلة يمكن أن تنتظر الراكب إذا اقتضت الضرورة ذلك.

2- توفير الوقت:

كذلك تتميز المشاركة بالرمز بأنها تحقق نوعا من قصر مدة الرحلة.

3- تسيير نقل الركاب والأمتعة:

فضلا عن ذلك، فإن تقاسم محطات الركاب بين الناقلين من شأنه أنه يسهل نقل الركاب والأمتعة.

4- توفير النفقات والتكاليف:

تحقق المشاركة بالرمز توفيراً في أجور السفر أكبر مما كان سيدفع في حالة ما إذا تم النقل بطريقة النقل المشترك والمتتابع التقليدي. 5- قيام ناقل واحد بالإشراف على الرحلة من أولها إلى آخرها:

من شأنه أن يعطي فكرة عن أن حركة النقل التي يقوم بها الناقل تتم بلا انقطاع.

(*) وهنا نكتفي بهذا القدر وسوف نوالي في العدد المقبل متابعة هذا الموضوع، خاصة الآثار المترتبة على المشاركة بالرمز، ومسؤولية الناقلين الجويين، وحماية المستهلك ■

(*) لمزيد من التفاصيل حول الموضوع راجع:

1- دليل تنظيم النقل الجوي (الوثيقة رقم 9626)

2- المشاركة بالرمز وتحالف شركات الطيران دنادية محمد معوض استاذ القانون التجاري والجوي - جامعة حلوان - الناشر دار النهضة العربية-القاهرة.

3- مجلة مصر للطيران للخطوط الجوية - العدد الثامن والعاشر 2008-2009.

BEYHOFF STEFAN : CODESHA- 4- RING A SUMMARY OF THE GERMAN STUDY JOURNAL OF AIR TRANSPORT MANAGEMENT, 2 -1995

.ICAO,1997, CIRCULAR 269- AT/110 5-

من الأولوية، التي يحققها النقل المشترك. 2- تشكل المشاركة بالرمز نوعا من الروابط التشغيلية مع الناقلين الآخرين، ويظهر بصفة خاصة عندما تحتد المنافسة، ويرجع الهدف من وراء ذلك إلى المحافظة على مركزهم في السوق وحمايتهم وتحسينه.

3- تحقق المشاركة بالرمز نوعا من تحسين التواجد على الطرق الجوية، التي لا تطير إليها الشركة، وذلك بأداة تسويقية غير مكلفة.

4- كذلك تمكن المشاركة بالرمز الناقلين المشتركين في العمليات من أن يستغلوا خطأ صالحا للبقاء في الحالات، التي لا يسمح فيها حجم الحركة بأن يستغل كل ناقل منهم رحلات لحسابه الخاص.

5- تساعد المشاركة بالرمز على البقاء في حالة تنافس أو تحسين المركز التنافسي أحيانا، وذلك بالحصول على حركة من الشركاء في المشاركة بالرمز.

6- أخيرا، تحقق المشاركة بالرمز تمتعا بحق دخول مزيد من الأسواق وتوجيه رحلات إلى مطارات لم تكن في المتناول بسبب السعة المنصوص عليها في اتفاقيات الخطوط الجوية الثنائية.

ثانيا: أسباب المشاركة بالرمز بالنسبة للركاب:

تحقق المشاركة بالرمز مزايا ليست فحسب

أشكال أخرى من التعاون الأقوى، أمر مرهون، في نهاية الأمر، بحسن التخطيط والإدارة المشتركة وحسن التنفيذ، وبالمكاسب الفعلية، التي يمكن تحقيقها.

أسباب المشاركة بالرمز

يثور التساؤل عن الأسباب التي تدعو شركات الطيران إلى المشاركة بالرمز، حيث إن الناقلين عادة لا يلجأون إلى نظم معينة إلا إذا كانت هناك ثمة فوائد تعود عليهم من وراء ذلك.

فضلا عن ذلك، فإن العلاقة ليست مقصورة على الناقلين فحسب، بل هناك طرف آخر محل للرعاية وهو الذي تدور حوله العملية بأكملها وهم الركاب.

لذا، فإنه ينبغي الوقوف على أسباب المشاركة بالرمز من ناحيتين:

الناحية الأولى: بالنسبة للناقلين الجويين، والناحية الثانية: بالنسبة للركاب.

أولا أسباب المشاركة بالرمز بالنسبة للناقلين الجويين

ترجع رغبة الناقلين الجويين في المشاركة بالرمز إلى أنها تحقق لهم، من وجهة نظرهم، المزايا الآتية:

1- احتلال موقع أفضل على شاشة نظم الحجز الآلي، وذلك في الحالات التي يعامل فيها الخط كما لو كان خطا مباشرا يستحق أولوية أعلى





الأكاديمية المصرية لعلوم الطيران Egyptian Aviation Academy



الكلية المصرية للطيران (mfc)

منذ أكثر من ثمانين عاما خرجت مدرسة مصر للطيران للوجود في يوم 7 مايو 1932 وذلك بصدر المرسوم الملكي بإنشاء شركة مصر للطيران والتي تحمل اسم مصر و علمها ولقد فتحت المدرسة آنذاك ابوابها للطلبة في 7 يونيو عام 1932 بمقرها بمطار المازة ؛ ومنذ ذلك التاريخ ومعهد مصر للطيران مستمر في اداء رسالته السامية في تخريج الطيارين (مصريين / وافدين) حتى صدر القرار الجمهوري رقم (2935) لعام 71 بإنشاء هيئة المعهد القومي للتدريب على اعمال الطيران المدني وانضمام معهد مصر للطيران إليها .
وخلال عام 2007 قامت الكلية المصرية للطيران بالتنسيق مع سلطة الطيران المدني المصري (E.C.A.A) وتحت إشراف المنظمة الدولية للطيران المدني لتكون الكلية المصرية للطيران مركزا إقليميا معتمدا من المنظمة الدولية للطيران المدني بمنطقة الشرق الأوسط و أفريقيا وذلك طبقا لأحدث برامج التدريب العالمية في مجال الطيران .
تقدم الكلية جميع برامج الطيران والتي تشمل طيار خاص، طيار الى ، طيار تجارى ، طيار خط جوى ، متعدد المحركات ، معلم جوى وهى برامج تدريبية قياسية ومعتمدة تقدم من خلال أكفا المدربين وباستخدام أحدث محاكيات الطيران وأحدث الطائرات بما فيها الطائرات النفاثة الخفيفة.

كلية المراقبة الجوية (ATTCC)

كلية المراقبة الجوية من الكليات الرائدة المتخصصة في مجال تأهيل ضباط المراقبة في مصر والشرق الأوسط وأفريقيا .
وقد بدأ التدريب منذ عام 1963 وتقوم باعداد وتدريب ضباط المراقبة الجوية المؤهلين لادارة الحركة الجوية وكذلك الكوادر الاخرى في مجالات خدمات الحركة الجوية وذلك طبقا للمعايير الدولية المنصوص عليها بواسطة المنظمة الدولية للطيران المدني (ICAO) .
وتتضمن الدراسة بالكلية:
جميع الدورات والإجازات في مجالات خدمات الحركة الجوية (المراقبه الجوية، عمليات الاتصالات ، خدمه معلومات الطيران، النقل الجوى) .



SINCE 1932

ea

Egyptian

الأكاديمية المصرية لعلوم الطيران
Aviation Academy

الأكاديمية المصرية لعلوم الطيران Egyptian Aviation Academy



يشغل خريجو الكليه أفضل المواقع في جميع مطارات ومراكز ادارة الحركة الجوية في جمهورية مصر العربية ويقودون العمل ببراعة واقتدار من خلال منظومة متكاملة لتأمين سلامة ادارة الحركة الجوية المدنيه، ويقوم بتدريس المواد العلمية والتدريب العملي نخبة من الأساتذة والأساتذة المساعدين والمدرسين الحاصلين علي أعلى الدرجات العلمية والفنية والتخصصية سواء من الجامعات المصرية او الاجنبية. بالإضافة الى نخبة كبيرة من المراقبين الجويين الخبراء في مجال المراقبة الجوية وذلك من خلال المناهج التدريبية القياسية المعتمدة وطبقا لمتطلبات المنظمة الدولية للطيران المدني. لقد تم تطوير الكلية من خلال تجيزها باحدث اجهزة التدريب و معامل محاكاة ادارة الحركة الجوية و التي تتماشى مع احدث التقنيات المتاحة دوليا لتصبح بذلك واحدة من افضل الكليات المتخصصة في مجال ادارة الحركة الجوية.

كلية الدراسات المتخصصة (CAMTC)

كلية الدراسات المتخصصة هي أحد كليات الأكاديمية المصرية لعلوم الطيران وقد تم اعتمادها كمركز للتميز من قبل منظمة الطيران المدني الدولي .

- أنشئت كلية الدراسات المتخصصة بالأكاديمية المصرية لعلوم الطيران عام 2006 لخدمة مجتمع الطيران.
- كلية الدراسات المتخصصة تساعد على تطوير المعرفة بالعمل الخاص بمجال الطيران عن طريق البحث والتدريب.

- تعمل الكلية ايضاً مع مختلف الأكاديميات والخبراء الذين يعملون مع شركات الطيران في مختلف أنحاء العالم للتأكد على أن برامجنا التدريبية محدثة طبقاً لأخر المستجدات العلمية.
- تقدم الكلية برامجها القياسية المعتمدة في مجالات طب الطيران وعمليات وإدارة المطارات والطيران، الترحيل الجوى ، صيانة الطائرات ، صيانة وهندسة المطارات وصيانة اللاسلكي.

- اول اكااديمية للطيران بافريقيا والشرق الاوسط 1932
- تستخدم احدث الطائرات بما فيها الطائرات النفاثة الخفيفة وتتفرد بذلك على المستوى الاقليمي
- الاكاديمية تمنح درجة البكالوريوس والشهادات المتخصصة في الطيران والمراقبة الجوية وصيانة الطائرات
- برامج تدريبية قياسية معتمدة واكفاً للمدربين

Tel: +202-38285500 EXT: 348

مطار أكتوبر - طريق الواحات

www.eaaegypt.com



الجمعية الدولية لمحقيقي الحوادث الجوية للشرق الأوسط وشمال إفريقيا

مسمى واحد لتصبح مجتمعة الجمعية الدولية لمحقيقي السلامة الجوية (ISASI)، واتخذت من الولايات المتحدة الأمريكية مقراً لها. عزز قيام الجمعية الدولية لمحقيقي السلامة الجوية (ISASI) التقدم التقني والتنمية المشتركة وساعد على تحسين مستوى الأداء في ما يتعلق بالتحقيقات في الحوادث الجوية وذلك من خلال توفير التعليم المهني وإقامة المحاضرات والعروض وتبادل المعلومات، علاوة على عملها جاهدة في توسيع دائرة العلاقات المهنية المتميزة بين أعضائها وتعزيز هيبته ونفوذ السلامة الجوية بشتى الوسائل.

ولاحقاً تعددت الجمعيات الإقليمية والوطنية في مجال السلامة الجوية والتي تتخذ من الولايات المتحدة الأمريكية، أوروبا، كندا، آسيا، باكستان، أستراليا، نيوزيلندا وروسيا مقراً لها.

قامت منظمة الطيران المدني الدولية (إيكاو) مؤخراً برعاية ورشة عمل إقليمية في الشرق الأوسط وتحديداً في مدينة أبوظبي بالإمارات العربية المتحدة بشأن التعاون في مجال التحقيقات في الحوادث الجوية في المنطقة، وقد تم خلالها، من قبل الضيوف الحاضرين وممثلي دول المنطقة، الاتفاق على إنشاء جمعية محقيقي الحوادث الجوية للشرق الأوسط وشمال إفريقيا على أن تكون جزءاً أصيلاً من الجمعية الدولية لمحقيقي السلامة الجوية (ISASI) ■



المهندس إسماعيل عبد الواحد

رئيس جمعية محقيقي الحوادث
الجوية للشرق الأوسط وشمال إفريقيا

■ بدأ تكوين المنظمات التي تُعنى بالسلامة الجوية حينما تأسست الجمعية الأمريكية للسلامة الجوية (SASI) في ستينيات القرن الماضي، وكان من أهم أهدافها تعزيز السلامة الجوية عن طريق تبادل الخبرات والمعلومات حول التحقيقات في الحوادث الجوية والاهتمام بالأفكار المستحدثة بهدف النهوض بسلامة الطيران المدني.

تبع ذلك قيام الجمعيتين الكندية والأسترالية للسلامة الجوية، اللتين ضمنا أكثر من مائة عضو من خمس وثلاثين دولة حول العالم، ليصبح عدد الجمعيات الناشطة في مجال السلامة الجوية ثلاث جمعيات (الأمريكية، الكندية والأسترالية).

وبعد نيل الجمعيتين الكندية والأسترالية الاعتراف الدولي في العام 1977، رأت الجمعيات الثلاث ضرورة الانضمام لبعضها والتحممت تحت



إدارة الجمعية الدولية لمحقيقي الحوادث الجوية

■ يتولى المجلس الدولي، الذي يتم انتخابه كل عامين من قبل الأعضاء، مهام إدارة شؤون الجمعية، ويتألف المجلس من رئيس الجمعية، نائب الرئيس، الأمين العام، أمين الصندوق، ويشغل رئيس الدورة السابقة منصب المستشار التنفيذي للمجلس في دورتها الجديدة، كما يمثل المجلس جميع الجمعيات الوطنية التابعة للدول الأعضاء والأعضاء الدوليين.

تقوم الجمعيات الثلاث الدائمة، والتي تتمثل في اللجان الخاصة والمجموعات الفنية بمساعدة المجلس في إصدار سياسة ومعايير التحقيقات في الحوادث الجوية، التحقيق في الحوادث الجوية التي تكون الحكومات طرفاً فيها كما تتولى دراسة العوامل البشرية لمعرفة أثرها على السلامة الجوية إضافة لقراءة وتحليل المعلومات التي يكون مصدرها مسجلات الرحلات الجوية على الطائرات علاوة على إصدار النشرات والإصدارات الفنية.

يوجد موظف معين تعييناً دائماً للقيام بأعمال إدارة مكتب الجمعية والتعامل مع المراسلات من وإلى الأعضاء كما يجيب على الاستفسارات مع توليه بعض المهام الأخرى، ويقع مكتب الجمعية بالقرب من مطار واشنطن دالاس ■



عنوان موقع الجمعية الدولية على الصفحات الإلكترونية: <http://www.isasi.org>



كابتن/ محمد عزيز: مستشار الرئيس - طيران الشرق الأوسط
السيد/ صلاح مضارا: مستشار السلامة الجوية
وتم اختيار السيد توماس كرانت/ المحقق الرئيسي للحوادث الجوية بقطاع
التحقيقات في الحوادث الجوية بدولة الإمارات العربية المتحدة لشغل منصب
سكرتارية مجلس الإدارة.
تبنى قطاع التحقيقات في الحوادث الجوية - الهيئة العامة للطيران المدني
بدولة الإمارات العربية المتحدة دوراً قيادياً في تسهيل إنشاء الجمعية الإقليمية،
التي من المنتظر أن تلعب دوراً هاماً في نهوض واندماج محققى الحوادث الجوية
يداً بيد مع بعضهم البعض، وترسيخ آليات المعرفة ونشر تفاصيل التقنيات
الحديثة في منطقة الشرق الأوسط وشمال إفريقيا. تكفل الجمعية حق عضويتها
لجميع محققى الحوادث الجوية في المنطقة سواء كانوا على رأس عملهم
والمقاعد من منهم على حد سواء بين المنتسبين لقطاعات التحقيق في الدول
أول الذين ينتمون للمؤسسات المختلفة في صناعة الطيران ■

■ استضافت أبوظبي، في أيار/مايو من عام 2013 وسط حضور مميز،
فعاليات الاجتماع الافتتاحي للجمعية الدولية لمحققى السلامة الجوية (ISASI)
وقد غطت تلك الفعالية الخطوات التأسيسية لجمعية محققى السلامة الجوية
لمنطقة الشرق الأوسط وشمال إفريقيا (MENASASI)، وتم اختيار المهندس
إسماعيل عبد الواحد ليتولى منصب رئيس جمعية محققى الحوادث الجوية
للشرق الأوسط وشمال إفريقيا، كما تم اختيار أعضاء مجلس إدارة الجمعية
المؤقرين على النحو التالي:

كابتن/ هنري دونوهوي: النائب الأول للرئيس لشؤون السلامة - طيران
الإمارات

كابتن/ ماجد المرزوقي: نائب الرئيس للسلامة والجودة - طيران الاتحاد
السيد/ مبارك الفقير: رئيس مكتب التحقيقات - المملكة المغربية
كابتن/ إبراهيم الكشي: المدير العام لمكتب التحقيقات - المملكة العربية
السعودية

مؤتمر جمعية محققي السلامة الجوية للشرق الأوسط وشمال إفريقيا



العديد من الموضوعات شملت خمسين عاماً من تجارب الجمعية الدولية لمحققي الحوادث الجوية، الخبرة المكتسبة من التحقيق في اثنين من الحوادث المميتة على الرحلات التجارية في منطقة عمل الجمعية، الدراسات الاستقصائية لسلامة المدرج، التحقيق في الحوادث الجوية ذات الطابع الإجرامي، المساعدات الدولية في تحقيقات الحوادث الجوية، دور المشغلين الجويين في تحقيقات الحوادث الجوية والتدريب على التعامل مع المخاطر الحيوية في موقع الحادث.

وكان التوقيع على اتفاقية التعاون بين قطاع التحقيقات في الحوادث الجوية بالهيئة العامة للطيران المدني - دولة الإمارات العربية المتحدة وإدارة التحقيقات في الحوادث الجوية لسلطة الطيران المدني السودانية أحد الملامح الرئيسية في المؤتمر

الكويت، ترينيداد وتوباغو، السودان، ألمانيا، المغرب، أندونيسيا، المملكة العربية السعودية، الولايات المتحدة الأمريكية، اليونان، إيرلندا، باكستان، فرنسا، لبنان، نيوزيلندا، سنغافورة وقطر. قدم السيد رئيس الجمعية المهندس إسماعيل عبد الواحد كلمة افتتاح المؤتمر الثاني، وأعاد تأكيده السابق بأنه في ظل تلك الظروف الطبيعية الحرجة، والتي عادة ما تصاحب وتوقع سبل التعاون المشترك بين دول المنطقة في مجال تحقيقات الحوادث الجوية، فإن وجود المنظمات والجمعيات المتخصصة، مثل جمعية محققي السلامة الجوية للشرق الأوسط وشمال إفريقيا، يوفر العديد من الفوائد والتسهيلات في مجال التحقيقات، وذلك بالاستفادة من الخبراء وتبادل الخبرات والتعاون في توفير المعدات والآليات المساعدة في مجال التحقيق. كما ناقشت فعاليات المؤتمر الثاني للجمعية

استضاف قطاع التحقيقات في الحوادث الجوية بالهيئة العامة للطيران المدني بدولة الإمارات العربية المتحدة المؤتمر الثاني للجمعية في التاسع والعاشر من شهر نوفمبر من العام الماضي بفندق روتانا بأبوظبي.

وقد تشرف المؤتمر بحضور السادة أعضاء مجلس إدارة الجمعية الموقرين، وحضر وتحدث كل من:

السيد/ فرانك دل غانديو رئيس الجمعية الدولية لمحققي السلامة الجوية (ISASI)، مدير جمعية آسيا لمحققي الحوادث الجوية، رئيس الجمعية الباكستانية لمحققي السلامة الجوية، وممثل منظمة الطيران المدني الدولية في الشرق الأوسط.

كما شارك العديد من المتحدثين الآخرين البارزين من منظمات الطيران في دولة الإمارات العربية المتحدة، وكذلك من الأردن، البحرين،

عزيزي:

موقع الجمعية الدولية لمحققي السلامة الجوية:
HYPERLINK «<http://www.isasi.org>»
ولا تنسى:
سوف يتم انعقاد المؤتمر القادم بإذن الله في الفترة من 3 إلى 5 نوفمبر 2015 بمدينة دبي - الإمارات العربية المتحدة.

إن كنت محققاً في الحوادث الجوية في منطقة الشرق الأوسط أو شمال إفريقيا فليكن في اعتبارك الانضمام لعضوية جمعية محققي الحوادث الجوية، ستنال الجمعية فوائد عديدة من معرفتك، وبالمقابل ستنال أنت الكثير من خبرات زملائك في الإقليم. المعلومات اللازمة لنيل العضوية ستجدها على





ضوضاء الطائرات تسبب أمراض القلب وارتفاع ضغط الدم

السادسة والخمسين يعيشون حول 89 مطارا أمريكيا، وجدت أنه في المتوسط، فإن المخاطر لديهم تزداد بنسبة 3.5 لكل 10 مستهدين من الضوضاء.

وفي ألمانيا، أيضا، كشفت دراسة حديثة أن الضوضاء الناجمة عن حركة الطيران من شأنها زيادة مخاطر الإصابة بأمراض القلب والدورة الدموية.

وأجرى المكتب الاتحادي لشؤون البيئة الدراسة على سكان البيئة المحيطة بمطار كولونيا/ بون غربي ألمانيا، وشملت البيانات الصحية لأكثر من 1020 شخصا.

وأظهرت نتائج الدراسة أن ضوضاء حركة الطيران الليلي هي أكثر ما يقض مضاجع سكان البيئة المحيطة بالمطار.

وأشار المكتب الاتحادي لشؤون البيئة إلى أن نحو ثلثي سكان هذه المنطقة يشكون من ضوضاء الطيران، حيث يشعر 5 ملايين شخص بالضيق الشديد من هذه الضوضاء.

ابتداء من هذا العدد، تحرص مجلة «الطيران العربي» على إنجاز زاوية تتعلق بالطيران والصحة، نظرا للأهمية البالغة لهذا الموضوع على حياة ومستقبل الإنسان. وباعتبار أن هذا العدد (23) يصادف فعاليات الاحتفال باليوم العالمي لمكافحة الضوضاء، الذي ينظم سنويا كل يوم 28 أبريل، سنخصص زاوية هذا العدد لموضوع ضوضاء الطائرات وأثره على صحة الناس، الذين يقطنون بالقرب من المطارات.

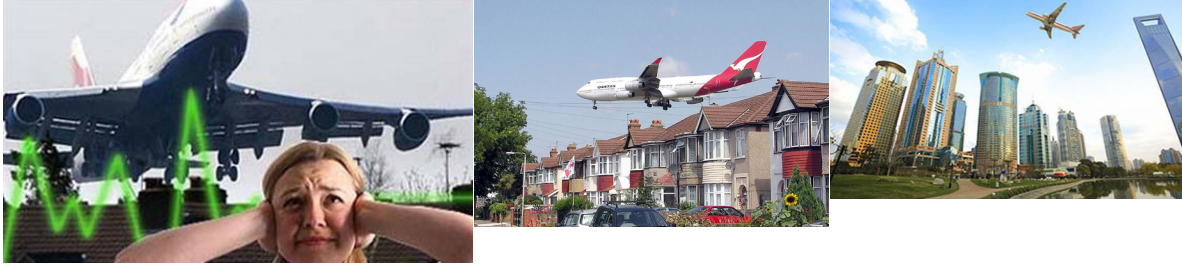
يعيشون بالقرب من المطارات. حيث تناولت دراسة نشرت على موقع «الجريدة الطبية البريطانية» صحة الأشخاص الذين يعيشون على مقربة من مطار هيثرو، ووجدت أن الأكثر عرضة لضوضاء المطار كانوا أكثر احتمالا بنسبة تتراوح ما بين 10 إلى 20 في المائة لدخول المستشفى مصابين بالسكتة الدماغية أو أمراض القلب والأوعية الدموية، كما أن هناك خطرا متزايدا بالوفاة من جراء هذه الأمراض.

كما أن دراسة مرتبطة بالموضوع نفسه عن صحة أكثر من 6 ملايين أمريكيين فوق عمر

■ كشفت دراسات علمية بريطانية وأمريكية وألمانية، أن ضوضاء المطار تسبب الإصابة بأزمات قلبية، وأن من يعيشون بالقرب من مطار ويتعرضون لأصوات الطائرات المرتفعة، ربما يواجهون خطرا متزايدا في الإصابة بأمراض القلب والأوعية الدموية.

وأشارت الدراسات، التي يجب أن تؤخذ نتائجها في الحسبان في قرارات التخطيط المستقبلية لبناء المطارات والطرق السريعة، إلى أن الوبال المستمر من ضوضاء الطائرات، التي تعلق وتهبط، يسبب ضررا حقيقيا للصحة، إلى جانب الحد من جودة حياة الأشخاص الذين





ضوضاء المطارات تصيب النساء بالاكئاب

فئة معاناة من هذه الضوضاء، وأشد تعرضاً لما تؤدي إليه من مخاطر صحية، وعزت ذلك إلى «حساسية النساء الفائقة من الضوضاء وقضائهن أوقاتاً أطول في مساكنهن المعرضة لضوضاء الطائرات، بعكس الرجال الذين يقضون وقتاً أكثر في العمل».

وأوضحت الدراسة أن خطر الإصابة بضعف القلب نتيجة التعرض لستين ديسيبل يصل إلى 80 في المائة عند النساء، و70 في المائة لدى الرجال المعرضين للضوضاء الليلية للطائرات، ولقتت إلى أن خطر الإصابة بأمراض القلب واضطرابات الدورة الدموية يزيد بنسبة 70 في المائة عند النساء، و25 في المائة عند الرجال، المعرضين للضوضاء الليلية للطيران، أكثر مما هو عند نظرائهم غير المعرضين لهذه الضوضاء ■

■ بخصوص الدراسة الألمانية المذكورة، كشفت عن نتائج أخرى مذهلة، تفيد أن الضوضاء الناجمة عن حركة الطيران من شأنها إصابة النساء بالاكئاب، وأكدت أن النساء هن الأكثر تأثراً ومعاناة من الضوضاء.

الدراسة تضمنت تحليلاً ميدانياً للحالة الصحية والأدوية الموصوفة لطبياً لمليون شخص يقيمون في محيط مدينتي كولونيا وبون الألمانيتين، منهم 200 ألف شخص معرضون مباشرة لضوضاء الطيران نتيجة وجودهم على مقربة من المطار المشترك للمدينتين. وأثبتت الدراسة ارتفاع مخاطر الإصابة بالاكئاب بشكل ملحوظ بين النساء، بسبب التعرض لمثل هذا النوع من الضوضاء. ونوهت الدراسة بأن النساء المعرضات لضوضاء الطيران هن الأكثر

وأظهرت الدراسة أن شكوى السكان القريبين من مطار كولونيا من ضوضاء حركة الطيران لها ما يبررها، إذ أشارت إلى ارتفاع مخاطر الإصابة بين هؤلاء الأشخاص بأمراض القلب والدورة الدموية، بالمقارنة مع الأشخاص غير المعرضين لهذا النوع من الضوضاء.

ونظراً لأهمية الموضوع، واصل العلماء انشغالهم بهذه القضية، وإجراء مزيد من التجارب والاختبارات.

وفي هذا الصدد، أنجزت دراسة حديثة مشتركة من قبل علماء من ألمانيا والولايات المتحدة، وتوصلوا معاً إلى أن هناك صلة طبية بين الضوضاء، التي تحدثها الطائرات أثناء الليل، وزيادة ضغط الدم. وكشفت الدراسة التي أجريت على 75 رجلاً وامراً أصحاء، أن الضوضاء الليلية تحفز إطلاق هرمون التوتر أي «الأدرينالين»، وتتسبب في ضيق الأوعية الدموية.

وكجزء من الدراسة، فقد تعرض كل فرد من الـ 75 شخصاً الذين خضعوا للاختبار، كل ليلة، لضوضاء صادرة من محركات الطائرات تبلغ شدتها 60 ديسيبل (وحدة قياس الصوت والضوضاء)، في غرف نومهم الخاصة، وتحملت إحدى المجموعات ضوضاء صادرة من تحليق 30 طائرة كل ليلة، في حين تحملت مجموعة أخرى خلال نومها الضوضاء الصادرة من تحليق 60 طائرة، بينما خلدت مجموعة مرجعية أخرى إلى النوم دون التعرض لأي ضوضاء. صور الباحثون الأشخاص الذين أجريت عليهم الدراسة بكاميرات الأشعة تحت الحمراء وقاموا بقياس مستوى وظيفة الأوعية الدموية.

ووفقاً للعلماء، فإن الانزعاج خلال النوم، وخاصة الحرمان من النوم، يمكن أن يؤدي إلى تطور أمراض القلب والأوعية الدموية في المستقبل، وفوجئ الباحثون عندما وجدوا أن البشر لم يتكيفوا مع ضوضاء الطائرات أثناء الليل ■

إطلاق مشروع تصميم الطائرة الصامتة

طلبة الأكاديميين من جامعة كامبردج البريطانية ومعهد ماساتشوستس للتكنولوجيا (بالولايات المتحدة)، بالإضافة إلى ممثلين من قطاعي صناعة الطائرات والطيران المدني. وستتيح الطائرة الصامتة فرص الاستجابة لمزيد من الطلب على الرحلات الجوية عبر إتاحة فرص أكثر لمطارات جديدة وزيادة في عمليات المطارات القائمة، وسيرفع إنتاجية تشغيل شركات النقل الجوي ■

■ أعلن معهد كامبردج - ماساتشوستس للتكنولوجيا في بريطانيا، مؤخراً، إطلاق مبادرة تكنولوجية جديدة لتصميم ما اصطلح على تسميته بالطائرة الصامتة. وتهدف هذه المبادرة إلى اكتشاف وتطوير طرق لخفض كبير في ضوضاء الطائرات إلى الحد الذي لا يلحظه أحد خارج محيط المطار في أي منطقة عمرانية اعتيادية. تضم هذه المبادرة التكنولوجية

الحركة الجوية العالمية ومؤشرات السعة لسنة 2014



بقلم: مروان جعباري

خبير إحصائي بالهيئة

■ تميز شهر يناير من سنة 2014 على المستوى الدولي بحركة جوية متقدمة بمعدل نمو بلغ 8 في المائة مقارنة بالشهر نفسه من سنة 2013. وقد نتج هذا النمو عن التطور الاقتصادي بمعظم الأقاليم الدولية، كما عرف النقل الجوي الدولي نموا مهما بلغ 7.8 في المائة على أساس سنوي، في حين عرف النقل الداخلي نموا بوتيرة أسرع.

وقد نمت السعة دوليا بنسبة 6.7 على أساس سنوي بوتيرة فاقت 6 في المائة لمدة 6 أشهر. وبلغه 78.1 في المائة، فقد عرف معامل الحمولة نموا بنقطة مائوية على أساس سنوي. وقد تميزت شركات الطيران في الشرق الأوسط بأكثر قدر من النمو من حيث السعة بنمو بلغ 14.1 في المائة على أساس سنوي، تلتها شركات آسيا والمحيط الهادئ. تناقصت سرعة نمو الحركة الجوية على المستوى الدولي خلال شهر فبراير مقارنة بيناير بنسبة نمو بلغت 5.4 في المائة على أساس سنوي. وقد استمر النمو عموما في مختلف أقاليم العالم نتيجة النمو الاقتصادي الجيد. وقد تميز النقل الجوي الدولي بنمو بلغ 5.5 في المائة على أساس سنوي محاكيا الحركة الجوية الكلية. وقد واصلت السعة نموها على أساس سنوي بنسبة بلغت 5.2 في المائة، في حين حافظ معامل الحمولة على مستواه مقارنة بشهر يناير واستقر في نسبة 78.1 في المائة.

وقد واصلت شركات الشرق الأوسط تميزها من حيث السعة حيث عرفت نموا سنويا بلغ 1.6 في المائة متجاوزة بذلك المعدل العالمي الذي استقر عند 5.2 في المائة.

في شهر مارس، بلغ نمو الحركة الجوية على المستوى الدولي أقل نسبة نمو على أساس سنوي منذ 12 شهرا، حيث بلغ 3.1 في المائة، وبشكل مشابه تباطأ نمو النقل الجوي الدولي مقارنة بشهر فبراير، حيث بلغت وتيرته 2.6 في المائة.

بخصوص السعة، فقد استرجعت نموا متسارعا على أساس سنوي، إذ بلغت وتيرة نموها 5.3 في المائة على أساس سنوي، وقد بلغ معامل الحمولة 79 في المائة، وبرغم نموه على أساس شهري، فقد تراجع على أساس سنوي بنسبة 1.3 في المائة، إذ كان شهر مارس 2013 شهرا استثنائيا من حيث معامل الحمولة. وقد واصلت شركات الشرق



5.3 في المائة، وباستثناء بعض التراجع في بعض المناطق الأوروبية، فإن الطلب على النقل الجوي بقي قويا، مستمدا نموه من النمو الاقتصادي المستمر. واستقر النقل الجوي الدولي عند نمو بلغ 5.5 في المائة. في شهر يوليو، نمت السعة على المستوى الدولي بنسبة 5.3 في المائة على أساس سنوي، وازدياد متواضعة بلغت 0.2 في المائة مقارنة بشهر يونيو. وقد بلغ معامل الحمولة 82.3 في المائة وهي نسبة مماثلة لما تم تسجيله في يوليو 2013. وقد تميز يوليو باسترداد شركات الشرق الأوسط الصدارة من حيث نسبة نمو السعة بمعدل بلغ 8.1 في المائة على أساس سنوي، تلتها شركات آسيا والمحيط الهادي بنسبة بلغت 6.4 في المائة. بلغ نمو الحركة الجوية عالميا خلال غشت 5.9 في المائة على أساس سنوي، بنمو متزايد بشكل طفيف مقارنة بشهر يوليو، واستمرت قوة الطلب على النقل الجوي نتيجة تطور الأقاليم النامية وتحسن مناخ الاستثمار في بعض الأسواق الناضجة وخاصة الولايات المتحدة. وقد نما النقل الجوي الدولي بنسبة مهمة بلغت 6.7 في المائة على أساس سنوي وبنمو على أساس شهري بلغ 1.2 في المائة. ونمت السعة بمعدل 5.5 في المائة على أساس سنوي كما ارتفع معامل الحمولة إلى 83.9 في المائة، وهي أعلى نسبة منذ 12 شهرا. واصلت شركات الشرق الأوسط تفوقها من حيث نمو السعة بمعدل بلغ 10 في المائة على أساس سنوي، تلتها شركات آسيا والمحيط الهادي بنسبة بلغت 7.1 في المائة.

خلال شهر سبتمبر، نمت الحركة الجوية عالميا بنسبة 5.3 في المائة على أساس سنوي. وباستثناء ضعف الطلب في بعض المناطق، يعتبر الطلب

الأوسط، متبوعة بشركات آسيا والمحيط الهادي، تفوقها من حيث نمو السعة بمعدل بلغ على التوالي 10.3 في المائة و6.5 في المائة. ولقد عرف نمو الحركة الجوية، خلال أبريل، استرجاعا قويا للنمو بمعدل سنوي بلغ 7.5 في المائة، وترجع هذه الطفرات في النمو إلى فترات العطل والتي صادفت يناير وأبريل، في حين أن معدل نمو الحركة الجوية يتبع في حالاته الطبيعية النمو الاقتصادي العالمي. كما عرف النقل الجوي الدولي نموا قويا بلغ 8.5 في المائة مقارنة بالفترة نفسها من سنة 2013.

في ما يخص السعة، فقد نمت بنسبة 5.8 في المائة على أساس سنوي، وبلغ معامل الحمولة 79.4 في المائة. وقد نتج هذا عن أثر الطفرة التي عرفها شهر أبريل. وقد واصلت شركات الشرق الأوسط وشركات آسيا والمحيط الهادي صدارتها للشركات العالمية من حيث نمو السعة بمعدل فاق المعدل العالمي، ويرجع هذا النمو إلى النمو الاقتصادي القوي الذي تشهده هاتان المنطقتان من العالم، في حين تعرف الأسواق الناضجة نوعا من الاستقرار.

انتهت الطفرة نسبيا بحلول شهر مايو، حيث بلغ نمو الحركة الجوية على أساس سنوي 6.2 في المائة على أساس سنوي، وبنفس النمط نما النقل الجوي الدولي بنسبة 7 في المائة على أساس سنوي، حيث تناقصت وتيرة النمو مقارنة بشهر أبريل، الذي عرف نموا استثنائيا. وعند 5.3 في المائة، استقرت السعة على المستوى الدولي على أساس سنوي، أما معامل الحمولة فقد بلغ 79 في المائة، حيث تطور مقارنة بشهر مايو من سنة 2013، كما انخفض مقارنة بالشهر الذي سبقه.

أدت الصدارة خلال مايو إلى شركات آسيا والمحيط الهادي من حيث نمو السعة، حيث بلغت نسبة النمو 7.2 في المائة، في حين تراجع نمو شركات الشرق الأوسط ليلعب 6.6 في المائة، وهكذا تميزت شركات آسيا والمحيط الهادي بالصدارة سواء من حيث النمو أو من حيث حجم السعة، الذي بلغ ثلث حجم السعة على المستوى العالمي.

نمت الحركة الجوية دوليا خلال شهر يونيو بنسبة بلغت 4.7 في المائة على أساس سنوي، وقد أكد هذا التراجع بالمقارنة بالشهرين السابقين الطفرة التي عرفها شهر أبريل. وقد نما النقل الجوي الدولي بنسبة 5.5 في المائة على أساس سنوي بمنوال مماثل للحركة الجوية الدولية. وقد نمت السعة العالمية بنسبة 5.1 في المائة على أساس سنوي، ما مثل تناقضا في وتيرة النمو مقارنة بنمو شهر مايو. وقد استقر معامل الحمولة عند 81.5 في المائة، وهي نسبة مماثلة لنمو السعة في الفترة نفسها من السنة السابقة. ويجب الاعتبار بأن مجرد استقرار معامل الحمولة مع نمو السعة نقطة إيجابية، لأن هذا يدل على حسن تفاعل الطلب مع الزيادة في السعة. واستمرت شركات آسيا والمحيط الهادي في التفوق على شركات بقية الأقاليم الدولية متبوعة بشركات الشرق الأوسط. وكانت أقل نسبة نمو بإفريقيا حيث بلغت 1.4 في المائة على أساس سنوي.

مع بداية النصف الثاني من سنة 2014، عرف نمو الحركة الجوية على المستوى العالمي وتيرة متزايدة، حيث سجل نموا على أساس سنوي بلغ





وقد نمت الحركة الجوية على المستوى الدولي خلال نوفمبر بنسبة 6 في المائة على أساس سنوي، كما أن الطلب على النقل الجوي بقي قويا بفضل نمو الأنشطة الاقتصادية على المستوى الدولي، علاوة على انخفاض أسعار النفط. وقد نما النقل الجوي الدولي بنسبة 5.4 في المائة على أساس سنوي. أما السعة الدولية، فقد نمت بنسبة 5.4 في المائة على أساس سنوي، في حين بلغ معامل الحمولة 76.7 في المائة. وقد حافظت شركات الشرق الأوسط على الصدارة من حيث نمو السعة بمعامل بلغ 13.4 في المائة على أساس سنوي، تلتها شركات آسيا والمحيط الهادي بنسبة 6.6 في المائة على أساس سنوي، وقد عرفت كل الأقاليم نموا في السعة باستثناء إفريقيا، التي استمرت تأثرها بنتائج الوباء، حيث عرفت السعة بالقارة السمراء تراجعاً بنسبة 2.7 في المائة. في ختام السنة، نمت الحركة الجوية عالمياً بنسبة 6.1 في المائة، كما نما النقل الجوي الدولي بنسبة 6.3 في المائة. وقد نمت السعة بمعامل 6.2 في المائة، وبلغ معامل الحمولة 78.7 في المائة. وقد عرفت السعة بمنطقة الشرق الأوسط أعلى نسبة نمو حيث بلغت 14.6 في المائة، تلتها شركات آسيا والمحيط الهادي بنسبة بلغت 7.4 في المائة، في حين واصلت إفريقيا تراجعها بنسبة أقل من الشهر السابق حيث تراجعت السعة في هذه القارة بنقطة مئوية واحدة ■

المصدر:

البيانات الشهرية لمنظمة الطيران المدني الدولي

على النقل الجوي قويا خصوصا بفضل قوة اقتصاديات المناطق النامية خاصة آسيا والمحيط الهادي والشرق الأوسط، وتحسن مناخ الاستثمار في الولايات المتحدة. وبنسبة 5.3 في المائة نمت أسواق المسافرين الدوليين. أما السعة الدولية فقد نمت على أساس سنوي بمعدل 5.1 في المائة، في الوقت الذي تراجع معامل الحمولة ليلبلغ 80.3 في المائة مقارنة بالشهر السابق، وهي النسبة نفسها التي تم تسجيلها في الفترة نفسها من السنة السابقة. وقد نمت السعة في منطقة الشرق الأوسط بنسبة قوية بلغت 14.3 في المائة تلتها شركات آسيا والمحيط الهادي.

ورغم تأثير فيروس كورونا، بالخصوص على غينيا وسيراليون وليبيريا، إلا أن تأثير هذا الوباء على السعة الإفريقية خلال سبتمبر كان ضئيلاً جداً حيث نمت السعة بالقارة السمراء بنسبة 2.5 في المائة، أما التأثير على المستوى الدولي فلا يكاد يذكر، ويرجع هذا بالأساس إلى ضعف حجم النقل الجوي الإفريقي عموماً، وإلى قلة الخطوط التي تأثرت بالوباء.

تزايدت وتيرة نمو الحركة الجوية عالمياً خلال أكتوبر 2014، حيث بلغت نسبة نموها 5.7 في المائة على أساس سنوي، وعرف النقل الجوي الدولي نمواً بلغ 5.5 في المائة. وقد نمت السعة عالمياً بنسبة 5.5 في المائة على أساس سنوي، كما بلغ معامل الحمولة 79.1 في المائة. وقد عرفت كل أقاليم العالم نمواً في السعة حيث تصدرت القائمة شركات الشرق الأوسط بنسبة نمو بلغت 13 في المائة، تلتها شركات آسيا والمحيط الهادي بنسبة بلغت 7.1 في المائة، وظهر تأثير الوباء على القارة الإفريقية جلياً خلال أكتوبر حيث لم تنم السعة بهذه المنطقة إلا بنسبة ضئيلة بلغت 0.2 في المائة.

■ بعد تبادل المعلومات في مجال أمن الطيران المدني في صدارة المواضيع، التي تشغل بال المجتمع الدولي، نظرا لما يمكن أن يساهم به من دور في سياسات الدول الهادفة إلى خلق طيران مدني آمن، وهو ما ترجم من خلال موقف منظمة الطيران المدني المضمن في الملحق 17 من اتفاقية شيكاغو، والذي تضمن أحكاما تهتم بالمطالبة بتزويد الدول المتعاقدة بالمعلومات الأمنية، من خلال تبادل المعلومات.

وكإجراء استباقي قصد توفير كل المعلومات، التي يمكن أن تساعد في مواجهة أفعال التدخل غير المشروع ضد الطيران المدني، تمت الموافقة، خلال الجمعية العامة 37، على «إعلان بشأن أمن الطيران»، مقترح من قبل مجلس الإيكاو، تضمن خلاصة العناصر الأساسية لما جاء في المؤتمرات الوزارية الإقليمية، جاء فيه تبادل أفضل الممارسات والمعلومات في مجال من المجالات الأساسية مثل تقنيات الكشف الأمني والتفتيش، بما في ذلك تقييم تكنولوجيا الكشف الأمني المتقدمة للكشف عن الأسلحة والمتفجرات، وأمن الوثائق، والكشف عن الوثائق المزورة، ورصد التصرفات المشبوهة، وتحليل مركزة للركاب، والكشف الأمني على العاملين في المطارات، وإجراء دراسة شاملة للأوراق الثبوتية الخاصة بهم، والأمن على متن الطائرة.

كما تم التأكيد كذلك خلال انعقاد الجمعية على أهمية:

وجود شبكة فعالة من نقاط أمن الطيران لتقاسم المعلومات بين الدول.
تشجيع الدول على التسجيل واستخدام شبكة نقاط الاتصال لتقاسم معلومات أمن الطيران البالغة الأهمية.

وفي إطار الاستراتيجية الجديدة للإيكاو بخصوص تبادل المعلومات في مجال أمن الطيران فقد نص على:

تشجيع تبادل المعلومات في ما بين الدول.
تعزيز آليات تبادل المعلومات.

اعتماد وسائل مأمونة بخصوص تبادل المعلومات الحساسة.

وعلى صعيد العالم العربي، فقد أقر المؤتمر الدولي الثاني لأمن الطيران، الذي انعقد بمدينة جدة سنة 2007، ضرورة «تفعيل آلية التعاون العربي المشترك من خلال تبادل المعلومات والخبرات المتعلقة بأمن الطيران بين هيئات الطيران المدني وشركات الطيران من خلال القنوات والأجهزة الرسمية المعنية». وفي هذا الإطار، فقد أقرت مجموعة من الدول العربية في البيان الموقع بأبوظبي، بمناسبة انعقاد المؤتمر الإقليمي لأمن الطيران سنة 2010 على:

توسيع نطاق التعاون بين الدول المشاركة ومنظمة الطيران المدني الدولي وغيرها من المنظمات الإقليمية والدولية لأمن الطيران المدني.

تحقيق أقصى ما يمكن من تبادل المعلومات التي تعزز القدرة على الكشف المبكر عن التهديدات الموجهة ضد الطيران المدني ومنها تبادل المعلومات المسبقة عن الركاب وتعزيز المتطلبات الأمنية في وثائق السفر.

ونظرا لما تشكله السرعة والدقة في الحصول على المعلومات ومعالجتها بطرق علمية ومنهجية فقد طالب المؤتمر بما يلي:

حث الدول على تفعيل الإتفاقيات الثنائية والإقليمية والدولية فيما يخص تبادل المعلومات الخاصة بأمن الطيران.

حث الدول العربية لإيجاد نقاط اتصال فيما بينها خاصة بسرعة تبادل معلومات وللتذكير، فقد اتجهت الإيكاو، خلال كل الندوات الإقليمية، التي نظمتها نفس الاتجاه حيث أكدت على ضرورة تعاون الدول والمنظمات بشكل وثيق بما يضمن التعجيل بإيصال المعلومات عن التهديدات وتبادل أفضل الممارسات ■

أهمية تبادل المعلومات في مجال أمن الطيران المدني



بقلم: محمد لحظانه
المستشار القانوني للهيئة

مسؤولية الناقل الجوي عن أضرار الإرهاب

(طبقاً لأحدث الاتفاقيات الدولية الخاصة بنقل الأشخاص)

ماهية الإرهاب في مجال النقل الجوي

شغل تعريف الإرهاب حيزاً كبيراً من اهتمام الأدبيات السياسية والنشاطات الدبلوماسية والاجتهادات القانونية، ويعود ذلك لوجود رغبة قوية في تحديد مضمونه وأبعاده المختلفة، حتى يتسنى صياغة الآليات القانونية المناسبة لمواجهة والتصدي له، والوقوف على طبيعة المسؤوليات القانونية الناشئة عنه. ويعد مصطلح الإرهاب من أكثر المصطلحات التي صاحب تعريفه صعوبات بالغة، الأمر الذي يقتضي تحديد هذه الصعوبات، والوقوف على تعريف للإرهاب.



دكتور علاء التميمي عبده

استاذ القانون
بجامعة تبوك المملكة
العربية السعودية

من أن مضمون كل منهما ينطوي على عنف منظم ضد الأشخاص والأموال، إلا أن ذلك لم يمنع من وجود العديد من الاختلافات في ما بينهما، فالإرهاب الدولي يمارس على نطاق يتجاوز حدود الدولة ونطاق سيادتها القانونية، كما أنه يستهدف في المقام الأول الدول والمجتمعات، وذلك على النحو الذي يجعله مهيدا للأمن والسلم الدوليين. أما الإرهاب الداخلي، فهو مجرد مخالفة لنظام قانوني داخلي، ويستهدف في المقام الأول المدنيين مثل أعمال القرصنة والاعتداءات المسلحة.

• وجود نوع من الخلط بين مفهوم الإرهاب وأعمال المقاومة ضد الاحتلال الغاصب. وقد ظهر هذا الخلط جليا في العديد من المؤتمرات واللقاءات الدولية، حيث يذهب البعض إلى وصف عمليات المقاومة المشروعة والمقررة وفقا للمواثيق الدولية (مثل المقاومة من أجل تقرير المصير، ومقاومة الاحتلال الأجنبي) بالإرهاب.

• لجوء بعض الدول إلى استعمال مصطلح الإرهاب بما يخدم مصالحها فقط، حتى ولو كان ذلك بالمخالفة للاعتبارات القانونية، فقد وصل الحال ببعض الدول إلى أن أطلقت مصطلح الإرهاب على بعض الجرائم الاقتصادية، كغسيل الأموال، على الرغم من أن هذه الجرائم لا تنطوي على أعمال عنف يمارس ضد المدنيين.

وتزيد الصعوبات والمشاكل السابقة من أهمية وضع تعريف موحد للإرهاب، حيث تحت شعاره تقوم الحروب وتستنفذ الهمم، بالنظر لتأثيره الخطير والمباشر على سيادة الدولة وسلامة رعاياها وأراضيها ومعاملاتها التجارية. لذلك يبدو لنا أهمية حسم هذا الأمر، من خلال إبرام اتفاقية دولية تحت مظلة الأمم المتحدة، تسعى إلى التغلب على المشاكل والمعوقات السابقة، من أجل التوصل إلى مفهوم موحد للإرهاب على المستوى الدولي يتسم بنظرة موضوعية مجردة من المصالح الشخصية، ومؤسس فقط على الاعتبارات القانونية السليمة. والأمر على هذا النحو يعونا إلى محاولة وضع تعريف للإرهاب، للنظر في ما إذا كان يعتبر من قبيل الحوادث التي يمكن أن يسأل عنها الناقل أم لا.

المطلب الثاني تعريف الإرهاب

تسببت الصعوبات السابقة في تعدد وتشعب تعريفات الإرهاب، لكن يمكن لنا حصر هذه التعريفات من خلال تصنيفها في اتجاهين على النحو التالي:

الاتجاه الأول: اشتراط وجود غرض خاص من ارتكاب الإرهاب ظهرت طائفة عريضة من التعريفات ربطت وقوع الإرهاب بضرورة توافر قصد خاص من وراء ارتكابه، وهو أن يرتكب بغرض تحقيق هدف سياسي، كأن يسعى مرتكب هذا العمل إلى ترويع السكان بصورة جسيمة لحمل الدولة أو إحدى مؤسساتها على القيام أو الامتناع عن عمل بصورة غير مشروعة، أو بقصد زعزعة الهياكل السياسية أو الدستورية في الدولة.

فقد عرف الإرهاب من قبل مكتب التحقيقات الفيدرالي الأمريكي بأنه عبارة عن «الاستخدام غير المشروع للقوة أو العنف ضد الأشخاص أو

المطلب الأول

صعوبات تعريف الإرهاب

■ على الرغم من أن الإرهاب يعد من أخطر الظواهر التي تهدد الأفراد والشعوب، إلا أن المجتمع الدولي وقف عاجزا عن التوصل إلى تعريف موحد له. فقد ظهرت قرارات مجلس الأمن الدولي ذات الصلة، وهي تنطوي على عبارات عامة لا تعكس وجود رؤية موحدة لهذا المصطلح، حيث سعي مجلس الأمن، من وراء ذلك، إلى تبني مفهوم موحد للإرهاب، بغية حشد الجهود الدولية المختلفة لمواجهة، خاصة أن الإرهاب ظاهرة تطل بأثارها العديد من الدول، ومن ثم فإن توحيد المفاهيم سوف يؤدي إلى توحيد إجراءات التعامل معه.

ويعود عجز المجتمع الدولي عن التوصل إلى تعريف موحد للإرهاب إلى أسباب معينة، أهمها:

1- سعي كل دولة إلى تعريف الإرهاب بما يخدم مصالحها الخاصة، حتى ولو لم يكن هذا متوافقا مع طبيعة الإرهاب، فبعض الدول تنظر إلى أعمال مقاومة الاحتلال الأجنبي على أنه دفاع عن النفس، في حين تعتبره دول أخرى إرهاب، الأمر الذي أدى إلى تعدد وتنوع التعريفات بحسب ما يحقق لكل دولة مصالحها.

2- وجود اختلاف شديد بين الأوساط القانونية المختلفة حول مدى اشتراط توافر قصد خاص لدى مرتكب العمل الإرهابي، حيث يرى البعض أن ما يميز الإرهاب هو أنه يرتكب بقصد تحقيق أهداف سياسية وليست جنائية، بينما البعض الآخر لا يرى اشتراط توافر الباعث السياسي لدى مرتكب الإرهاب.

3- تعدد الزوايا والمعايير التي تم التعامل من خلالها مع الإرهاب من قبل المنظمات المختلفة كل بحسب مجال عمله ونشاطه، فما تتبناه المنظمات الحكومية بخلاف ما تتبناه المنظمات غير الحكومية، مما أدى إلى كثرة وتنوع التعريفات التي قيلت في هذا الصدد. فقد نشرت منظمة التعاون والتنمية OECD مؤخرا تقريرا يتضمن معايير تعريف الإرهاب، وكان عددها سبعة معايير، تم تصنيفها في ثلاث فئات: الفئة الأولى، وهي تعريف الإرهاب من حيث (الوسائل والآثار والغرض)، والفئة الثانية، وهي تعريف الإرهاب في ما يتعلق بخدمات التأمين ضده (التأمين التكنولوجي، والتأمين الاقتصادي، والتأمين القانوني)، والفئة الثالثة معايير أخرى (من حيث الدعم الحكومي، ودعم المنظمات غير الحكومية).

4- تعدد وتنوع أسباب ارتكاب الاعتداءات الإرهابية (دينية وسياسية واقتصادية)، خاصة بعد انتهاء الحروب العالمية وبداية الحروب الباردة، الأمر الذي تسبب في وجود ما يسمى بإرهاب الدولة وإرهاب الفرد، وجعل العمليات الإرهابية لا ترتكب فقط من قبل الأفراد، ولكن أيضا من قبل الدول.

وقد تسببت العوامل السابقة وغيرها ليس فقط في صعوبة التوصل إلى تعريف موحد للإرهاب على المستوى الدولي، ولكن أيضا في إثارة مجموعة من المشاكل القانونية، كان أهمها:

• وجود خلط بين مفهوم الإرهاب الداخلي والإرهاب الدولي، فعلى الرغم

الممتلكات لتخويف أو إكراه الحكومة أو السكان المدنيين، وذلك لتحقيق أهداف سياسية أو اجتماعية».

وعندما قامت لجنة الإرهاب الدولي التابعة لمنظمة الأمم المتحدة بإعداد مشروع اتفاقية موحدة للإجراءات القانونية ضد الإرهاب الدولي عام 1980، عرفته بأنه «عمل من أعمال العنف الخطيرة أو التهديد به، يصدر عن فرد، يستوي أن يكون بمفرده أو بالاشتراك مع آخرين، ضد الأشخاص أو المنظمات أو الأماكن أو وسائل النقل والمواصلات أو ضد الجمهور العام لتهديدهم أو جرحهم أو قتلهم، وذلك بقصد تقويض علاقات الصداقة بين الدول أو بين مواطني الدول المختلفة».

وفي توصيتها رقم (1426)، قررت اللجنة البرلمانية التابعة للبرلمان الأوروبي تعريف الإرهاب بأنه عبارة عن «جريمة يرتكبها فرد أو مجموعة ضد الدولة أو مؤسساتها أو سكانها أو أفراد بعينهم بدافع من الأغراض الانفصالية أو الأيديولوجية المتطرفة والمتعصبة كي يتسبب في إشاعة حالة من الرعب أو التخويف لدى أفراد المجتمع».

وقد سعت الجمعية العامة للأمم المتحدة لتعريف الإرهاب، وحرصت على مراعاة الاعتبارات المختلفة المؤثرة في تعريفه، حيث عرفته بأنه عبارة عن «الأفعال الإجرامية التي يقصد منها إشاعة حالة من الرعب بين جمهور الناس أو جماعة معينة من الأشخاص لأغراض سياسية، أي ما كانت التبريرات التي تقف وراء ارتكاب هذه الأفعال».

الاتجاه الثاني: عدم اشتراط وجود غرض خاص من ارتكاب الإرهاب وعلى صعيد مقابل، عرف الإرهاب دون اشتراط وجود غرض خاص لدى مرتكب العمل الإرهابي، حيث اكتفى هذا الاتجاه بمجرد استخدام القوة أو العنف بصورة غير مشروعة للاعتداء على الأشخاص أو البضائع أو المنشآت، دون اشتراط وجود قصد خاص لدى مرتكب العمل الإرهابي.

وقد تم تبني هذا الاتجاه من قبل المؤتمر الثالث لتوحيد قانون العقوبات في بروكسل عام 1930، حيث عرف الإرهاب بأنه «الاستخدام العمدي للوسائل القادرة على إحداث خطر مشترك، والتي من شأنها تعريض حياة الإنسان وسلامته للخطر، وتدمير الممتلكات المادية، وتشتمل على أعمال التفجير والحرق والإغراق وإشعال المواد الخائفة وإثارة الفوضى في وسائل النقل والمواصلات والتخريب في الممتلكات والمرافق وتلويث الأغذية ومياه الشرب، وما يسفر عن ذلك من أمراض تصيب الإنسان أو الحيوان أو النباتات».

أيضا عرفته لجنة القانون الدولي التابعة لمنظمة الأمم المتحدة في مشروع قانون مكافحة جرائم الأمن والسلام الإنساني في المادة 24 منه بأن «قيام شخص أو مجموعة من الأشخاص بمفردهم أو بالاشتراك مع آخرين بارتكاب أو تنظيم أو تمويل أو تشجيع أو التفاوض عن أفعال العنف والتدمير ضد دولة أو أشخاص أو ممتلكات».

تعرضت أيضا الاتفاقية العربية لمكافحة الإرهاب لتعريفه بأنه عبارة عن «أي عمل أو تهديد بالعنف أيا كانت دوافعه أو أغراضه يقع تنفيذا لأغراض جنائية فردية أو جماعية سعيا لثب الدرع بين الأفراد، أو إلحاق الأذى بهم في أجسادهم أو حرياتهم، أو الإضرار بالبيئة أو بالمنشآت العامة أو الخاصة، أو الاستيلاء عليها، أو تهديد الموارد الوطنية».

وعرفته اتفاقية الأمم المتحدة لقمع تمويل الإرهاب بأنه عبارة عن «أي عمل يؤدي إلى الوفاة أو الإصابة الخطيرة للمدنيين بقصد ترويعهم أو إجبار الحكومة على القيام بعمل أو الامتناع عن عمل».

وعرفه الاتحاد الأوروبي بأنه عبارة عن واحد أو أكثر من الأفعال التالية:

- ترهيب السكان بصورة خطيرة.
- محاولة الضغط على الحكومة أو إحدى المنظمات الدولية ل أداء عمل معين أو الامتناع عن أدائه دون مبرر.
- زعزعة الاستقرار السياسي أو الاقتصادي أو النظام الدستوري في دولة أو منظمة.

- الاعتداء على السلامة الجسدية للشخص على النحو الذي قد يؤدي إلى وفاته.
- الاختطاف وأخذ الرهائن.

- التدمير الواسع للمرافق العامة والحكومية أو عناصر البنية التحتية أو نظم النقل والمواصلات ونظم المعلومات على نحو يعرض حياة الأشخاص أو الممتلكات للخطر.

- الاستيلاء على السفن أو الطائرات أو غيرها من وسائل النقل العام أو نقل البضائع.

- صناعة وحيازة ونقل الأسلحة والمتفجرات والأسلحة النووية أو البيولوجية أو الكيميائية.

- إطلاق المواد الخطرة أو المتفجرات أو التسبب في حدوث الحرائق، وغيرها مما يؤثر على سلامة الإنسان والممتلكات.

- تعطيل إمدادات الماء أو الكهرباء أو غيرها من الموارد الطبيعية التي يحتاج إليها الإنسان.

- التهديد بارتكاب أي فعل مما سبق.

هذا وقد تبني القانون المصري هذا الاتجاه، حيث عرف الإرهاب في المادة الثانية من القانون رقم 27 لسنة 1992 الخاص بمكافحة الإرهاب بأنه عبارة عن «كل استخدام للقوة أو العنف أو التهديد أو الترويع يلجأ إليه الجاني تنفيذا لمشروع إجرامي فردي أو جماعي بهدف الإخلال بالنظام العام أو تعريض سلامة المجتمع وأمنه للخطر إذا كان من شأن ذلك إيذاء الأشخاص أو إلقاء الرعب بينهم أو تعريض حياتهم أو حرياتهم أو أمنهم للخطر أو إلحاق الضرر بالبيئة أو بالاتصالات أو المواصلات أو الأموال أو بالمباني أو بالأماكن العامة أو الخاصة أو احتلالها أو الاستيلاء عليها أو منع أو عرقلة ممارسة السلطات العامة أو دور العبادة أو معاهد العلم لأعمالها أو تعطيل تطبيق الدستور أو القوانين أو اللوائح».

ونحن من جانبنا ننضم للاتجاه الثاني في تعريف الإرهاب، ونرى عدم تقييده باشتراط قصد خاص يجب توافره عند ارتكابه، وذلك للأسباب التالية:

1- أن من أهم ما يميز الإرهاب، كما يري جانب من الفقهاء، ضخامة حجم الضرر الناتج عنه، وذلك بصرف النظر عن نية أو قصد مرتكبه. فالإرهاب كجريمة تسعى الدول لمواجهةته بشتى الطرق ليس لنية أو قصد مرتكبه، ولكن لضخامة الأضرار الناجمة عنه وخطورتها. وهذا ما أكده مجلس الأمن الدولي في قراره رقم (1566) لسنة 2004، والذي دعا من خلاله الدول إلى

دراسة

وقوع حادث، حيث أن المادة 20 من الاتفاقية قد عدت لهم الوسائل التي يمكنهم الاعتماد عليها لدفع هذه المسؤولية، فكانوا يفضلون الاعتماد عليها أكثر من البحث عما إذا كانت الواقعة المسببة للضرر تعد حادث أم لا.

لكن هذا الأمر قد شهد تغييراً، وذلك للأسباب التالية:

1- أن الاتفاقيات الدولية منذ منتصف الستينيات بدأت تستبدل نظام المسؤولية القائم على الخطر بالمسؤولية القائمة على الخطأ، الأمر الذي تسبب في الحد من طرق دفع المسؤولية وقصرها على وسيلة واحدة هي خطأ المضرور، الأمر الذي دفع بالنقلين الجويين للبحث في مدى إمكانية دفع مسؤوليتهم بنفي صفة الحادث عن الواقعة.

2- أن اتفاقية مونتريال لسنة 1999 رغم أنها أخذت بنظامي المسؤولية الموضوعية والمسؤولية القائمة على الخطأ المفترض، إلا أن الصياغة التي ظهرت عليها المادة 17 توحى بضرورة إثبات المضرور وقوع حادث، دون أن يكون مكلفاً بإثبات نسبة هذا الحادث لخطأ الناقل. الأمر الذي تبدو معه أهمية تحديد المقصود بالحادث، سواء بالنسبة للمضرور لإقامة مسؤولية الناقل، أم بالنسبة للناقل للتخلص من المسؤولية.

3- أن ظهور صوراً جديدة من مخاطر النقل الجوي؛ مثل مخاطر الإرهاب والقرصنة أثار التساؤل حول مدى اعتبار مثل هذه المخاطر من قبيل الحوادث التي يسأل عنها الناقل.

والوضع على هذا النحو يفرض ضرورة الوقوف على ماهية الحادث المسؤول عنه الناقل الجوي، للنظر في مدى اعتبار الإرهاب بالمفهوم السابق من قبيل الحوادث المسؤول عنها الناقل من عدمه، و ذلك على التفصيل التالي:

المبحث الأول

ماهية الحادث المسؤول عنه الناقل الجوي

عند مطالعة التشريعات المعنية بتنظيم مسؤولية الناقل بصورة عامة تبين أنها تفرق بين مصطلح الحادث والحادثة، الأمر الذي تطلب ضرورة التمييز في ما بين المصطلحين، ثم التعرض لتعريف الحادث الجوي، وذلك على البيان التالي:

المطلب الأول

التمييز بين الحادثة والحادث في مجال النقل الجوي

أثار تحديد المقصود بالحادث الجوي جدلاً واسع النطاق. فقد ذهب جانب من الفقه إلى عدم جدوى ورأى أنها ألفاظ مترادفة، (Occurrence) والحادثة (Accident) التمييز في مجال النقل الجوي بين الحادث تعطي معاني متماثلة، في حين رأى اتجاه آخر يمثل غالبية الفقه أن هناك فرقا بين الأمرين، حيث يرى أن الحادث أضيق مدلولاً من الحادثة، فكلمة الحادثة تشمل كافة الأسباب المؤدية للضرر، ومن ثم يسأل الناقل عن كل حادثة تؤدي إلى وقوع الضرر ولو كان سبب وقوعها أجنبي عن النقل (كما لو تلوثت البضاعة لتجاورها ببضاعة أخرى ضارة). ويرى فريق آخر أن الفرق ما بين الحادث والحادثة يكمن في أن الحادث لا يقع إلا في حالة نقل الأشخاص،

التصدي لكل الأفعال التي تعد من قبيل الإرهاب، وذلك بصرف النظر عن سبب ارتكاب هذه الأفعال (سياسية أو فلسفية أو أيديولوجية أو بسبب الجنس أو العقيدة أو لأسباب أخرى). ويضيف البعض لذلك أن الإرهاب لا يمكن تعريفه بصورة موضوعية إلا من خلال طبيعة الفعل، وليس من خلال تحديد مرتكبه أو من خلال السبب الذي ارتكب من أجله.

2- أن الاتجاه الأول جاء متأثراً بالنظرة التقليدية للإرهاب، والتي ظهرت في المراحل الأولى لظهوره، والتي ركزت بشدة على الجانب السياسي له، حيث تمثل في ممارسة أعمال العنف المتبادل بين السلطة السياسية ومجموعات الثوار المناهضة. لكن الإرهاب شهد تطوراً في مفهومه، جاء على أثر توظيف أعمال العنف ليس فقط لخدمة الأغراض السياسية، ولكن أيضاً لغيرها من الأغراض الإجرامية (كالابتزاز وتحقيق مآرب شخصية أو ذاتية). فالعنصر المميز للإرهاب يكمن في وقوعه من خلال تنظيم إجرامي، وضخامة الآثار المترتبة عليه.

3- أن حوادث الإرهاب المعاصرة تشهد بأنه أصبح لا يرتكب فقط لأغراض سياسية، ولكنه يرتكب أيضاً لأغراض اقتصادية وعقائدية وعنصرية، فوفقاً للاتجاه الذي يري أن القرصنة البحرية تعد من قبيل الإرهاب، يلاحظ أن هذه العمليات ترتكب بعيداً عن الأغراض السياسية، ولكنها ترتكب لأغراض السطو والعدوان والاستيلاء على الأموال.

وبناء عليه يبدو لنا تعريف الإرهاب بأنه عبارة عن استخدام العنف بصورة منمطة وغير مشروعة أو التهديد به (كالنهب أو الاحتجاز أو الاعتقال أو الإطلاف)، على النحو الذي من شأنه الإضرار بالأشخاص أو بالأموال أو بالمباني أو بالأموال العامة أو الخاصة أو احتلاله أو الاستيلاء عليها أو تعطيل سير الملاحة، وذلك أياً ما كان الدافع من وراء هذا.

الفصل الأول

مدى اعتبار الإرهاب حادثاً يسأل عنه الناقل الجوي

ارتباط مسؤولية الناقل الجوي بوقوع حادث:

يلاحظ من خلال مطالعة نصوص التشريعات الدولية والوطنية المعنية بالطيران المدني أنها اشترطت لقيام مسؤولية الناقل عما يصيب الراكب من أضرار الوفاة أو الجرح أو الإصابة أن يكون ذلك ناشئاً عن حادث. فقد قضت كل من المادة 17 من اتفاقية وارسو والمادة 17 من اتفاقية مونتريال على أن يسأل الناقل عن أضرار الوفاة أو الإصابة أو الأذى الجسدي الذي يصيب الراكب إذا كان الحادث الذي سبب الضرر قد وقع على متن الطائرة أو أثناء عمليات الصعود والهبوط. أيضاً نصت المادة 287 من قانون التجارة المصري الجديد رقم 17 لسنة 1999 على أن « يسأل الناقل الجوي عن الضرر الذي يحدث في حالة وفاة الراكب أو إصابته بجروح أو بأي أذى بدني آخر إذا وقع الحادث الذي أدى إلى الضرر أثناء وجود الراكب في حراسة الناقل أو تابعيه داخل مطار القيام أو في الطائرة أو داخل مطار الوصول أو في أي مطار أو مكان آخر تهبط فيه الطائرة اختياراً أو اضطراراً». وعلى الرغم من صراحة النصوص السابقة في اشتراط وقوع حادث لقيام مسؤولية الناقل، إلا أن الناقلين في ظل اتفاقية وارسو لم يكن يشغلهم كثيراً نفي مسؤوليتهم بإثبات عدم

الوصول، وما يقتضيه ذلك من قيام الراكب بالخضوع التام لتعليمات الناقل وتوجيهاته، ومن ثم مسؤوليته الكاملة عن سلامته.

التعريفات التشريعية:

عرف قانون الطيران الفيدرالي الأمريكي الحادث الجوي بأنه عبارة عن كل واقعة تحدث أثناء عمل الطائرة تتسبب في وفاة الراكب أو إصابته إصابة خطيرة نتيجة وجوده على متنها أو اتصاله المباشر بها أو أي شيء متعلق بذلك، وذلك في الوقت ما بين ركوب الشخص قاصدا الطيران حتى الوقت الذي يغادر فيه جميع الركاب تلك الطائرة.

عرفه أيضا قانون الطيران المدني المصري رقم 28 الصادر في 19 ابريل لعام 1981 في المادة (32/1) بأنه « كل واقعة تكون مرتبطة بتشغيل الطائرة، وتقع في الفترة ما بين صعود الشخص إلى الطائرة بقصد الطيران حتى وقت مغادرته لها، ويترتب عليها إحدى النتائج المشار إليها فيما يلي:
أ- وفاة أي شخص أو إصابته بإصابة بالغة نتيجة وجوده على متن الطائرة أو احتكاكه بها مباشرة أو بأي شيء مثبت فيها.

ب- إصابة الطائرة بعطب جسيم.

ت- تستثنى الإصابات البالغة أو المميتة التي لا تترتب مباشرة على تشغيل الطائرة، وهي:

- 1- الوفاة لأسباب طبيعية.
- 2- الإصابات التي يتسبب فيها الشخص لنفسه.
- 3- الإصابات التي يتسبب فيها أشخاص آخرون.
- 4- إصابة الأشخاص المتسللون للطائرة خارج مقصورة الركاب.
- 5- إصابة العاملين على الأرض قبل قيام الطائرة بالرحلة أو بعد نهايتها.

التعريفات القضائية:

وعلى صعيد الأحكام القضائية، فقد عرف القضاء الإنجليزي الحادث الجوي بأنه عبارة عن كل واقعة مفاجئة تخل بالسير العادي للرحلة الجوية، ولا يعود سببها للراكب.

كما عرفته المحكمة العليا الأمريكية بأنه عبارة عن كل واقعة مفاجئة وغير متوقعة تؤدي إلى أذى بدني أو خسارة مادية.
أما القضاء الفرنسي فقد عرفه بأنه عبارة عن « كل واقعة مفاجئة ومستقلة عن إرادة الناقل وتابعيه».

التعريفات الفقهية:

عرف بعض الفقه الحادث الجوي بأنه عبارة الحالة التي تعطب فيها الطائرة ويصاب الركاب والطاقم والغير»، وعرفه آخرون بأنه عبارة عن « كل أمر طارئ ناتج عن عملية النقل ذاتها »، عرف أيضا بأنه عبارة عن « كل حادث فجائي وغير متوقع ينجم عنه أضرار جسيمة أو مادية».

ويبدو لنا أن التعريفات السابقة محل نقد من وجوه عدة، أهمها:

- 1- أنها ربطت وقوع الحادث الجوي بتحقيق أضرار مادية معينة، وهذا يتنافى مع واقع هذه الحوادث، التي تتعدد صور الأضرار الناجمة عنها،

أما الحادثة فهي تقع في حالة نقل البضائع لما يتمتع به الناقل من سلطة وسيطرة على البضائع لا تتحقق له بخصوص الأشخاص. ويرى فريق آخر وجه التفرقة بين الحادث والحادثة يكمن في ارتباط وقوع الحادث بسبب ينجم عن استغلال الطائرة، بحيث إذا ما كان وقوعها منفصلا عن هذا الاستغلال فلا تعد حادثاً، أما الحادثة فهي كل ما ينجم عن الرحلة الجوية من أسباب تؤدي إلى وقوع الضرر بصرف النظر عن ارتباطها من عدمه باستغلال الطائرة.

ونحن من جانبنا نرى ضرورة التفرقة في ما بين الحادث والحادث. فالملاحظ أن الاتفاقيات الدولية المعنية بتنظيم النقل الدولي سواء النقل البحري أم الجوي قد حرصت على تبني هذه التفرقة، فقد عبرت كل من اتفاقية هامبورج وروتterdam للنقل البحري عن سبب قيام مسؤولية الناقل البحري في حالة نقل البضائع (Accident) بينما تبنت اتفاقية وارسو ومونتريال مصطلح الحادث، (Event) - (Occurrence) بالحادثة في حالة نقل الأشخاص. ولعل هذا يعود كما يرى جانب من الفقه إلى الرغبة في توسيع نطاق مسؤولية الناقل البحري للبضائع عن الأسباب المؤدية للأضرار بالبضائع، عما هو الحال بالنسبة لناقل الأشخاص، حيث إن الأول يتمتع بسيطرة واسعة على البضائع التي توجد تحت حراسته منذ استلامها وحتى تسليمها، الأمر الذي يبرر امتداد مسؤوليته عن كافة الأسباب المؤدية للأضرار التي تلحق بها. أما في حالة نقل الأشخاص، فالناقل لا يتمتع بسيطرة كاملة على الشخص، حيث إن الأخير يتمتع بقوة ذاتية في الحركة والتنقل، وذلك على النحو الذي قد يجعله يساهم في الإضرار بنفسه، ومن ثم لا يسأل الناقل عن كافة الأسباب المؤدية للإضرار به.

يضاف إلى ذلك أن التفرقة ما بين المصطلحين من شأنها أن تضع تنظيمًا دقيقاً لمسؤولية الناقل، حيث ستوقف طبيعة مسؤوليته عن الحوادث بحسب طبيعة سبب الضرر، حادث أم حادثة، الأمر الذي سيشكل ضمانة للراكب، من حيث توسعة نطاق مسؤولية الناقل عن الأسباب التي يمكن أن تؤدي إلى وقوع الحوادث الجوية.

وتبدو أهمية التفرقة السابقة في تركيز الانتباه على أن البحث عن مدى مسؤولية الناقل عن أضرار الإرهاب سوف يكون في ضوء مفهوم الحادث المتوافق مع طبيعة النقل الجوي وبالمعنى الذي قصدته الاتفاقيات الدولية الخاصة بهذا النقل، وما استقرت عليه أحكام المحاكم في هذا الشأن، وليس وفقا لمفهوم الحادثة المعروف في النقل البحري.

وفي كافة الأحوال تبدو أهمية الوقوف على تعريف محدد للحادث في مجال النقل الجوي، وذلك على النحو التالي:

المطلب الثاني

تعريف الحادث المسؤول عنه الناقل الجوي

تعددت التعريفات التي تعرضت لبيان المقصود بالحادث المسؤول عنه الناقل الجوي، ويبدو لنا أن هذا التعدد يعود إلى خصوصية ظروف البيئة التي تتم فيها الرحلة الجوية، والتي تتسم بكثرة أنواع المخاطر وتعددتها، ومن ثم تعدد أسباب وقوع الحوادث الجوية. يضاف لذلك خصوصية العلاقة التي تجمع الناقل بالراكب منذ لحظة تواجده في مطار القيام وحتى مغادرته مطار

الناقل من شأنها أن تؤدي إلى الإضرار بالراكب. ولا يمكن القول بأن هذا التعريف الموسع للحوادث الجوي سوف يمثل تشديداً في مسؤولية الناقل، حيث إن قطاع النقل الجوي قد شهد تطوراً كبيراً في الآونة الأخيرة، سواء على صعيد التجهيزات الفنية أم على صعيد الكفاءات البشرية، وذلك على النحو الذي زاد من قدرة الناقل على توقع الحوادث وتفاديها والتعامل معها. ولعل هذا ما يفسر لنا موقف الاتفاقيات الدولية التالية لاتفاقية وارسوا، والتي سعت لتبني نظام المسؤولية الموضوعية القائمة على أساس المخاطر، وذلك إدراكاً من جانبها بالتقدم الهائل الذي شهده قطاع الطيران من ناحية، وذلك على النحو الذي يبرر تشديد مسؤولية الناقل.

ولعل في تبني هذا المفهوم الموسع للحوادث الجوي ما يوفر ضماناً للمستفيد من خدمات النقل الجوي، فهو كطرف ضعيف في عقد النقل يقبل الخضوع التام لسيطرة الناقل وتعليماته، في الوقت الذي يمارس الأخير لنشاطه في ظل مخاطر من نوع خاص، تقتضى ضرورة توفير الضمانات الكافية لهذا المستفيد، والتي يأتي على رأسها تبني مفهوم موسع للحوادث الجوي.

ولعل هذا التفسير الموسع للحوادث الجوي يسمح باعتبار الإرهاب حادثاً جويًا يمكن أن يسأل عنه الناقل. فالإرهاب لا يخرج عن كونه واقعة تظل بالسير العادي للرحلة الجوية من شأنها الإضرار بالراكب. وقد وجد هذا التفسير صدىً كبيراً في أجواء المحاكم عندما تعرضت لبحث مدى اعتبار الإرهاب حادثاً جويًا من عدمه.

ففي قضية ساليرنو ضد شركة طيران بان أمريكان (Salerno v. pan American world Airway)، والتي تلخص وقائعها في أن السيدة ساليرنو استقلت الطائرة التابعة لشركة الطيران بان أمريكان المتجهة من ميامي إلى أورجواي ذهاباً وإياباً، وأثناء رحلة العودة علم طاقم الطائرة بأن هناك قبلة على متنها، فقاموا بالتفتيش إلى أن تمكنوا من العثور عليها، الأمر الذي أصاب الركاب بالذعر الشديد، مما تسبب في إصابة السيدة ساليرنو بانفجار أدى إلى إجهاضها من حملها. وقد قامت على أثر ذلك برفع دعوى لمطالبة شركة الطيران بالتعويض. وعندما نظرت محكمة جنوب نيويورك هذه الواقعة، قررت بأن الحدث الذي أصاب السيدة ساليرنو بالإجهاض غير متوقع ويخل بالسير الطبيعي للأمر، ومن ثم فإن المحكمة تعتبره من قبيل الحوادث الجوية التي يسأل عنها الناقل.

وفي واقعة أخرى تلخص أحداثها في أنه أثناء قيام طائرة تابعة لشركة الخطوط الجوية السويسرية برحلة من سويسرا إلى نيويورك، قامت جماعة مسلحة بإجبار قائد الطائرة على الهبوط ببحراء الأردن واحتجاز ركبها كرهائن، وكان ضمن ركب هذه الطائرة سيدة تدعى هسرل، حيث قامت على أثر انتهاء الاحتجاز برفع دعوى لمطالبة شركة الطيران عن تعويض الأضرار التي ألتمت بها، وقد دفعت شركة الطيران دعوى السيدة هسرل بالقول أن اختطاف الطائرة وتحويل مسارها لا يعد حادثاً جويًا.

وأثناء نظر الدعوى أمام محكمة جنوب نيويورك استجابت المحكمة لمطلب السيدة هسرل ورفضت دفع شركة الطيران، حيث ذهبت إلى أن لفظ «الحادث» ينصرف إلى كل واقعة مفاجئة مرتبطة بعملية النقل، حتى

بل ويتنافى مع ما تشهده من تغيرات بسبب تطور أسباب وقوعها، وذلك على النحو الذي يصعب معه حصرها في أنواع معينة. فعلى سبيل المثال يمكن أن يقع الحادث لمجرد احتجاز الطائرة بمن عليها لمدة معينة على النحو الذي يؤدي إلى تأخير وصول الركاب أو البضائع، أو تعرض الطائرة لسطو مسلح يؤدي إلى سرقة الركاب أو البضائع، أو اختطاف الطائرة وتهديد ركبها على النحو الذي يتسبب في إصابتهم بأضرار نفسية.

2- يعاب على هذه التعريفات أيضاً أنها قصرت الحوادث الجوية على الأضرار التي تقع أثناء الرحلة الجوية، رغم أن الواقع العملي يشهد بأن هناك العديد من الحوادث التي تقع قبل بداية الرحلة (كما لو تم الاعتداء على الراكب أثناء تواجده في صالة الاستقبال أثناء انتظار بداية الرحلة) وتعتبر من قبيل الحوادث الجوية. كما أن هذا يتفق مع طبيعة التزام الناقل بالسلامة، الذي يبدأ من وجهة نظرنا من اللحظة التي يضع فيها الراكب نفسه تحت سيطرة الناقل في مطار الإقلاع، وليس من وقت بداية الطيران.

3- أن هذه التعريفات قد قصرت وقوع الحوادث الجوية على الوقائع المتصلة بنشاط قائد الطائرة، والتي تتركز غالباً في الأنشطة الملاحية، رغم أنه من المتصور أن تقع الحوادث الجوية في غير ذلك (كالحوادث الناشئة عن عدم تأمين الراكب أثناء انتقاله من صالة الاستقبال إلى سلم الطائرة). كما أن الاتجاهات القانونية الحديثة أصبحت تعطي للحوادث الجوي تفسيراً موسعاً، بحيث يشمل كل واقعة تظل بالسير العادي للأمر، ويترتب عليها المساس بسلامة الراكب، سواء كانت مرتبطة بالاستغلال الجوي أو بمناسبتها. كما منحت تفسيراً موسعاً لمصطلح تابعي الناقل، الأمر الذي تسبب في اتساع مفهوم الحوادث الجوية.

4- أن التفسير الموسع للحوادث الجوي يتفق مع طبيعة التزام الناقل بسلامة الراكب، الذي يعد وفق الراجح التزام بتحقيق نتيجة؛ فالغاية من التزام الناقل في ضوء طبيعة اتفاق الأطراف وما اتجهت إليه نياتهم ومقتضيات حسن تنفيذ العقد تستلزم تحقيق شيء معين، وهو سلامة الراكب، فالناقل ليس مكلف فقط بنقل الراكب من مكان الإقلاع لمكان الوصول بأي حالة، ولكن يجب نقله سالماً.

5- أن موقف اتفاقية مونتريال يؤكد دعم تبني المفهوم الموسع للحوادث الجوية، حيث أن جعلها مسؤولية الناقل مسؤولية موضوعية في حدود معينة، وقائمة على الخطأ المفترض في حدود أخرى، يعكس الرغبة في تقرير مسؤولية الناقل عن كافة أسباب الضرر التي تلحق بالراكب، ومن ثم التوسيع من مفهوم الحادث الجوي.

وبناء عليه يبدو لنا تبني مفهوم موسعاً للحوادث الجوية، وذلك نظراً لتعدد وتباين وتطور أسباب وقوع هذه الحوادث (أسباب أمنية أو ملاحية أو أسباب تتعلق بالطائرة أو بطبيعة حملتها...)، الأمر الذي يدفعنا للقول بعدم ملائمة ربطها بوقت معين أو بشخص معين أو بأضرار معينة، بل الأنسب خاصة في ظل ما تشهده هذه الحوادث من تطورات في أساليب وطرق ارتكابها تبني تعريفاً موسعاً لها، بحيث ينصرف الحادث إلى كل واقعة مرتبطة بنشاط الناقل من شأنها الإضرار بالراكب، وذلك بصرف النظر عن وقت وقوعها، والأسباب التي تقف وراءها، أو الأشخاص المتسببين فيها. وبناء عليه نرى تعريف الحادث الجوي بأنه عبارة عن كل واقعة مرتبطة بنشاط

ولو كانت خارجة عن سيطرة الناقل. وقد دعمت المحكمة هذا التفسير بالأسباب التالية:

* أنه ليس في الاتفاقية ما يفيد عدم اتساع مصطلح الحادث للأفعال غير المشروعة التي ترتكب من الغير .
* أن الإنصاف يقتضي تحميل شركة الطيران تبعه مخاطر الإرهاب خاصة في مواجهة الركاب المضرورين نظرا لقدرتها على اتقاء هذه المخاطر والسيطرة عليها، بدليل ما جاء في الأعمال التحضيرية لاتفاقية مونترال (وهي الاتفاقية التالية لاتفاقية وارسو 1929) من إلقاء تبعه عمليات التخريب على الناقل الجوي.

* أن شركة الطيران هي الأقدر على ضبط الإرهابيين والمختطفين وتجنب هذه الحوادث، من خلال سيطرتها على الطائرة واتخاذ التدابير اللازمة لمنع وقوع حوادث الإرهاب.

ومما سبق يتضح أن حادث الإرهاب داخل في مضمون الحادث المسؤول عنها الناقل الجوي، وذلك بالنظر إلي أن هذا الحادث مما يخل بالسير العادي للرحلة الجوية وناجم عنها ومرتبطة بها. فالتقدم الذي يشهده قطاع النقل الجوي يجعل من الإرهاب حادثاً يمكن للناقل توقعه ودفعه من خلال الاستعانة بالتدابير الأمنية الكافية وتجهيز الطائرة وطاقمها بكافة الوسائل التي يمكن من خلالها التصدي لما يقع من عمليات الإرهاب. يضاف لذلك أن الركاب كطرف ضعيف في عملية النقل يجب تعويضه عما يلحق به من أضرار الإرهاب، لعظم الأضرار المادية والنفسية التي تلحق به على أثر وقوع هذا الحادث.

وبناء على ما سبق يعد إرهاب حادثاً يسأل عنه الناقل الجوي، وذلك للأسباب التالية:

1- اتساع المفهوم الذي تبناه كل من القانون المصري وكذلك الاتفاقيات الدولية للحادث الجوي يقتضي القول بأنها تشتمل على كل واقعة تخل بالسير العادي لعملية النقل الجوي، وذلك بصرف النظر عن ارتباط وقوع الحادث باستغلال الطائرة أو بخطأ الناقل أو تابعيه، وبصرف النظر عن مدي توقع هذا الحادث أو إمكانية دفعها، بل يكفي مجرد وقوع ضرر بالراكب . وهذا المفهوم الموسع من شأنه اعتبار الإرهاب من قبيل الحوادث الجوية، فالإرهاب كواقعة تخل بالسير العادي لعملية النقل، من خلال الاعتداء على أمن الطائرة، وذلك على النحو الذي من شأنه إلحاق الضرر بها أو بحمولتها.

2- أن أحكام القضاء سعت على أثر تزايد الأنشطة الإرهابية إلى تبني مفهوم موسع للحادث الجوي بغية اعتبار هذه الأنشطة من قبيل الحوادث المسؤول عنها الناقل. وقد ظهر صدى هذا الأمر في أحكام المحاكم الأمريكية عندما كانت تتصدى للفصل في منازعات المسؤولية عن هذه الاعتداءات، حيث اكتفت هذه المحاكم لوقوع الحادث مجرد وقوع ضرر بالطائرة أو حمولتها . وقد ساعد هذا التوسع في تفسير الحادث ليس فقط مجرد اعتبار الاعتداءات الإرهابية من قبيل الحوادث الجوية، ولكن أيضاً في إعفاء الراكب من عبء إثبات خطأ الناقل كي يقيم مسؤوليته عن هذه الاعتداءات.

3- على أثر ما شهده العالم من تنامي وتضاعف وتيرة العمليات الإرهابية خاصة بعد أحداث الحادي عشر من سبتمبر، ظهرت اتجاهات قوية بتعديل نصوص الاتفاقيات الدولية القائمة الخاصة بالطيران المدني،

وقد كانت أولى الملاحظات التي أبدت على الاتفاقية هي ضيق النصوص المنظمة للأفعال التي هي حوادث تخل بأمن الطائرة، وأن الأمر يحتاج إلى توسعة هذه الأفعال لمواجهة مستجدات الأنشطة الإرهابية.

والسؤال الذي يثور في هذا الصدد هل كل حوادث الإرهاب التي تقع أثناء الرحلة سوف يسأل عنها الناقل باعتبارها حادثاً جويًا، أم أن هناك ضوابط يجب أن تتوافر حتى يسأل الناقل الجوي عن هذه الحوادث؟

المبحث الثاني

الضوابط القانونية لاعتبار الإرهاب حادثاً يسأل عنه الناقل الجوي

في ضوء ما جاء بنص المادة (17) من اتفاقية مونترال، وأيضاً ما جاء في اتفاقية وارسو في ذات الشأن، يتضح أن هناك ضوابط معينة يجب توافرها لمسؤولية الناقل عما يقع من حوادث ، ومن ثم لا يمكن القول بمسؤولية الناقل عن كافة حوادث الإرهاب، ولكن هناك ضوابط معينة يجب توافرها لذلك.

وتتلخص هذه الضوابط فيما يلي:

1- أن يكون حادث الإرهاب مرتبطاً بعملية النقل.

2- أن يقع حادث الإرهاب أثناء فترة النقل.

ويقتضي الأمر التعرض لهذين الضابطين وذلك على التفصيل التالي:

المطلب الأول

أن يكون حادث الإرهاب مرتبطاً بعملية النقل

تعددت الاتجاهات الفقهية والقضائية التي تصدت لتفسير ارتباط الحادث الجوي بعملية النقل لاتجاهات عدة على التفصيل التالي:
الاتجاه الأول/ أن يكون الحادث مرتبطاً بعملية الاستغلال الجوي للطائرة:

ذهب اتجاه من الفقه إلى تفسير المقصود بكون الحادث مرتبطاً بعملية الناقل أن يكون الحادث مرتبطاً بعملية الاستغلال الجوي، بحيث تقتصر مسؤولية الناقل فقط على الحوادث المرتبطة باستغلال الطائرة، وهي المخاطر الجوية التقليدية، مثل (مخاطر الجو) الرياح والعواصف الجوية (والمخاطر الميكانيكية) كالخلل الفني في آلات أو أجهزة الطائرة، ومن ثم إذا لم يكن الحادث مرتبطاً بالاستغلال الجوي فلا يسأل عنه الناقل. فلو أن الحادث الذي وقع للراكب قد وقع وهو في ساحة الاستقبال أو في باحة المطار فهذا لا يعد حادثاً وفقاً لمعيار الاستغلال الجوي.

ويترتب على الأخذ بهذا التفسير استبعاد وصف الحادث عن واقعة الإرهاب، باعتبار أن هذه الواقعة ليست من الحوادث المرتبطة بعملية الاستغلال الجوي.

وقد شهد هذا الاتجاه تأييداً واسع النطاق من قبل القضاء الأمريكي، والذي عرض عليه قضية تتلخص وقائعها في أن السيدة Hessa Schne-der سافرت على متن إحدى الطائرات التابعة لشركة الطيران TRANS-PORT COMPANY SWISS AIR المتجهة من إسرائيل إلى بوسطن، وأثناء الرحلة طلب منها أحد الركاب الجالسين بجوارها الذهاب إلى الممر، لكن



دراسة

الحوادث الناجمة عن عملية النقل الجوي.

وبناء عليه يشترط حتى يسأل الناقل عن أضرار الإرهاب أن تكون هذه الأضرار مرتبطة بعملية النقل الجوي، أي مرتبطة بنشاط الناقل وبالالتزامات المكلف بها في مواجهة الراكب بداية من خضوعه لرقابة وإشراف الناقل، وذلك بصرف النظر عن وقوع هذه الأضرار بسبب خطأ الناقل أم لا، وبصرف النظر عن كون هذه الأضرار مرتبطة بالاستغلال الجوي للطائرة أم لا. فأعمال القرصنة واحتجاز الركاب أو اختطافهم من صالة المطار قبل صعود الطائرة أو بعد النزول منها، تعد من الحوادث المرتبطة بعملية النقل، ومن ثم يسأل عنها الناقل.

من ناحية أخرى لا يسأل الناقل عن أضرار الإرهاب متى ثبت أنها غير مرتبطة بعملية النقل، حيث أن واقعة الإرهاب في مثل هذه الحالة لن تعد من قبيل الحوادث الجوية المسؤول عنها الناقل، وذلك كما لو أن الاعتداء الإرهابي قد وقع على الراكب قبل دخوله المطار وقبل خضوعه لتعليمات الناقل، أو حتى وقعت أثناء توجهه للطائرة من تلقاء نفسه دون الالتزام بتعليمات الناقل وتوجيهاته.

وقد ظهر صدي هذا التفسير في العديد من أحكام القضاء المختلفة. ففي قضية السيدة هسرل سابقة الذكر اعتبرت المحكمة عملية اختطاف الطائرة وتحويل مسارها حادثاً يسأل عنه الناقل الجوي، رغم أنه غير مرتبط من حيث الأصل بعملية الاستغلال الجوي للطائرة، لكنه مرتبط بنشاط الناقل أيضاً في قضية ريتشي في مواجهة شركة الطيران الأمريكية، والتي تتلخص وقائعها في أن المدعى قد تم الاعتداء عليه بالضرب من قبل راكب مجاور له أثناء الرحلة الجوية مما أصابه بأضرار جسيمة. وعندما عرض الأمر على محكمة استئناف نيويورك قضت باعتبار هذه الواقعة حادث جوي، وذلك على الرغم من عدم ارتباطها من حيث الأصل بعملية الاستغلال الجوي.

المطلب الثاني

أن يقع حادث الإرهاب أثناء فترة النقل

نصت المادة (17) من اتفاقية وارسو على أن يكون الناقل مسؤولاً عن ما يلحق الراكب من ضرر إذا ما كان الحادث الذي تسبب في الضرر قد وقع على متن الطائرة أو أثناء عمليات الصعود والهبوط.

نصت أيضاً المادة (17/1) من اتفاقية مونتريال على أن « يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ في حالة وفاة الراكب أو تعرضه لإصابة جسيمة، بشرط أن يكون الحادث الذي سبب الوفاة أو الإصابة قد وقع فقط على متن الطائرة أو أثناء أي عملية من عمليات صعود الركاب أو نزولهم»

ويبدو أن النصوص السابقة تشير بصورة صريحة إلى اشتراط وقوع الحادث خلال فترة النقل، أي تلك الفترة التي يكون فيها الراكب تحت وصاية الناقل وإشرافه، والتي تبدأ مع بداية الرحلة الجوية وتنتهي مع نهايتها.

ويعكس هذا الشرط أهمية خاصة، تبدو في ارتباط قيام مسؤولية الناقل عن حادث الإرهاب بوقوعها خلال فترة معينة فقط، أما ما يقع خارج هذه المدة من حوادث فلا يسأل عنها الناقل.

ويقف وراء هذا الشرط عدة مبررات، أهمها:

1- أنه ليس من الجائز مساءلة الناقل عن الأضرار التي تلحق بالراكب

نظراً لضخامة جسم هذه السيدة، فقد قامت بالارتكاز على جانبها الأيسر مما تسبب في إصابتها في ركبتيها اليسرى على أثر تكرار هذا الأمر. وقد حكمت المحكمة بعدم مسؤولية شركة الطيران عما أصاب هذه السيدة من أضرار، وذلك على أساس أن هذه الواقعة لا تعد حادثاً جويًا، لعدم ارتباط هذه الواقعة بعملية الاستغلال الجوي للطائرة.

وطبقاً لهذا الاتجاه لا يعد الإرهاب حادثاً جويًا يمكن أن يسأل عنه الناقل، لعدم ارتباطه بعملية الاستغلال الجوي للطائرة، ومن ثم عدم سريان اتفاقية مونتريال على الاعتداءات الإرهابية التي تصيب ركاب الطائرة بأضرار الوفاة أو الإصابة الجسيمة. فلأن الطائرة تم اختطافها وتغيير مسارها واختطاف ركابها واحتجازهم بعيداً عن الطائرة، فلا يعد هذا حادث جوي طبقاً لهذا الرأي لعدم ارتباطه بالاستغلال الجوي للطائرة.

الاتجاه الثاني/ أن يؤدي الحادث إلى الأضرار بالراكب أثناء فترة النقل:

ذهب جانب من الفقه إلى القول بأن تبني اتفاقية مونتريال لنظام المسؤولية الموضوعية القائمة على أساس المخاطر، يشير إلى أن الناقل مسؤول عن كافة الأسباب المؤدية للضرر بصرف النظر عن ارتباطها أو عدم ارتباطها بعملية النقل، ومن ثم يسأل عن كافة الوقائع التي من شأنها أن تضر بالراكب، وذلك دون التقيد بكون الواقعة مرتبطة بالاستغلال الجوي للطائرة من عدمه، وبصرف النظر عن كون هذا الحادث مرتبطاً بنشاط الناقل أم غير مرتبط به.

ونحن من جانبنا لا نتفق مع هذا الرأي، حيث أن تبني نظام المسؤولية الموضوعية من قبل اتفاقية مونتريال لا يعنى المسؤولية المطلقة للناقل عن كافة الأضرار التي تصيب الراكب، حتى ولو كان سبب الحادث غير مرتبط بنشاط الناقل. فالمسؤولية الموضوعية رغم أنها لا تشترط تحقق ركن الخطأ لقيام المسؤولية، لكنها تتطلب أن يكون هناك صلة بين نشاط المدين والضرر الذي لحق بالمضروب. ومما يؤكد موقفنا ما عبرت عنه نص المادة (17) من اتفاقية مونتريال لسنة 1999 بصورة غير مباشرة، من اشتراط أن يكون الحادث الذي سبب الوفاة أو الإصابة قد وقع على متن الطائرة أو أثناء أي عملية من عمليات صعود الركاب أو نزولهم، بمعنى آخر أن يكون الحادث مرتبطاً بنشاط الناقل.

رأينا الخاص:

ويبدو لنا عدم ترجيح أياً من الرأيين السابقين، فلا يمكن القول باقتصار الحادث المسؤول عنه الناقل فقط على الوقائع المرتبطة بعملية الاستغلال الجوي، لأن الناقل مسؤول عن سلامة الراكب منذ أن يضع نفسه تحت رقبته وإشرافه حتى قبل أن تبدأ الرحلة بالفعل. من ناحية أخرى لا يمكن القول بمسؤولية الناقل عن كافة الأسباب المؤدية للإضرار بالراكب، لما في ذلك القول من تشديد مبالغ فيه، وغير متفق مع مقصود اتفاقية مونتريال.

ويبدو لنا أن المقصود من ارتباط الحادث بعملية النقل، أن تقع الواقعة المسببة لضرر الراكب مرتبطة بنشاط الناقل، وذلك بصرف النظر عن ما إذا كانت هذه الواقعة تعد خطأ من قبل الناقل أم لا.

ولعل هذا التفسير يقتضيه المنطق، فلا مجال لتحميل الناقل إلا تبعة الحوادث المرتبطة من حيث الأصل بنشاطه. وقد أكدت اتفاقية وارسو هذا المعنى، حيث جاء في المادة 31 منها ما يفيد بأن الاتفاقية لا تسري إلا على

إذا لم يكن هو المسيطر عليه وحده، فإذا شاركه غيره في السيطرة، كان من المحتمل إرجاع الحادث إلى خطأ هذا الغير .

2- أن اشتراط هذا الشرط يعكس ضرورة توافر صلة بين نشاط الناقل والضرر الذي لحق بالراكب بمناسبة وجوده تحت سيطرته.

3- يرتبط تطبيق أحكام الاتفاقيات الدولية الخاصة بالنقل الجوي (وارسو لسنة 1929، ومونتريال لسنة 1999) بوقوع الحادث خلال الفترة التي يكون فيها الناقل مسؤولاً عن الراكب، ومن ثم إذا وقع الحادث خارج هذه الفترة، فلا تنطبق هذه الاتفاقيات، ولكن يطبق القانون الداخلي.

وقد أثير بهذه المناسبة التساؤل حول المقصود بعبارة على متن الطائرة وعبارة عمليات الصعود والهبوط كمعايير للدلالة على فترة النقل المسؤول عنها الناقل؟

أولاً/ المقصود بعبارة على متن الطائرة في حوادث الإرهاب:

وبخصوص تحديد المقصود بعبارة على متن الطائرة فقد ذهب اتجاه من الفقه للقول إن هذه العبارة تنصرف إلى وجود عملية نقل جوي فعلي، وهي التي تبدأ من لحظة إقلاع الطائرة، وتنتهي بتمام هبوطها. وقد ترتب على هذا الرأي نتيجة خاصة بحوادث الإرهاب، وهي أنه إذا ما هبطت الطائرة بصورة اضطرارية خارج المطار فإن مسؤولية الناقل تنتهي بمجرد ابتعاد الراكب عن مشارف الطائرة، وخروجه منها.

وقد شهد هذا الاتجاه تأييداً من قبل بعض أحكام القضاء الأمريكي، وذلك في قضية *CECELIA SZIGETI v. AMERICAN OVERSEAS AIRLINES* التي تلخص وقائعها في أن الطائرة التابعة لشركة الطيران أمريكان أوفرسيز وهي بصدد تنفيذ رحلتها من مطار فرانكفورت إلى مطار بتسبرج، اضطرت للهبوط في مطار نيويورك، وقد قام أحد العمال التابعين للناقل الجوي باصطحاب أحد ركاب الطائرة إلى الإدارة الصحية بالمطار، وهناك اختفى الراكب فجأة، ثم عثر على جثته بعد مرور عشرة أيام ملقاة في خليج بومباي. وعندما عرضت هذه القضية على المحكمة العليا في نيويورك قضت بعدم مسؤولية الناقل عما لحق هذا الراكب من أضرار، وذلك على أساس أن ما أصابه ليس له علاقة بالمخاطر الخاصة للطيران والمرتبطة بتواجد الراكب على متن الطائرة أثناء عملية الطيران.

ونحن من جانبنا لا نتفق مع هذا الاتجاه، ونرى ضرورة تفسير عبارة على متن الطائرة من خلال ربطها بمكان الإقلاع ومكان الهبوط وفق ما تم الاتفاق عليه بين الناقل والراكب في عقد النقل، بمعنى أن الناقل مسؤول عن كافة الأضرار التي تلحق بالراكب خلال نقله من مكان الإقلاع إلى مكان الوصول، بما في ذلك الحالات التي تضطر فيها الطائرة للهبوط بشكل قسري، حيث يمتد المقصود من عبارة على متن الطائرة ليشمل الأمكنة التي يتواجد فيها الراكب بعيداً عن الطائرة، كما في حالة خطفه أو اقتياده في أماكن تبعد عن الطائرة، بحيث يظل الناقل مسؤولاً عن سلامة الراكب، حتى تمام وصول الطائرة إلى المكان المتفق عليه. والقول بغير ذلك يعني أن هبوط الطائرة بصورة فجائية لعلل أو اعتداء إرهابي أو غيره من الأسباب، وقيام الراكب مضطراً بمغادرة الطائرة يجعل الناقل غير مسؤول عما يلحقه من أضرار على أثر ذلك، الأمر الذي لا تقبله قواعد العدالة والمنطق.

ومما يدعم موقفنا هذا، ما جاء في قضية السيدة هسرل سالفة الذكر

والتي تلخصت وقائعها في أنه أثناء قيام طائرة تابعة لشركة الخطوط الجوية السويسرية برحلة من سويسرا إلى نيويورك، قامت جماعة مسلحة بإجبار قائد الطائرة على الهبوط بصحراء الأردن واحتجاز ركبائها كرهائن، وكان ضمن ركب هذه الطائرة سيدة تدعى هسرل، حيث قامت على أثر انتهاء الاحتجاز برفع دعوى لمطالبة شركة الطيران بتعويض الأضرار التي ألتمت بها، وقد دفعت شركة الطيران دعوى السيدة هسرل بالقول أن اختطاف الطائرة وتحويل مسارها لا يعد حادثاً يسأل عنه الناقل الجوي، الأمر الذي لم تستجيب له المحكمة، وحكمت للسيدة بالتعويض عما لحقها من أضرار نتيجة احتجازها بعيداً عن الطائرة، حيث اعتبرت المحكمة أن عبارة على متن الطائرة يقصد بها الفترة من بداية الرحلة وحتى وصول الراكب لمطار الوصول.

ثانياً/ المقصود بعمليات الصعود والهبوط في حوادث الإرهاب:

شهد تحديد المقصود بعمليات الصعود والهبوط في حوادث الطيران اختلافاً كبيراً، جاء نتيجة ما لحق هذا المصطلح من تطور على أثر تغير طبيعة المخاطر المهددة للنقل الجوي من ناحية أولى، وتغير النطاق المكاني الذي تقع فيه هذه المخاطر من ناحية ثانية، بالإضافة إلى ما طرأ على طبيعة التزام الناقل بسلامة الراكب من تغيرات من ناحية ثالثة.

وقد ذهب أحد الاتجاهات الفقهية المتأثرة بظاهر عبارة « عمليات الصعود والهبوط » وفسرها بأنها عبارة عن قيام الراكب بالصعود إلى الطائرة استعداداً للطيران أو قيامه بالهبوط منها بعد توقفها في مطار الوصول. بمعنى آخر لا يعتبر حادثاً جويًا مسؤولاً عنه الناقل ما يقع قبل أو بعد عملية الطيران من حوادث. وقد برر هذا الرأي موقفه بأن الحادث الجوي الناقل يجب أن يقتصر فقط على مخاطر النقل الجوي، ولا يمكن تحميل الناقل المسؤولية عن ما يلحق الراكب من أضرار قبل وجوده داخل الطائرة أو بعد خروجه منها، بحيث لا يسأل الناقل عن الحوادث التي تقع في حدود المطار بعيداً عن الطائرة.

ويلاحظ على الاتجاه السابق أنه تأثر بشدة بموقف اتفاقية وارسو، والتي قصرت مفهوم الحوادث الجوية على الوقائع المرتبطة بنشاط الطائرة وتشغيلها، كما أنها ربطت بداية ونهاية فترة سريان اللزامات الناشئة عن عقد النقل (وخاصة الالتزام بسلامة الراكب) ببداية ونهاية عملية النقل الجوي الفعلي. ولعل النظرة الضيقة التي حملتها هذه الاتفاقية، والتي انعكست على التفسيرات الفقهية والقضائية الخاصة بها، جاءت نتيجة أن حوادث الطيران في فترة وضع هذه الاتفاقية وسريانها كانت حوادث تقليدية، خاصة بالأعطال الميكانيكية الناتجة عن عمل الطائرة، والتقلبات الجوية التي تؤثر على ملاحتها الجوية، الأمر الذي لم يعد يتناسب مع واقع هذه الحوادث في الوقت الراهن، الذي تضاءلت فيه إلى حد كبير وقوع مثل هذه الحوادث على أثر ما شهده قطاع النقل الجوي من تطور مذهل استطاع معها أن يتغلب على مثل هذه المخاطر، وظهرت صور جديدة من حوادث النقل، ليست مرتبطة باستغلال الطائرة وتشغيلها، ولكنها تؤثر في هذا الاستغلال بشدة، كحوادث الإرهاب بأشكالها المختلفة.

ولم يكن التفسير المضيّق لعمليات الصعود والهبوط يلقي ارتيحا لدى القضاء الأمريكي، الذي سعي إلى تقرير حماية أكبر للمضروبين ضد الحوادث الجوية المستجدة، خاصة الاعتداءات الإرهابية التي تقع داخل

الجوى، وذلك بصرف النظر عن ارتباطها بنشاط الطائرة. والقول عندنا، أن تحديد المقصود بعمليات الصعود والهبوط ومن ثم تحديد نطاق الحوادث الجوية المسؤول عنها الناقل بخصوص الإرهاب يجب أن يرتبط وبشدة بنطاق التزام الناقل بسلامة الراكب، والذي يبدأ من وقت خضوعه لإشرافه ورقابته، كما يجب أن يرتبط أيضاً بالمخاطر المهددة لعملية النقل الجوي.

ومن ثم التمسك بظاهر نصوص اتفاقية وارسو ومن بعدها مونتريال بخصوص عبارة عمليات الصعود والهبوط وقصرها فقط على اعتلاء سلم الطائرة صعوداً وهبوطاً سوف يؤدي بنا إلى نتيجة غير منطقية لم تقصدها هذه الاتفاقيات، وهى أن الناقل غير ملتزم بسلامة الراكب خلال فترة ما قبل اعتلاء سلم الطائرة، على الرغم أن الراكب خلال هذه الفترة يخضع لرقابة وإشراف الناقل، كما أنه معرض لمخاطر النقل الجوي خاصة عند انتقاله من صالة المطار إلى سلم الطائرة. لذلك يبدو لنا توافق الاتجاه الموسع مع طبيعة ونطاق التزام الناقل بالسلامة من ناحية، واتفاقه مع طبيعة ونوعية مخاطر الطيران في الوقت الراهن من ناحية أخرى. فالمتابع لنوعية حوادث النقل الجوي و مخاطره في الوقت الراهن يلاحظ أن الحوادث التقليدية المرتبطة بنشاط الطائرة نتيجة فعل الجو أو وجود عطل فني أو ميكانيكي في تشغيلها أمر يكاد يكون منعزلاً حيث ظهرت نوعية جديدة من المخاطر التي تهدد سلامة الراكب أثناء عملية النقل الجوي للإرهاب. وقد كان من أهم مستحدثات هذه المخاطر الجديدة أنها كشفت عن استقلالية التزام الناقل بسلامة الراكب في مواجهة التزامه بالنقل، خاصة فيما يتعلق بنطاق كل منهما. حيث أن الالتزام بالسلامة يبدأ من لحظة خضوع الراكب لأمر الناقل وحتى زوال هذا الخضوع في مطار الوصول، أما الالتزام بالنقل فيبدأ من وقت صعوده على سلم الطائرة في مطار الإقلاع وحتى نزوله في مطار الوصول. ولعل هذا ما قصدته كل من اتفاقية وارسو ومونتريال عندما ذكرت عبارة «عمليات الصعود والهبوط» وعبارة «على متن الطائرة»، حيث أن العبارة الأولى تشير إلى نطاق التزام الناقل بالسلامة أما العبارة الثانية فتشير إلى نطاق التزام الناقل بالنقل. من ناحية أخرى كشفت مخاطر النقل الجوي الحديثة، خاصة مخاطر الإرهاب عن تغير المكان الذي يتعرض فيه الراكب لما يهدد سلامته، فبعد أن كان قاصر على المخاطر التي تقع على متن الطائرة سواء أثناء وجودها في أرض المطار أم أثناء تحليقها في الجو، امتد إلى أماكن داخل المطار باعتبارها أماكن يمتد فيها الخطر بما يهدد سلامة الراكب. لكن هذا لا يعنى بالنسبة لنا تقرير مسؤولية الناقل بصورة مطلقة عن الحوادث التي تقع للراكب في أي مكان داخل المطار، ولكن فقط الحوادث التي تقع أثناء فترة خضوع الراكب لإشراف الناقل ووصايته، والتي يبدأ عندها التزامه بضمان سلامة الراكب، كما يبدأ عندها مباشرة إجراءات الصعود على متن الطائرة، وبظل هذا الالتزام قائماً حتى تمام قيام الناقل بتوصيل الراكب لمكان آمن في مطار الوصول. وبناء عليه يبدو لنا تعريف عمليات الصعود والهبوط فيما يتعلق بحوادث الإرهاب بأنها عبارة عن كافة الخطوات اللازمة للصعود للطائرة وللنزول منها، والتي تبدأ من لحظة خضوع الراكب لرقابة الناقل ووصايته وتنتهي بزوال هذه الرقابة في مطار الوصول ■

ساحات المطار وفي غيرها من الأماكن التي يتواجد فيها الراكب بعيداً عن الطائرة ولكنه يخضع لرقابة وإشراف الناقل، الأمر الذي دفع بهذا القضاء إلى منح عبارة الصعود والهبوط مفهوماً واسعاً، بحيث يمتد ليشمل فترة تواجد الراكب داخل مبني المطار استعداداً للصعود ولا ينتهي إلا بعد وصول الراكب إلى مكان آمن في مطار الوصول.

وقد كانت البداية في قضية Day V. TWA والتي تتلخص وقائعها في أنه في صالة الترانزيت بمطار هلنكون بأثينا قام مجموعة من الإرهابيين بإلقاء ثلاثة قنابل يدوية على المسافرين أثناء خضوعهم لعمليات التفتيش من قبل السلطات اليونانية، الأمر الذي أدى إلى سقوط العديد من القتلى والجرحى. وعندما عرض الأمر على القضاء تمسكت شركة الطيران بعدم مسؤوليتها عن ما لحق الراكب من أضرار استناداً إلى أن الراكب كانوا خارج نطاق عمليات الصعود والهبوط بمفهوم اتفاقية وارسو المعنية بالتطبيق. وعندما تصدت المحكمة لبحث هذا الدفع، وعلى وجه التحديد تفسير عبارة عمليات الصعود والهبوط، رأت أنه لا يمكن قصرها على مكان وجود الراكب على سلم الطائرة صعوداً وهبوطاً، وإنما المقصود من هذه العبارة يمتد ليشمل كافة العمليات والإجراءات اللازمة للصعود إلى الطائرة أو الهبوط منها. وقد قامت المحكمة وهى في سبيلها للتأكيد على هذا التفسير باستعراض الخطوات والإجراءات التي يجب على الراكب إتباعها لإتمام عملية الصعود إلى الطائرة، وهى:

- 1- تقديم تذاكر السفر لتابعي شركة الطيران الناقلة.
- 2- الكشف على الحقائق والأمتعة.
- 3- التقدم للمكتب المسؤول عن فحص الجوازات.
- 4- التفتيش الذاتي للبحث عن الأسلحة والمتفجرات.
- 5- ركوب الحافلة المعدة لنقل الراكب إلى سلم الطائرة.

وقد خلصت المحكمة إلى أنه لما كان المدعى قد أصيب أثناء إتمام هذه الإجراءات، فإنه يتعين اعتبار هذا الحادث قد وقع أثناء عمليات الصعود والهبوط.

وقبل أن نبدي تأييداً لأي من الاتجاهات السابقة، يبدو لنا اتفاقاً مع جانب من الفقه أن الاختلاف في تحديد المقصود بعبارة «عمليات الصعود والهبوط» بخصوص حوادث الإرهاب يعود في الأساس إلى أمرين: الأول/ وجود خلط بين هذه الاتجاهات في تحديد الالتزامات الناشئة عن عقد النقل، خاصة الالتزام بضمان السلامة، والالتزام بالنقل عن طريق الجو. فبينما الأول محلله جسد الراكب، فإن الثاني محلله نقل الراكب من مكان لآخر خلال فترة زمنية معينة. كما أن الأول يبدأ من لحظة خضوع الراكب لوصاية الناقل ورقابته أثناء تواجده في المطار استعداداً للصعود إلى الطائرة وحتى توصيله لمكان آمن في مطار الوصول، بينما الالتزام الثاني يبدأ من لحظة الصعود على سلم الطائرة وحتى النزول منها في مطار الوصول.

الثاني/ وجود اختلاف في تحديد المقصود بمخاطر الطيران وتحديد نوعية هذه المخاطر، فبينما قصر الاتجاه المضيّق هذه المخاطر على مخاطر الاستغلال الجوي المرتبطة فقط بنشاط الطائرة. فإن الاتجاه الموسع نظر لهذه المخاطر بنظرة موسعة تضمنت ليس فقط مخاطر الملاحة الجوية التقليدية، ولكن أيضاً كافة صور المخاطر المهددة لسلامة الراكب أثناء عملية النقل

CFPNC

مجموعة رائدة في مجال التكوين لمهن الطيران

خلال سنة 1992، قرر الكابتن محمد المنكوشي العودة إلى بلده الأصل المغرب، بعد سنوات من الهجرة في فرنسا، حاملا معه مشروعا هاما يتمحور حول إنشاء أول معهد لتكوين مضيفات ومضيفي الطيران، بعد فتحه بالعاصمة الرباط، اختار له تسمية CFPNC.

سنوات بعد ذلك، وبالضبط خلال سنتي 2001 و2002، وفي ظل التحفيز التي جاءت بها «رؤية 2010»، التي أنجزتها وزارة السياحة المغربية، قام المنكوشي بإنشاء أول شركة طيران خاصة ذات أسعار منخفضة، أطلق عليها اسم Air Atlas Express، والتي شرعت في ربط أهم المدن المغربية بكبريات المدن الأوروبية ابتداء من 18 ديسمبر 2002، ناقلةً أزيد من 50.000 مسافر في السنة، معظمهم من السياح بالمغرب، بفضل طائرة من طراز Boeing 737-400.

وقد أصبحت المجموعة رائدة في مجال تكوين مضيفات ومضيفي الطيران، بفتحها لكل من معهدي الدار البيضاء وأكادير، لتستمر بتبثا في إنجاز مشروعاتها التنموية، بفتح معاهد مراكش، وفاس، ووجدة وطنجة بالمغرب، ثم معاهد تونس العاصمة، وصفاقص وسوسة بالجمهورية التونسية، والعاصمة داكار بالسينغال، وأخيرا أبدجان بساحل العاج. علما أن المجموعة تتوفر على مكاتب تمثيلية بكل من تولوز بفرنسا، ومونتريال بكندا.

بعد ذلك، تمكنت المجموعة من تدشين أول معهد خاص لتكوين ربانة الطيران، وكذا تقنيي إصلاح الطائرات، أو ما يعرف اختصارا ب1 و2 بمطار بنسليمان. مما كرس تأكيد ريادة المجموعة في مجالات التكوين الخاص بمهن الطيران من ربانة ومضيفين وأعاون المطارات والتقنيين الفنيين، وذلك بتكوينها لما

يناهز 1000 إلى 1300 من الشباب الذين يلتحقون مباشرة بكبريات شركات الطيران العربية والإفريقية ذات شراكات مع المجموعة كالخطوط الملكية المغربية، العربية للطيران، اتحاد للطيران، إمارات للطيران، الخطوط القطرية، جيت إير لفلاي، فلاي دبي، طيران اليراق وغيرها... ولتحقيق هذا النجاح، كان لابد من استثمارات ضخمة، سواء تعلق الأمر بالعامل البشري أو طائرات التكوين أو المعدات.

ويعتبر جل مكوني المجموعة ذوي تجربة عالية لمدة سنوات، سواء من أطر الخطوط الملكية المغربية أو الدرك الملكي أو القوات الملكية الجوية. وتتوفر المجموعة على طائرات:

TB9 - TB20 - Tecnam P2002 - Tecnam P2006 - Flight Simulator FNPT II Alsim

هذا وترتبط المجموعة بعلاقات شراكة مع عدة شركات طيران لتكوين وإعادة تأهيل كل من ربانيتها ومضيفاتها ومضيفيها ومستخدميها بالمطارات، وأطرها وتقنييها الفنيين، ومن هذه الشركات كل من الخطوط الموريتانية، والخطوط الإفريقية، والخطوط الجوية الليبية، وطيران البراق، وبيترو إير، والتواصل، والمتحدة للطيران، وغيرها...

كما عمدت المجموعة مؤخرا إلى تدشين مركز خاص بصيانة الطائرات بمطار بنسليمان، مما سيضفي صبغة الشمولية في مجال التكوين لمهن الطيران عندها.





1st Approved Training Private Center in Africa, Maghreb and Middle East
1^{er} Centre de Formation Privé autorisé en Afrique, Maghreb et Moyen Orient

AIRLINE PILOT - PILOTE DE LIGNE

MCC-TYPE RATING. B737, A320, A330, A300. LT / MCC-QT. B737, A320, A330, A300. AEL

AIRCRAFT MAINTENANCE TECHNICAL - TECHNICIEN MAINTENANCE AVION

CABIN CREW - HOTESSES DE L'AIR- STEWARD

FLIGHT DISPATCHER - AGENT TECHNIQUE D'EXPLOITATION

Aircraft Maintenance Center - Centre Maintenance Avions



CFPNC GROUPE RABAT Direction Générale /Head Office 19 Av. okbah Agdal Rabat-Morocco

Tél: 00212 537 682623 Fax : 00212 537 260588

www.groupecfpnc.com

E-mail : info@groupecfpnc.com

«We share the fruit of the progress with the GCC countries and the Arab countries via ACAC (Arab Civil Aviation Commission) as well as with the region via the ICAO regional office in Cairo, Egypt. We can only thank the GCAA Aviation Safety Team who did their utmost to ensure this achievement for the country. I would also like to thank the innovative and ambitious staff of the GCAA and our civil aviation partners. Together, we are the frontrunner. The GCAA vision, >A Leading, Safe, Secure and Sus-

tainable Civil Aviation System» has contributed highly in encouraging the aviation community and has guaranteed GCAA's top-ranking.»

He continued: «This ranking is another factor adding to the competitiveness amongst other local aviation industries in the regional market but also internationally. We anticipate the ranking will also enhance the opportunities for local carriers and other related services in the country in the coming years.



UAE ranks number 1 globally in aviation safety standards

The UAE has accomplished an enormous and unprecedented achievement by ranking highest in the world in compliance with international aviation safety standards after intensive audit through the International Civil Aviation Organisation (ICAO)'s Universal Safety Oversight Audit Programme. The UAE scored a success rate of 98.86 per cent, which is the highest rate in history given by ICAO.

Sheikh Mohammed bin Rashid, also Vice President and Ruler of Dubai, posted on the social site Twitter that the country had achieved the world's highest score in compliance with international aviation safety standards, according to the International Civil Aviation Organisations (ICAO).

"Our advanced airports, airworthy planes, sound legislation [and] skilled staff made our aviation system the safest in the history of aviation," he tweeted.

"We will continue to strive to be the safest hub for facilitating trade, tourism and economic exchange among peoples of the world."

Later, he posted that the UAE went from "no roads four decades ago" to now being the world's most advanced in aviation when it comes to safe airlines and flight routes.

"For our dreams, the sky is the limit ..."

Sheikh Ahmed bin Saeed Al Maktoum, President of the Department of Civil Aviation Authority, Chairman and Chief Executive

of Emirates Airline and Group, welcomed the significant achievement of the UAE represented by the General Civil Aviation Authority (GCAA) of being rated as the top country in the world in compliance with international aviation safety standards.

«This global recognition comes as a result of persistent efforts for many years in order to reach this high position that the country deserves,» he said.

He added that the aviation sector in the UAE, with its superb infrastructure and services, has become hugely attractive and is qualified to play a key role in steering the global aviation industry. He praised the efforts of the staff of GCAA, and relevant authorities within the aviation safety sector, hoping the hard work and achievements will continue.

Furthermore, Saif Mohammed Al Suwaidi, GCAA Director General, said: «It is an honour to obtain such an assessment result by the ICAO and to accomplish the best result worldwide. It could not have been done without the clear vision supported by a strong will to excel and progress.

He added: «Over the last five years, GCAA has strived to develop and implement superb aviation infrastructure consisting of modern regulation framework; state-of-the-art facilities and innovative technology; along with efficient manpower capacity transforming strategies and plans into tangible reality.



ACAC- CAA of Malaysia Coordination Meeting



On February 5, 2015, in margin of the High-Level Safety Conference (HLSC), a coordination meeting was held between the delegations of ACAC and Civil Aviation Authority of Malaysia both of them conducted by their Director General. The meeting addressed the way to

improve the cooperation level. The Malaysian CAA expressed his interest to signing a bilateral MOU with ACAC as pillar for the establishment of a joint training programme which will allow to ACAC States to benefit from scholarships, training seats... etc.

ACAC- ECTL (Eurocontrol) Coordination Meeting

On February 4, 2015, in margin of the High-Level Safety Conference (HLSC), a coordination meeting was held between the delegations of ACAC and Eurocontrol both of them conducted by their Director General.

The meeting addressed some achievement regarding the ongoing ATFM program, while Eurocontrol expressed their willingness to support the concerned States in this way. The meeting

was informed about the cooperation between DANS and ECTL (wake vortex data, new categorization). The both parties discussed also different topic regarding the comprehensive agreement for tiers parties, the necessary steps to face to the growth of the traffic flows East/West overflying over the Mediterranean States and the new ECTL Centralized service. The ECTL was invited to attend the next ACAC assembly.



ACAC signature of the RSOO contract



On February 3, 2015, in margin of the High-Level Safety Conference (HLSC), ACAC, the signature of the RSOO study contract between ACAC and the consultant. This study is funded by ACAC, ICAO and Boeing as first phase in the establishment of an RSOO(s) in the

MENA region. The RSOO(s) shall be very helpful to face to the disparity identified in this region regarding the safety oversight system and should strengthen the weak ring in the chain. It also will serve the harmonization of regulation, process in the region.

ACAC- ECAC Coordination Meeting

On February 3, 2015, in margin of the High-Level Safety Conference (HLSC), a coordination meeting was held between the delegation of ACAC conducted by the Director General and the ECAC (European Civil Aviation Conference) led by together the president and Director General. The meeting addressed ways of mutual cooperation and the prospects for improvement. Also the both parties discussed how to ensure better benefit from the ECAC training programme particularly in the field of security, safety and environment. Also ACAC have been kindly invited to attend the next General Assembly of the European Conference, which coincides with the ECAC sixtieth anniversary celebrations.



Latest development on the flight tracking and conflict zone



Member states of the International Civil Aviation Organization (ICAO) recommended the adoption of a tracking standard for aircraft that requires them to report their positions at 15-minute intervals. During the 2nd high level safety conference the organization held at its Montreal headquarters from February 2 to 5, participants also endorsed a new conflict zone risk mitigation work program. Their actions responded to a pair of disasters last year involving Malaysia Airlines—the disappearance of Flight MH370 over the Indian Ocean in March and the missile shoot down of MH17 over Ukraine in July. The recommended aircraft tracking standard is performance-based and not prescriptive, meaning that airlines would be able to meet it available and planned technologies and procedures. This new standard is considered only a first step toward implementation of a more comprehensive Global Aeronautical Distress and Safety System (GADSS) the concept developed after MH370 disappearance. The proposed system is a three-tiered approach to tracking covering normal, abnormal and distress conditions.

ICAO will make available the 15-minute standard for comment by its 191 member states by the

end of February; adoption by the 36-state ICAO Council is expected as early as this year. At the same time, the organization is developing requirements and implementation “assistance measures” for abnormal and distress tracking, as long term process, tiered tracking system in consultation with standards organizations RTCA in the U.S. and Eurocae in Europe. The High Level Safety Conference endorsed the work program ICAO’s Task Force on Risks to Civil Aviation arising from Conflict Zones adopted in December. The task force determined that governments and airlines need to improve how they share information on conflict zones and develop risk assessments for specific conflict areas. It proposed an online database to aggregate the intelligence. This central repository will be hosted by ICAO and serve as a single source for up-to-date risk assessments from states and relevant international organizations. Importantly, it would also link all risk assessment data presented with the state or organization which provided it, and a suitable legal framework would be established to ensure that ICAO would not face liability implications arising from the information which states and agencies submit.”



Hisham Bennani
Air Navigation
& Safety
Expert, ACAC

ACAC- CAAS (CAA of Singapore) Coordination Meeting

On February 3, 2015, in margin of the High-Level Safety Conference (HLSC), a coordination meeting was held between the delegation of ACAC conducted by the Director General and Civil Aviation Authority of Singapore (CAAS) led by the permanent secretary at the ministry of Transport and the Director General. The meeting recognized the level of cooperation reached un-

der the memorandum of understanding signed between the both parties. Also the meeting discussed the improvement way and addressed performance based approach to enhance the benefit from the Singapore Academy programme. Otherwise CAAS extended an invitation to ACAC to join the International Advisory board of the Singapore Aviation Academy.

COCKPIT ACCESS: HOW IT WORKS

The diagram illustrates the cockpit access process. It shows a cutaway view of the cockpit door area. Labels include: Keypad, Intercom, Door locks by default when closed, and Door-control toggle. An inset shows a close-up of the door-control toggle with three positions: UNLOCK, NORM, and LOCK.

Normal procedure for entering the cockpit

- 1 A crew member calls the cockpit on an intercom
- 2 After making contact, the crew member presses a key on the keypad, which sets off a buzzer inside the cockpit
- 3 The pilot switches the door-control toggle from "NORM" to "UNLOCK"
- 4 A green light on the keypad indicates that the door is unlocked
- 5 The crew member can enter the cockpit

If a crew member believes the pilot is incapacitated

- 1 If normal procedure gets no response, the crew member enters an emergency code into the keypad, triggering a 30-second timer. All crew members know the emergency code
- 2 After 30 seconds, if there is no response from the cockpit, the door unlocks for five seconds
- 3 The emergency code will not work if the pilot's toggle is set to "LOCK"

If the pilot wants to keep others out of the cockpit

- 1 A cockpit occupant can prevent anyone from entering by moving the door toggle to the "LOCK" position
- 2 The "LOCK" position disables emergency access for five minutes at a time
- 3 Indian and US regulations mandate that a flight attendant must sit in the cockpit when either pilot steps into the passenger area. Europe does not have a two-person rule

Based on information from The New York Times which sourced a part of the data from a video by Airbus, the manufacturer of the A320 that crashed

Problems posed by the German crash

German authorities said that they had found torn-up sick notes showing that the pilot who crashed a plane into the French Alps was suffering from an illness that should have grounded him on the day of the tragedy.

French prosecutors believe Andreas Lubitz, 27, locked himself alone in the cockpit of the Germanwings Airbus A320 and deliberately steered it into a mountain, killing all 150 people on board. «Documents with medical contents were confiscated that point towards an existing illness and corresponding treatment by doctors,» said the prosecutors' office in Duesseldorf, where the co-pilot lived and where the doomed flight from Barcelona was heading. Torn-up doctors' notes found in his home would have excused Lubitz from work for medical reasons, for a period that included the day of the crash. That supported the view that Lubitz had «hidden his illness from his employer and his colleagues», the prosecutors said. They found no suicide note or confession, «nor was there any evidence of a political or religious background to what happened», they added.

In France, authorities said they had recovered between 400 and 600 body parts strewn across the Alpine crash site. No bodies were found intact.

Lubitz's mental health - and what Germanwings and parent company Lufthansa knew about it - could become central questions in any future legal case over the crash. Under German law, employees are required to inform their employers immediately if they are unable to work.

A hospital in Duesseldorf said Lubitz had visited to receive a diagnosis as recently as March 10. It said media reports that he was treated there for depression were inaccurate.

Reports in the German media suggested Lubitz had suffered from depression in the past, and that Lufthansa would have been aware of at least some of that history. Lufthansa and German prosecutors declined to comment on the report.

Within hours after French prosecutors disclosed their theory that the crash was deliberate, several airlines changed their rules to require two crew members in the cockpit at all times, a measure already mandatory in India and the US but not in Europe.

Brussels announced it would recommend that rule change to all EU airlines. Such a recommendation can be implemented faster than changing European regulations.



policy and supply driven airport infrastructure capacity. The airport has sufficient capacity planned to handle up to 100 million passengers per annum. It is an eco-friendly airport and handles A380 operations.

klia2 is a new terminal at the Kuala Lumpur International Airport designed to meet the continued demands of low-cost carriers. klia2 was commissioned on 2nd May 2014 and it is the world's largest purpose built terminal for low-cost carriers. Built at a cost of USD1.3 billion, the new 45 million passengers per annum terminal boosts superior facilities and provides enhanced passenger convenience.

Skilled Aviation Personnel

An important contribution of Malaysia to the international civil aviation is human resource development. Building on Malaysia's development experience and wishing to contribute to the continued availability of skilled aviation personnel, Malaysia has extended assistance to other nations via the Malaysian Technical Cooperation Programme or MTCP to meet the training needs of global aviation. To date, a total of 368 aviation personnel from 63 countries have been trained under MTCP.

Malaysia is keen to expand its training programmes in aviation with the aim of promoting a cooperative and collaborative environment with regional organisations and ICAO in addressing the challenge of continued availability of skilled aviation personnel.

Commitment To Safety And Security

Malaysia is committed to continuous safety and security enhancements in line with ICAO's Strategic Objectives. Malaysian aviation authorities are committed to an oversight system with the highest standards of safety and security and work closely with all stakeholders in compliance to ICAO Standards and Recommended Practices.

Malaysia's accomplishments in safety and security audits under the Universal Safety Oversight Audit Programme in 2005 and the Universal Security Audit Programme in 2011 demonstrated the effectiveness of Malaysia's national aviation safety and security oversight system and programme. A comprehensive legal framework, modern equipment, trained personnel and new programmes are elements that contribute to Malaysia's track record on safety and security.

Gearing For The Future

Aviation is the primary factor for Malaysia's globalised export oriented and tourism dependent economy. Malaysia has reaped the benefits from aviation with long term strategies, a clear aviation policy, new services, strategic development objectives, compliance to ICAO's Standards and Recommended Practices, international collaboration and renewed focus on growth areas. With a vibrant aviation sector and sustainable growth, the nation is committed to continuously strengthening the aviation industry and aspires to be a leading aviation nation in the Asia Pacific

Malaysia has emerged as a vital hub in the Asia Pacific Region due to the clear aviation policy and advantage of strong economic fundamentals. Malaysian aviation authorities are committed to safety, security and environmental protection as well as sustainable development of air transport. With a comprehensive policy covering all key aspects of aviation, Malaysia aspires to be a leading aviation nation in the Asia Pacific Region.

Liberal Aviation Regime

Liberalisation is essential for air transport growth and sustainability of global aviation. Malaysia has promoted a progressive liberal aviation policy as part of efforts to develop the air transport system, generate economic growth, increase competitiveness and promote global integration.

Open-skies agreements, greater competition, business friendly measures, enhanced connectivity, increased air transport availability and efficiency as well as continuous transformation are characteristics of Malaysia's progressive liberal aviation. Existing policies will be continuously fine-tuned and new strategies formulated as part of efforts to promote further liberalization and sustainable air transport.

Malaysia's signing and ratification of ASEAN open-skies agreements enable designated carriers to operate third, fourth and fifth freedom traffic rights between any cities of ASEAN with unlimited frequencies and aircraft type.

Malaysia's national carrier, Malaysia Airlines currently flies to 54 destinations across six continents due largely to Malaysia's liberal aviation regime. Its entry into the One World alliance will further expand Malaysia's route network, enhance connecti-

vity as well as enable diversification beyond traditional markets.

Low-Cost Carrier

A series of deregulation have transformed global aviation. This transformation has created a more competitive environment and led to the emergence of low-cost carrier. The low-cost carrier model continues to evolve into a more dynamic and competitive marketplace.

The growth of the airline industry has been attributed to the emergence of low-cost carrier. Low-cost carrier have created new demand, opened new hubs and accessed secondary markets. Its operation has made air travel more affordable and accessible with competitive fares.

Malaysia has contributed significantly to the low-cost carrier segment in the Asia Pacific Region. Malaysia's AirAsia is Asia's first and largest low-cost carrier which has become testimony that the low-cost airline model works in Asia. To expand the low-cost carrier market, AirAsia has joint ventures in Thailand, Indonesia, the Philippines and Japan.

Airport Network

Malaysia has an active investment policy for airports with a well-developed and extensive airport network. Airport infrastructure is important as air transport plays a major role in Malaysia's economic activities and national competitiveness.

Currently, Malaysia has 6 international airports and 16 domestic airports which contribute much to the economic development as well as rapid growth in passenger volume and cargo. Malaysia's main gateway, the Kuala Lumpur International Airport or KLIA, is a testimony of active investment



MALAYSIA IS SOARING IN THE SKY

Introduction

Civil aviation in Malaysia has progressed in tandem with global trends. In the early stages, aviation in Malaysia pivoted on domestic services including bridging the divide between Peninsular Malaysia, Sabah and Sarawak. Today, civil aviation is an integral part of Malaysia's economy and contributes much through connecting the nation to global markets. It has facilitated trade, expanded export markets, generated tourism and become key enabler of business and commerce.



Dato' Azharuddin Abdul Rahman
Director-general of
Malaysia's Department
of Civil Aviation



Border Controls reflects the success of one such initiative. ECAC's priority remains to promote the understanding of issues such as Passenger Name Record and Advance Passenger Information, to develop best practices for the implementation of measures for the handling of passengers with reduced mobility, and to review developments in the field of cargo, in particular customs requirements and their synergies with those of security.

Implementing an ECAC Training Policy

ECAC's Training Policy, established in 2010, gave a new emphasis to the organisation's role in ensuring that training is given its proper priority in the continued drive for safe, secure and green air transport in Europe. The training policy promotes education and training as keys to the delivery of satisfactory safety and security standards, while also recognising the need to anticipate

future training needs, to promote the mutual recognition of competencies, and to support the mobility of people working in aviation within Europe.

Economics of air transport

ECAC has throughout its history played a key role in developing and promulgating policies adapted to the requirements of the European air transport industry. It does so in all economic fields and usually in close cooperation with the European Commission. The regular ECAC/EU Dialogues have proved very successful and useful in promoting close ties with the air transport industry and debating issues of common interest.

Fuller information about the organisation's background and mission, its Member States, its publications, conferences and workshops, its calendar of events, and much more, can be found on the ECAC Web site (www.ecac-ceac.org).

*Albania (1998), Armenia (1996), Austria (1955), Azerbaijan (2002), Belgium (1955), Bosnia and Herzegovina (2002), Bulgaria (1991), Croatia (1992), Cyprus (1969), Czech Republic (1991), Denmark (1955), Estonia (1995), Finland (1955), France (1955), Georgia (2005), Germany (1955), Greece (1955), Hungary (1990), Iceland (1955), Ireland (1955), Italy (1955), Latvia (1993), Lithuania (1992), Luxembourg (1955), Malta (1979), Moldova (1996), Monaco (1989), Montenegro (2008), Netherlands (1955), Norway (1955), Poland (1990), Portugal (1955), Romania (1991), San Marino (2008), Serbia (2002), Slovakia (1991), Slovenia (1992), Spain (1955), Sweden (1955), Switzerland (1955), The former Yugoslav Republic of Macedonia (1997), Turkey (1955), Ukraine (1999), and the United Kingdom (1955).





In addition to co-ordinating and helping define the safety policy positions for which Europe argues internationally, ECAC pursues benchmarking and other safety enhancement initiatives within Europe, where it also seeks to serve as a “bridge” between those of its Member States which are not also part of the European Union, and the programmes and activities at the EU level led by the European Commission and the European Aviation Safety Agency.

Protecting the environment

Facilitating the growth of air transport whilst having full regard for its environmental impact is a continuing priority for ECAC, which strongly supports Europe’s leading role in the field while also pursuing global solutions under the auspices of ICAO. Working across the full domain of aircraft noise, local air quality and climate change emissions, ECAC has been engaged with aviation environmental issues for many years now, providing advice and recommendations to its Directors General and co-ordinating the development of European positions. Its expert group on the “Abatement of Nuisances Caused by Air Transport” was established as long ago as 1974, and today brings together representatives drawn from ECAC’s forty-four States, aircraft manufacturers and operators, airports and NGOs.

Mitigating today’s and tomorrow’s threats to aviation

Security is one of the three strategic priorities for ECAC. Recognising the importance of harmonising measures at a pan-European level, all ECAC Member States are committed to implementing the security measures defined in their regional security reference document, entitled Doc 30. These measures address existing threats to aviation, but also new and emerging ones such as cyber threats. Support for their implementation is provided to Member States by the ECAC Audit and Assistance Programme, which offers help across a wide range of activities from the establishment of national programmes to the conduct of vulnerability assessments. Priority is also given to providing Member States with reliable information on the detection capability of security equipment, by means of the ECAC Common Evaluation Process, which verifies equipment performance against agreed performance standards.

Facilitating passenger travel and cargo movements

ECAC Member States pursue on a continuing basis improvements to the passenger experience by developing processes facilitating their travel. The increasing number of countries using Automated





tion, in a number of working groups and task forces. These are serviced by a small Secretariat in whose hands there rests the day-to-day running of ECAC. Led by the organisation's Executive Secretary, the Secretariat comprises a multi-national team of experts with wide experience in all aspects of civil aviation. ECAC is today a forum for European discussion of every major civil aviation topic, able to draw on its long-established expertise and working in close partnership as appropriate with other major aviation players in Europe, notably the European Commission, the European Aviation Safety Agency and EUROCONTROL. ECAC also liaises closely with aviation industry stakeholders and consumer interests, while on issues being led elsewhere ECAC's wide geographical reach means it is perfectly positioned to bring a pan-European, integrated perspective to the debate. ECAC conducts its business through a variety of working groups, task forces etc, and by organising workshops, seminars, and training courses, including with its international partners outside Europe. It has also a well-established reputation for the excellence of the international conferences, symposia and seminars

which it organises at regular intervals on a range of issues of interest to European aviation authorities and industry stakeholders, and it brings Europe's Directors General together each year for a day's debate in the «ECAC Forum» on an issue of strategic importance for European and global civil aviation.

The selection of issues for inclusion in the organisation's very substantial work programme takes into account the importance and interest of the subject to a large number of Member States, or to other European organisations, and the possibility of an acceptable solution to the problems involved. Cooperation in particular with the European Commission and ICAO, and the possibility of making an effective contribution to their work are also considered.

Activities

Ensuring the highest standards of safety

Safety is a strategic priority for ECAC, which is a key contributor to global regulatory and other activity in the field, most notably at ICAO but also in its relations with sister organisations and bilateral partners.



The European Civil Aviation Conference (ECAC) – The Voice of Pan-European Civil Aviation



Salvatore Sciacchitano
Executive Secretary
of ECAC

The history of European Civil Aviation is a long and rich one. Since its creation in 1955, jointly initiated by the Council of Europe and the International Civil Aviation Organization (ICAO), the European Conference of Civil Aviation (ECAC) has had a decisive and continuing influence on the evolution of civil aviation policy, within Europe and also at the global level. ECAC will celebrate its 60th anniversary during its Triennial Session on 30 June and 1 July 2015, a time to reflect on its achievements and to consider emerging challenges of a rapidly evolving interdependent and interconnected world, with the added confidence that increased mutual cooperation and support brings. ECAC's successes have largely been the result of enhanced regional and global cooperation. Given the important activity of air traffic between Europe and the Arab world and the speed of its development, a key partnership has been developed with ACAC through a Memorandum of Agreement signed nearly 15 years ago, on 16 May 2000. The two fellow regional organisations are now sharing experience and knowledge through their second work programme (2012-2015) focusing on safety, security and the environment, priorities that are also at the heart of the ECAC strategy. Based in Paris, ECAC was established to promote the continued development of a safe, secure, efficient and sustain-

able European air transport system. It seeks to harmonise civil aviation policies and practices amongst its Member States, and to promote understanding on policy matters between its Member States and other regions of the world. With its membership of 44 States across the continent*, ECAC provides a unique forum for the development and co-ordination of pan-European responses to the opportunities and challenges that present themselves to civil aviation today. It is especially active in its strategic priority areas of safety, security and the environment, but also undertakes much valuable work on accident investigation, facilitation, training and economic issues. ECAC's three-year forward work programme and supporting budget are set at a Triennial Session. This is held in Strasbourg, reflecting the Council of Europe's role as one of ECAC's original parents. The Triennial Session also appoints the ECAC President, currently Ms Ingrid Cherfils who is presently Director General of Civil Aviation for Sweden, three Vice-Presidents, and the members of its Co-ordinating Committee which oversees ECAC's activities between the Triennial Sessions. The Committee, eleven strong, chooses from amongst its number the Directors General who will serve as ECAC 'Focal Points' for different policy fields of the organisation's work. Work goes forward, under the Focal Points' direc-



IFFAAD Aviation and Development (IFFAAD)

Founded as a non-profit organization in 2005, IFFAAD is incorporated under the Canada Corporation Act as a 'not-for-profit' entity. IFFAAD has its seat in Montreal, the world capital of aviation and host city of the International Civil Aviation Organization (ICAO), the International Air Transport Association (IATA) and the Airports Council International (ACI).

The initiative for the Foundation originated from Dr. Sanat Kaul, the then Representative of India to the Council of ICAO who became the first Chairman and is currently heading the India Chapter in New Delhi. IFFAAD is facilitating the establishment of Branches in other regions of the world especially in Europe, Africa and Middle East.

IFFAAD has more than 200 active members of leading professionals from the aviation, space and development sectors in different regions of the world.

IFFAAD is proud to have Dr. Assad Kotaite former President of the ICAO Council as its Governor Emeritus. The late Dr Charles Bédard a former Representative of Canada on the Council of ICAO was IFFAAD co-founder and first Chairman. The current Chairman of IFFAAD is Mohamed Elamiri, former Representative of Morocco on the Council of ICAO and former senior manager at ICAO for more than 16 years as Director of the Air Transport Bureau, Chief of the Safety and Security Audit Branch and Deputy Director in charge of Safety Monitoring and Safety Management.

IFFAAD Mission is to be a focal point (independent think-tank) for the exchange of ideas and promotion of public interest in aviation and development worldwide. In particular it wishes to encourage cooperation between various interested sectors, such as aerospace, tourism, industry,

commerce and social development and to foster a constructive dialogue amongst policy makers (governments, industries, international and regional organizations), universities, professionals, students and individuals.

As a 'think tank', IFFAAD aims to cooperate with ICAO, IATA, ACI, CANSO, the airspace industry and other aviation stakeholders in analyzing and discussing critical aviation related issues. IFFAAD is also seeking partnership with other similar organizations to lobby for the improvement of travel conditions and promotion of air transport liberalization for the benefit of air passengers.

IFFAAD's mission focus is to assist in providing innovative solutions for the challenges triggered by:

- The global significant growth of the aviation sector, and its impact on development and protection of the environment;
- The shortage of aviation professionals, which may hinder the development of air transport. IFFAAD will therefore support the ICAO programme on Next Generation of Aviation Professionals;
- The lack of an air passenger's voice. IFFAAD will analyze the impact of global, regional and national policies on air passengers and facilitate the promotion of air passenger's views at global and regional air transport events. The objective of IFFAAD is to facilitate the establishment of a global entity to represent and lobby for the rights and protection of air passengers.

IFFAAD is planning the organization in late 2015 of a Conference on "Air passenger rights and seamless travel". The Conference will be an excellent opportunity to launch a global voice for air passengers to achieve the objective above.

More information on the IFFAAD activities and registration at its events are available on its website: www.iffaad.org



Mohamed Elamiri
Chairman of (IFFAAD)



Automation Vs Manual flying and safety risks

The FAA recently published study tip deficiencies in crews training on manual flight operation. The flight automation management, as essential as it is, would cause a loss of confidence in the crew's abilities to manage crisis situations.

Crews become too dependent on board electronic devices?

Some recent accidents confirm this assumption, where moving in a similar Scenario: «autopilot stopped working, the loss of control of the airplane, and the crash»

Today pilot is more likely to manage the flight phases than flying manually. With the exception to some period of takeoff and landing

requiring manual operation, the crew manages the flight using the electronics devices (FMS).

And as indicated by the FAA study, titled «operational use of the flight path management systems» through which worldwide incident and accident reports from 1996 to 2009 were examined and compared to Line Operations Safety Audit (LOSA) data from more than 9,000 flights worldwide, the pilots today are not receiving adequate training and skills for manual flight operations causing the loss of confidence in his abilities to practice the manual operation. The study also noted that the fields of knowledge of crews have considerably increased in

40 years, at the expense of manual flight operations.

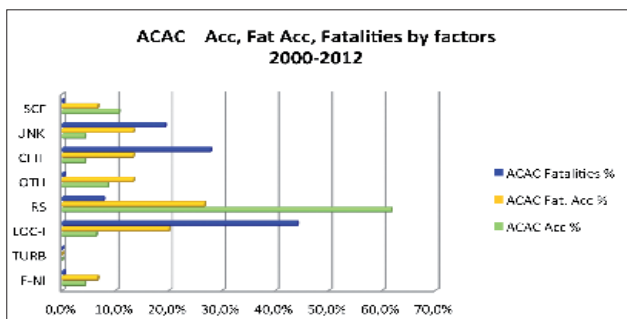
If we go back to the ICAO statistics, we find that nearly 32% of fatalities resulting from accidents during the period 2000-2012 are caused by «loss of control (LOC) » and constitutes the main factor of aviation fatalities more than technical failures and Runway safety and Turbulence conditions. Reference here to the number of air disasters that could be classified in the LOC, crash of Air France flight AF447 Rio-Paris in June 2009, and crash of the Caribbean Airlines flight ATR72 in November 2010.

To reduce the categories of fatal accidents, the FAA has issued a set of recommendations some of them are reflected below: publication of a Pilot Training Rule and a Pilot Certification and Qualification Rule that require balanced automation management and manual flying skills training and checking for all air carrier pilots, review as necessary guidance to improve instructor and evaluator performance management mechanism, changes the Part 25 of the regulations establishing standards for the design of autopilots, autothrottles / autothrust systems and flight directors by alerting flight crews of the system changes as well as human centered design processes. And Standardize PBN procedure design and implementation processes.

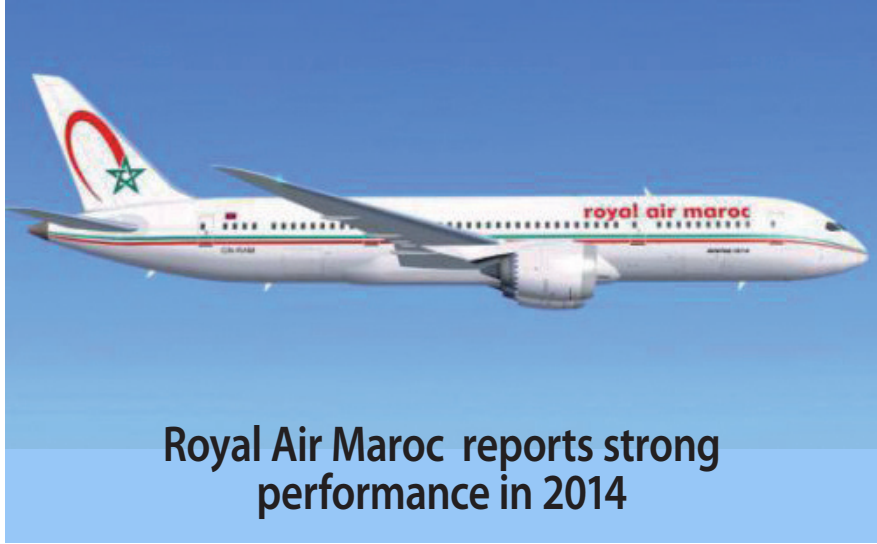


Hisham Bennani
Air Navigation & Safety Expert, ACAC

Automation Vs Manual flying and safety risks



Year	Airline	Model	Phase	Phase Cat	Fat
2012-11-17	ARABIA (KSA) KAMH/MASRUK	BOEING 737-800	CRUISE	LOC	02
2012-11-13	QATAR	BOEING 777-300ER	CRUISE	LOC	01
2012-11-13	QATAR	BOEING 777-300ER	CRUISE	LOC	01
2012-11-13	QATAR	BOEING 777-300ER	CRUISE	LOC	01
2012-11-13	QATAR	BOEING 777-300ER	CRUISE	LOC	01
2012-11-13	QATAR	BOEING 777-300ER	CRUISE	LOC	01
2012-11-13	QATAR	BOEING 777-300ER	CRUISE	LOC	01
2012-11-13	QATAR	BOEING 777-300ER	CRUISE	LOC	01
2012-11-13	QATAR	BOEING 777-300ER	CRUISE	LOC	01
2012-11-13	QATAR	BOEING 777-300ER	CRUISE	LOC	01



Royal Air Maroc reports strong performance in 2014

Royal Air Maroc (RAM) ended 2014 with a traffic increase of 6% compared to 2013. In 2014, RAM carried more than 6 million passengers on board 67,100 flights. Nearly 5.4 million passengers were carried on RAM international flights during 2014. Traffic increase was achieved despite the difficult and highly competitive environment. Total seats offered

by airlines operating to and from the Moroccan market grew by 10% in 2014, while air passenger traffic witnessed a 6.7% growth in 2014 compared to 2013. Furthermore RAM expanded its fleet by acquiring 4 Embraer E-190s and a B787-8 Dreamliner. Currently, RAM has a fleet of 52 aircraft. RAM currently serves 87 destinations in 48 countries.

Qatar Airways' second A350 XWB commences services to Frankfurt

Qatar Airways welcomed the second A350 XWB aircraft into its fleet as it commenced flights to Frankfurt on 7 March 2015. The airline is now flying to Frankfurt double-daily exclusively with the A350 XWB. The aircraft is comprised of a two-class configuration with 36 Business Class seats in a 1-2-1 configuration. The Economy Class, meanwhile, is comprised of 247 seats at 18-inches wide in a 3-3-3 configuration.

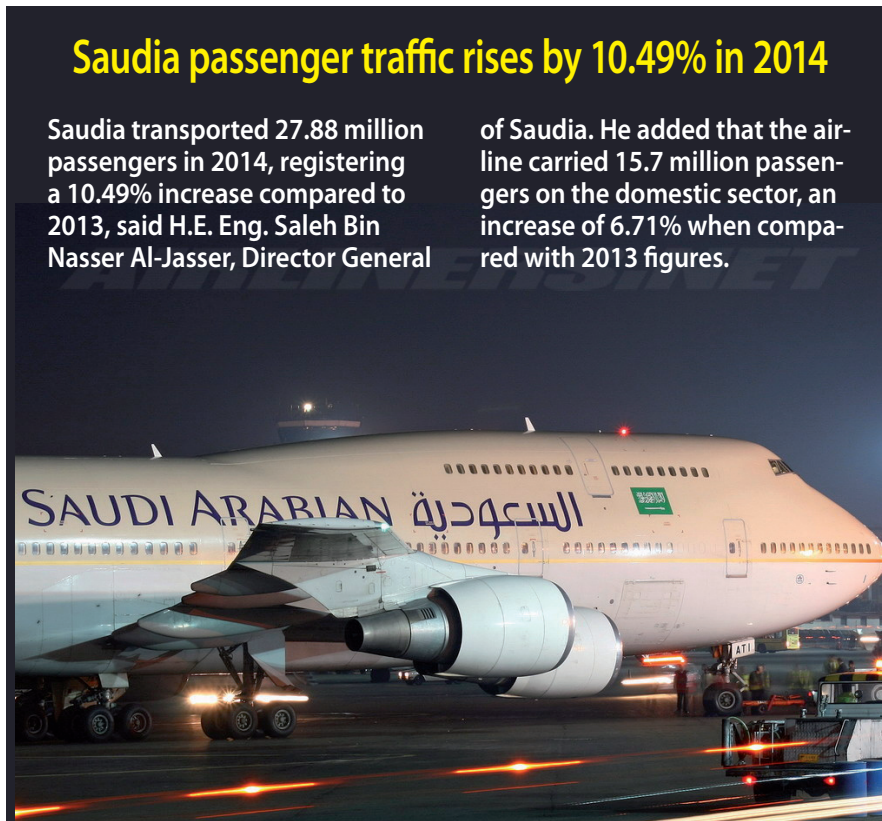
Traffic on longer-haul Mideast routes surge

Traffic on the longer-haul routes from the Middle East to the Far East and Europe surged 9.3 per cent and 7.5 per cent in 2014, leading to the growth of international RPKs (revenue per kilometer) at a much faster rate than passenger numbers, a report said. The growth in premium travel on these markets was also very strong (8.1 per cent and 10.1 per cent, respectively), which is a good sign for yields on these routes, added the 2014 Traffic Monitor published by the International Air Transport Association (IATA). Major economies in the Middle East.

Saudia passenger traffic rises by 10.49% in 2014

Saudia transported 27.88 million passengers in 2014, registering a 10.49% increase compared to 2013, said H.E. Eng. Saleh Bin Nasser Al-Jasser, Director General

of Saudia. He added that the airline carried 15.7 million passengers on the domestic sector, an increase of 6.71% when compared with 2013 figures.



Jordan's passenger numbers top 7m in 2014



Queen Alia International Airport (QAIA) in Amman, Jordan, said it achieved a major milestone in 2014 by surpassing the seven million passenger traffic benchmark with a nine per cent year-to-date (YTD) growth over the previous year. The airport had welcomed a total of 7,089,008 passengers in 2014. Announcing the solid performance, QAIA said since the beginning of 2014 and up until December, the year-to-date aircraft movements rose by 7.6 per cent to reach a total of 73,125. These annual traffic figures

are the culmination of 12 months of robust growth experienced at the Jordan airport in terms of passenger traffic and aircraft movements. The airport will continue to work towards further enhancing passenger capacity and service levels and helping QAIA reach its full potential. «We particularly look forward to the completion of the second QAIA expansion phase that is currently underway, as it will enable Jordan's prime gateway to further boost its annual traffic capacity to 12 million after 2016, and to 16 million by 2032,» he added.

LASER ILLUMINATION & FLIGHT SAFETY

The hazard posed by laser attacks against civil aircraft, specifically the deliberate targeting of flight crew with laser illumination to disrupt the safe operation of the aircraft, is a matter of increasing concern. Available data indicate that the frequency of laser attacks on civil aircraft has risen significantly. Laser attacks targeting flight crews can result in distraction, disruption, disorientation and, in extreme cases, incapacitation, adversely affecting the ability of the flight crew to carry out their responsibilities, especially during take-off and landing. Therefore, directing laser illumination at an aircraft may be construed as intentional interference with a flight crew member's on-board duties.

In consideration of the increasing rate of laser attacks globally and their potentially catastrophic consequences, the States are required to highlight this issue as a hazard to civil aviation, and to ensure the general public is fully aware of the seriousness and possible consequences of these attacks. Also the States are strongly encouraged to enforce all relevant laws and to apply penalties against perpetrators in accordance with applicable legislation. Should current legislation not cover laser attacks, it would be essential and urgent to consider including legal provisions to address the issue of laser attacks against civil aircraft, and to penalize such attacks.



Emirates marked a record launch of 10 new A380 routes in 2014. The Emirates A380 celebrated New Year's by taking off to Zurich. It then launched flights to Barcelona in February, marking Spain's first permanent A380

service. The A380 then jetted into London Gatwick in March, followed by Kuwait in mid-July, marking the world's shortest scheduled A380 service. A week later, Emirates introduced the A380 on its Mumbai route. Emirates flew its A380 into Fran-

kfurt for the first time in September and Dallas became the Emirates A380's next port of call in October. In December, Emirates launched three new A380 routes in just three days – Milan and San Francisco, followed by Houston.

Ethiad Airways reports strong performance in 2014

Ethiad Airways carried a record number of passengers and cargo in 2014. Almost 14.8 million passengers flew with Etihad Airways in 2014, an increase of 23% over 2013 levels. In total, Etihad Airways carried more than 74% of the 19.9 million passengers who travelled through Abu Dhabi International Airport in 2014. With the addition of the airline's equity partners that operate flights into the UAE capital, the combined total rises to a significant 82% of passenger traffic at Abu Dhabi International Airport. Etihad Airways introduced 10 additional destinations to its global route network in 2014. In addition, frequencies were increased on 23 existing routes across the world in 2014. The airline also expanded its codeshare and equity partnerships in 2014. These partnerships delivered over 3.5 million passengers onto Etihad Airways flights, an increase of 40% over the 2.5 million passengers in 2013.





Air Arabia 2014 full year net profit climbs 30%

Air Arabia announced its financial results for the full year ending 31 December 2014, reflecting another year of continued growth and high levels of profitability.

Air Arabia reported a record net profit for the full year ending December 31, 2014 of USD 154.09 million, up 30% compared to USD 118.43 million for the same period in 2013. The airline's turnover for the full year 2014 reached USD 1.01 billion, an increase of 17% on 2013, driven by increased passenger numbers. Air Arabia carried over 6.8 million passengers in 2014, 12% more than 2013. The average seat load factor – or passengers carried as a percentage of available seats – for the same period stood at 81%. These results were announced following a meeting of the Board of Directors of Air Arabia, who have proposed a dividend distribution of 9% of capital, which is equivalent



to 2.45 cents per share. This proposal is subject to ratification by the shareholders of Air Arabia at the company's upcoming Annual General Meeting. Air Arabia's net profit for the fourth quarter, stood at USD 18.51 million, a drop of 28% compared to USD 25.59 million for the same period in 2013. The drop in the fourth quarter 2014 was mainly due to a temporary downward

correction in the fuel hedge portfolio, which will regain its benefits going forward. The airline's turnover for the last quarter of 2014 was USD 251.56 million, an increase of 14% compared to USD 220.79 million reported for the same period in 2013. Passenger traffic for the fourth quarter 2014 reached 1.7 million, an increase of 8% compared to the same quarter of 2013.

Egypt Air first in Africa granted green light to apply "Fast Travel" programme

Egypt Air has become the first airlines in Africa to be granted the green light for the application of the "Fast Travel" programme, accredited by the International Air Transport Association (IATA). The "Fast Travel" programme allows passengers to perform their travel arrangements via self-service channels, such as the internet, kiosks, smart phones or automated check in. Arrangements involve six areas,

which are; "check in, bags ready to go, document check, flight rebooking, self-boarding and fast recovery". At least four of the prior mentioned areas must be covered by airlines in order to facilitate the travel procedures and help customers in saving time and effort. Egypt Air head Hesham Al-Nahas said that the company was and will be keen to provide more services that would make their customers' travel ex-

perience more comfortable and easy. He noted that acquiring the green light for the application of the "Fast Travel" programme is proof of the company's commitment and speed in implementing the most up-to-date services in the area of travel and air transport, state-run news agency MENA reported. According to MENA, Egypt Air station manager Adel Helal indicated that reaching the green light for applying the programme requires 20% of Egypt Air passengers to use travel self-services, which the company achieved. The "Fast Travel" programme reduces costs and helps in saving an annual amount of \$ 2.1bn for the airlines industry worldwide. 198 airlines and airport partners were proven to be "Fast Travel" compliant, marking 15.29% of global passengers by the end of 2013, while the programme aims to reach 50% of global passengers by 2016, and increase this rate to reach 80% by 2020.





E DITORIAL

Mohamed Ibrahim Sherif

Director General Arab Civil Aviation Commission(ACAC)



The foundations of the advancement of civil aviation system

The nature of civil aviation sector is globalized and has a globally free geography. It would also enable us to represent it by a chain where each country forms a ring of such chain. To individually strengthen such rings in providing the required support. Therefore, we are all jointly responsible for contributing / cooperation / coordination and exchange of information and expertise to help less fortunate countries in order to fulfill international requirements of civil aviation.

Our objective is to discuss the most serious challenges facing such a vital sector and investigate the best ways and means of enhancing cooperation and efforts that could promote the air transport in our region while considering the recent development in the matter of climate change, consumer protection, liberalization and fair competition.

There is no doubt that we are witnessing many challenges facing civil aviation sector, which we think it represents a real threat to its safety and security.

•According to expectations, number of passengers will increase which will lead to a growth of air traffic in Middle East and North Africa region.

Aware of Arab airspace Escalating growth ,ACAC have published the airspace study which provide clear view on the CNS/ATM infrastructure and the demand/capacity situation to maximize the capacity of their airspaces and minimize the congestions affecting air movement that could sometimes extend to airspace of their neighbouring countries.

the result of that is reducing the distance flown which in turn affecting the flight time and reducing the amount of fuel consumption that leads to low emission (saving environment) and affects

ticket fairs which make Air transport Accessible to different segments of society.

•ACAC works hard for the Liberalization policies by setting seminars / conferences and researches are conducted to encourage such policy. Therefore ACAC concentrate its future efforts to accelerate the market access activation, / fair competition and consumer protection in accordance with the ICAO guidelines.

•ACAC follow and monitor ,the results of the Universal Safety Oversight Audit Programme (USOAP) indicate that several Contracting States have not yet been able to establish a satisfactory national safety oversight system, assuming also that not all Contracting States have the requisite human, technical and financial resources to adequately perform safety oversight, recognizing that there is important Gap between member states according to USOAP/CMA audit result,

As a result ACAC soon launch study to establish the Regional Safety oversight Organization including well-defined legal, organizational, and financial frameworks

•As Environmental protection is a sensitive and important issue, especially when we consider the fact that some countries, Regional blocs and alliances are trying to take unilateral measures beyond the umbrella of international civil aviation organization The reduction of emissions becomes the main topic in the ICAO general assemblies. The next ICAO general assembly (39), is required to present a concrete positions for this purpose, ACAC follows closely the developments related to this topic and urge States not to wait until assembly 39 to start defending their interests.

Finally ACAC as a technical organization under the umbrella of Arab league is working for enhancing ties between Arab nations through coordination and cooperation with all other states and other similar regional organizations with the aim of safe and secure Air transport accessible for different segments of society and encouraging the Sustainable Development.





DG.ACAC Engineer Mohamed Ibrahim Sherif

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.

The Executive Council: composed of nine members elected by the General Assembly	
Yemen	
Oman	
Jordani	
United Arab Emirates	
Bahrain	
Tunisia	
Saudi Arabia	
Qatar	
Egypt	

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.





ARAB AVIATION

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



Editorial

Mohammed Ibrahim Sherif
DG. ACAC /



UAE ranks number
1 globally in aviation
safety standards



reports

Latest development on the
flight tracking and conflict zone

Articles

10 Automation Vs
Manual Flying
and Safety Risks



12 ECAC The
Voice Of Pan –
European Civil
Aviation



16 MALAYSIA IS
SOARING IN
THE SKY



news

Air Arabia 2014 full year
net profit climbs 30%

General Supervision **Engineer Mohamed Ibrahim Sherif** Director General Arab Civil Aviation Commission
Executive Supervision **Engineer Brahim Benomar**
Editor in chief **Ahmed Nachatti**
Editorial Secretary **Zineb Errouali Onnissi Mohammed** Design Responsibility **Ayoub**

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, Qatar for their support and valuable contribution in this issue

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 65 83 40 / 65 83 23 Fax: (212) 537 65 81 11 (212) 537 65 81 54 /
No. Legal Deposit:165/2000 ISBN: ISSN 1119 - 3053 All rights reserved



IFFAAD Aviation and Development (IFFAAD)

Founded as a non-profit organization in 2005, IFFAAD is incorporated under the Canada Corporation Act as a 'not-for-profit' entity. IFFAAD has its seat in Montreal, the world capital of aviation and host city of the International Civil Aviation Organization (ICAO), the International Air Transport Association (IATA) and the Airports Council International (ACI).

The initiative for the Foundation originated from Dr. Sanat Kaul, the then Representative of India to the Council of ICAO who became the first Chairman and is currently heading the India Chapter in New Delhi. IFFAAD is facilitating the establishment of Branches in other regions of the world especially in Europe, Africa and Middle East.

IFFAAD has more than 200 active members of leading professionals from the aviation, space and development sectors in different regions of the world.

IFFAAD is proud to have Dr. Assad Kotaite former President of the ICAO Council as its Governor Emeritus. The late Dr Charles Bédard a former Representative of Canada on the Council of ICAO was IFFAAD co-founder and first Chairman. The current Chairman of IFFAAD is Mohamed Elamiri, former Representative of Morocco on the Council of ICAO and former senior manager at ICAO for more than 16 years as Director of the Air Transport Bureau, Chief of the Safety and Security Audit Branch and Deputy Director in charge of Safety Monitoring and Safety Management.

IFFAAD Mission is to be a focal point (independent think-tank) for the exchange of ideas and promotion of public interest in aviation and development worldwide. In particular it wishes to encourage cooperation between various interested sectors, such as aerospace, tourism, industry,

commerce and social development and to foster a constructive dialogue amongst policy makers (governments, industries, international and regional organizations), universities, professionals, students and individuals.

As a 'think tank', IFFAAD aims to cooperate with ICAO, IATA, ACI, CANSO, the airspace industry and other aviation stakeholders in analyzing and discussing critical aviation related issues. IFFAAD is also seeking partnership with other similar organizations to lobby for the improvement of travel conditions and promotion of air transport liberalization for the benefit of air passengers.

IFFAAD's mission focus is to assist in providing innovative solutions for the challenges triggered by:

- The global significant growth of the aviation sector, and its impact on development and protection of the environment;
- The shortage of aviation professionals, which may hinder the development of air transport. IFFAAD will therefore support the ICAO programme on Next Generation of Aviation Professionals;
- The lack of an air passenger's voice. IFFAAD will analyze the impact of global, regional and national policies on air passengers and facilitate the promotion of air passenger's views at global and regional air transport events. The objective of IFFAAD is to facilitate the establishment of a global entity to represent and lobby for the rights and protection of air passengers.

IFFAAD is planning the organization in late 2015 of a Conference on "Air passenger rights and seamless travel". The Conference will be an excellent opportunity to launch a global voice for air passengers to achieve the objective above.

More information on the IFFAAD activities and registration at its events are available on its website: www.iffaad.org



Mohamed Elamiri
Chairman
of (IFFAAD)



الأكاديمية التونسية الفرنسية للتكوين في أمن 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



ARAB AVIATION



Issue 23

Issued by Arab Civil Aviation Commission (ACAC)

March 2015

مشروع المطار الجديد
MIDFIELD TERMINAL PROJECT

مطارات أبوظبي
ABU DHABI AIRPORTS

الرؤية تتحول إلى واقع: مبنى المطار الجديد... فخر الإنجاز



من بدايات الرؤية الواعدة إلى فخر المستقبل، بات اليوم المبنى الجديد لمطار أبوظبي الدولي واقعاً ملموساً أمامنا، ليكون في المستقبل القريب البوابة الرئيسية للعاصمة أبوظبي. وسيضفي هذا الصرح مفاهيم جديدة للإبتكار والتقنية فيما سيقدمه لأكثر من 30 مليون مسافر سنوياً، ليكون رمزاً جديداً للضيافة الأصيلة التي اشتهرت بها دولة الإمارات العربية المتحدة.

وفي حين تزداد جاذبية أبوظبي كوجهة عالمية للأعمال والسياحة، تسير مطارات أبوظبي بخطى ثابتة في مسيرة بناء مطار عالمي يرقى إلى أعلى المواصفات والمعايير الدولية حسب الجدول الزمني المحدد.

مطارات أبوظبي... إبداع في عالم الطيران.
www.adac.ae



Salvatore Sciacchitano
Executive Secretary of ECAC



UAE RANKS ONE IN SAFETY Standards



Mohamed Elamiri
Chairman of (IFFAAD)

