



الطيران العربي

سبتمبر 2015

مجلة تصدر عن الهيئة العربية للطيران المدني

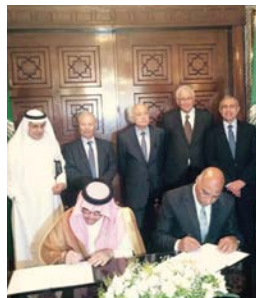
العدد 24

التصميم المرتقب للطائرات التجارية



حوار

مع: الحبيب
المكي مدير عام
الطيران المدني
التونسي



تقارير

توقيع مذكرة
تفاهم مع
المنظمة العربية
للسياحة

أخبار

السبوعي رئيسا
للهيئة العامة
للطيران المدني
القطري





ARAB AVIATION



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



Our contact: acac.magazine@acac.org.ma www.acac.org.ma





الطيران العربي

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

المشرف العام:

المهندس
محمد إبراهيم شريف
مدير عام الهيئة العربية للطيران المدني

رئيس التحرير

المهندس إبراهيم بنعمر

سكرتارية التحرير:

زينب الروالي
محمد أويسي

جرافيكس:

أيوب

البريد الإلكتروني:

acac@acac.org.ma

الموقع الإلكتروني:

www.acac.org.ma

العنوان:

20، زنفة أيت باعمران،
شارع محمد السادس
الرباط / المملكة المغربية

العنوان البريدي:

صندوق البريد 5025 الرباط / السويسي المملكة المغربية

الهاتف:

65-83-40 65-83-23 (212+)

فاكس:

65-81-11 65-81-54 (212+)

رقم الإيداع القانوني:

165/2000

ردمك:

3053 ISSN: 1119

جميع الحقوق محفوظة

شكر وتقدير:

يتقدم المشرف العام لمجلة الطيران العربي بتشكراته لكل من ساهم في إثراء هذه المجلة
بحوارات ومقالات واستطلاعات وأخبار وإعلانات إخبارية، وشكر خاص للمديرية العامة للطيران المدني التونسي
ومؤسسات التدريب على المساهمة القيمة في هذا العدد.

افتتاحية

المهندس محمد إبراهيم
أحمد شريف

أهمية التكوين والتدريب في مسار
تطوير الطيران المدني



أخبار الطيران

مطارات

أخبار الجامعة العربية والمنظمات

ضيف العدد:

حوار مع سعادة السيد الحبيب المكي
مدير عام الطيران المدني التونسي



عروض أكاديمية:

متطلبات التعليم والتدريب لحاضر
ومستقبل الطيران المدني العربي
د. سعيد السليمان



تقارير:

الإيكاو والتدابير العالمية القائمة على آليات السوق

حوادث

أنشطة الهيئة:

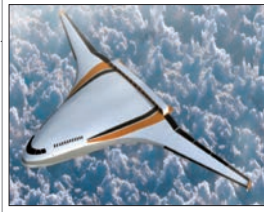
توقيع مذكرة تفاهم بين الهيئة العربية
للطيران المدني والمنظمة العربية للسياحة



إحصائيات

مقالات:

فوائد تحرير النقل الجوي
مواجهة التهديدات الداخلية لأمن الطيران
الطائرات التجارية المرترقة لسنة 2050
التغلب على استهلاك الوقود أثناء الإقلاع
أسماء خالدة في عالم الطيران:
عباس بن فرناس



صحة

لقاء صحفي:

مع سعادة السيد حسن الصديق رئيس الأكاديمية
التونسية الفرنسية للتدريب في أمن الطيران

معارض:

فعاليات المعرض الدولي
لوبورجي 2015



الهيئة العامة للطيران المدني

إنشاء الهيئة

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

أهمية التكوين والتدريب في مسار تطوير الطيران المدني

إن الركن الأساسي لتنمية أي قطاع أو مؤسسة أو شركة يتمثل في قدرات الموارد البشرية العاملة ومدى امتلاكها للمقومات المهنية والمعارف المتجددة التي تسير المستجدات التكنولوجية والابتكارات الجديدة والمناهج والطرق العصرية والأساليب الناجحة للتسيير، مما يؤكد على ترسيخ مكانة التعليم والتكوين والتدريب والتأهيل في كل السياسات الإستراتيجية ومنها قطاع الطيران المدني الذي يعرف تطورات وتحولات متسارعة تستدعي إعادة التأهيل والتدريب المستمر للموارد البشرية خاصة في الجانب الفني للتعامل مع الآليات والمعدات والتجهيزات التكنولوجية الدقيقة لتشغيلها وصيانتها بالشكل الأمثل وبالجودة المطلوبة.

لقد اعتمدت منظمة الطيران المدني الدولي إجراءات قوية وملزمة للدول الأعضاء المتعاقدة للتأكيد على أهمية التكوين والتدريب حيث توجهت المنظمة نحو العديد من المفاهيم التشغيلية الجديدة من خلال دعم الانتقال من المسار القائم على الأنظمة والمعدات إلى التوجه القائم على الأداء والذي يتطلب تدريب وتكوين العنصر البشري القادر على تسيير إدارات وأقسام ومصالح منظومة الطيران وتشغيل التجهيزات والمعدات التكنولوجية الحديثة. وعلى تعميم الفائدة لمشغلي الطائرات ومستخدمي الفضاء الجوي بأخر المستجدات والتقنيات المتوفرة للبنية التحتية وتكنولوجيا مراقبة الحركة الجوية بالأقمار الصناعية وكذا التجهيزات والكواشف الإلكترونية الخاصة بأمن الطيران والمكونات التقنية الدقيقة التي تدخل في صناعة الطائرات الحديثة وغيرها من أجهزة الاتصالات والمراقبة بالإضافة إلى الإجراءات النظامية لاقتصاديات النقل الجوي والصلاحية الجوية وإدارة المطارات وقوانين الطيران ومستجدات بيئة الطيران والحد من الإنبعاثات مع الأخذ بالاعتبار الدور الجديد للمنظمات الإقليمية الذي أوكل لها تولى مسؤولية الطيران المدني كل في إقليمها.

وحيث أن وثيرة التطوير والتحديث في مجال صناعة الطيران المدني هي جد سريعة بحكم المنافسة بين الشركات المصنعة التي تدفع نحو المزيد من الابتكارات والمزيد من المنتجات الفنية ذات الفاعلية والدقة والجودة، واستفادة من هذه التطورات وإدخالها في سوق العمل لدى منظومة الطيران المدني للدول

العربية أصبح من الضروري تدريب وتأهيل الموارد البشرية من المهندسين والمراقبين والإداريين والمتخصصين في شتى مجالات الطيران المدني حيث تظل يوميا تحديات جديدة تدعو لمواكبة المستجدات والابتكارات الفنية وما يساير ذلك من تطورات على مستوى التدبير والتسيير ودقة التشغيل وكل هذا يدفع بالجميع إلى الانخراط في تقوية بل إلزامية التكوين والتدريب على كافة العاملين للمشاركة في الحلقات التكوينية المتجددة والدورات التدريبية وورشات العمل التخصصية وكل ذلك وفق برنامج دقيق يتضمن الاحتياجات المطلوبة لسوق العمل والاستيعاب المعارف الجديدة والخبرة اللازمة قصد تأهيل وتوفير الكوادر والكفاءات والعمالة المتخصصة لخدمة منظومة الطيران المدني العربي والرفع من أدائه وجودة عمله ومردوبيته.

وفي إطار السياسة الجديدة للإدارة العامة للهيئة تزايدت وثيرة الاهتمام بالتكوين والتدريب حيث تم وضع برنامج تدريبي مكثف وبأجندة زمنية دقيقة ويشمل كل الاختصاصات، ويفسح المجال للمتدربين من الدول الأعضاء للاستفادة من المستجدات والمعلومات والمعارف الحديثة لشعب الطيران المدني في مجالات الأمن والسلامة والنقل الجوي والبيئة والقانون والإدارة والاقتصاد والتسويق والتجارة، حيث يتم استدعاء مؤطرين وخبراء متخصصين معتمدين دوليا، مما يفيد المشاركين بالجديد من المعلومات الفنية والتقنيات الحديثة ويرفع من مكاسبهم المعرفية.

إن الهيئة العربية للطيران المدني بانخراطها الفاعل في سياسة التكوين والتدريب وتوجيهها القوي لتعزيز علاقات التعاون والتنسيق وتبادل التجارب والخبرات مع الدول الصديقة والمنظمات الإقليمية والدولية ومؤسسات التكوين والتدريب العربية وهذا ما يساعد على التنظيم الأمثل للدورات التدريبية وورش العمل الميدانية والندوات العلمية في إطار السياسة الجديدة للتمويل الذاتي مما يرجع بالمنفعة على الهيئة ويساهم في تطوير عملها ويدعم برامجها وأنشطتها ويعزز مكانتها في أوساط مجتمع الطيران المدني الدولي. إن الاستثمار الجدي في الطاقات البشرية وتكوينها وتدريبها وإعادة تأهيلها هو الصمام الفعلي لمواجهة التحديات والانخراط في مسيرة التطوير والنمو حتى تحقيق الأهداف المرجوة في وضع منظومة الطيران المدني العربي عالية في أوساط عالم الطيران المتقدم.

للتأكيد على أهمية التكوين والتدريب حيث توجهت المنظمة نحو العديد من المفاهيم التشغيلية الجديدة من خلال دعم الانتقال من المسار القائم على الأنظمة والمعدات إلى التوجه القائم على الأداء



السبيعي رئيساً للهيئة العامة للطيران المدني القطري



والدولية. حيث إن نيل هذا الشرف والثقة الغالية بتعيينه في هذا المنصب السامي لدليل على مساره المهني الناجح وكفاءته المتميزة وإسهاماته القيمة والتي تتواصل مع الدور الفعال الذي تلعبه دولة قطر في تعزيز مسيرة الهيئة ودعمها وتفعيلها لتنمية منظومة الطيران المدني العربي خدمة للعمل العربي المشترك في تحقيق آمال وطموحات الأمة العربية في التقدم والرفق والازدهار.

وبهذه المناسبة تتقدم إدارة المجلة إلى سعادته بأحر التهاني وأطيب الأمنيات والتوفيق والنجاح في مهامه النبيلة خدمة للطيران المدني القطري ودعمها وسندا للطيران المدني العربي.

■ أصدر الشيخ تميم بن حمد آل ثاني أمير دولة قطر القرار الأميري رقم 26 لسنة 2015 بتعيين السيد عبد الله ناصر تركي السبيعي رئيساً للهيئة العامة للطيران المدني القطرية خلفاً للسيد عبد العزيز محمد النعيمي.

السيد عبد الله السبيعي، كان يشغل منصب مدير إدارة الخدمات المشتركة بالهيئة العامة للطيران المدني القطري حيث يشهد له بقبمه الإنسانية الرفيعة وبقدراته التواصلية المتميزة وبروح المسؤولية العالية في التدبير الأمثل لشؤون الموارد البشرية والشؤون المالية والخدمات العامة وخبرة واسعة في المجال من خلال مشاركاته المتعددة في القمم والمؤتمرات والندوات والاجتماعات العربية والإقليمية

اتفاقية لتنظيم خدمات النقل الجوي بين الكويت والإمارات

■ وقعت الإدارة العامة للطيران المدني بالكويت يوم أمس الأحد، اتفاقية مع الهيئة العامة للطيران المدني الإماراتي لتنظيم خدمات النقل الجوية، وفق مبدأ الأجواء المفتوحة بين البلدين. ونقلت وكالة الأنباء الكويتية "كونا"، عن رئيس الإدارة العامة للطيران المدني بالكويت فواز عبد العزيز الفرح، تصريح صحفي، قال فيه: "إن التوقيع يعكس حرص الإدارة على فتح آفاق التعاون الثنائي في مجال النقل الجوي مع كافة الدول الشقيقة ودعم سياسة الكويت بربط مطار الكويت الدولي بأكبر شبكة تشغيلية من المطارات العالمية وتوثيق العلاقات الجوية الثنائية مع هذه الدول". وتنص هذه الاتفاقية على تبادل حقوق النقل وتسهيلات وامتيازات النقل الجوي بين البلدين بدون أي قيود تشغيلية بموجب الحريات الثالثة والرابعة، بما يحقق المرونة للناقلات الوطنية في الكويت ودولة الإمارات للتشغيل مستقبلاً بين البلدين لخدمة حركة المسافرين والشحن الجوي بينهما.



الصحراء الأمريكية ملاذ التقاعد المبكر لـ 800 طائرة تجارية



العديد من الطائرات العسكرية والتجارية بواقع 69 % طائرات تجارية و 31 % طائرات عسكرية. وتم اختيار هذا الموقع في الصحراء على أمل أن يمنع الجفاف هناك من تآكل بدن الطائرة في حال أرادت الشركة عودتها للخدمة في المستقبل. وتم افتتاح هذا المجمع في العام 1943 وكان في البداية تحت تصرف الجيش قبل أن يسمح لشركات الطيران بتخزين طائراتها هناك. وخلال الفترة من 1993-2013 وصل عدد الطائرات التي أحييت إلى التقاعد 6800 طائرة موزعة بين 2100 طائرة للمسافرين و 4700 طائرة شحن.

لدينا مؤشرات من الصناعة بأن هناك المزيد من الطائرات التي تحال على التقاعد وبعضها سيكون طائرات جديدة. ويضم مركز إيفرغرين اليوم أكثر من 200 طائرة متوقفة هناك ومن بينها مثلا خمس طائرات من طراز بوينغ 777 عريضة البدن والتي تعد جوهرة الأسطول للعديد من شركات الطيران. ويعد بينال بارك في ولاية أريزونا الأميركية واحداً من أكبر تجمعات تخزين الطائرات في العالم وهو يمتد على مساحة 21 كم ويمتلك هذا التجمع مدرجا من الإسفلت يسمح للطائرات بالهبوط الذي قد يكون الأخير لها قبل تقاعدها. ويضم المجمع

■ كشف تقرير حديث أن شركات الطيران أحالت على التقاعد أكثر من 800 طائرة تجارية منذ عام 2008. ويوضح التقرير الذي نشرته وول ستريت جورنال الغريب في الأمر أن الطائرات التي تقاعدت ليس جميعها قديمة بل إن بعضها تمت إحالته على التقاعد رغبة من شركات الطيران في مزيد من خفض النفقات وغالبا ما يتم تخزين هذه الطائرات في الصحراء التي تعد المكان الأمثل لتخزين هذه الطائرات. ونقل التقرير عن رئيس مركز إيفرغرين بينال بارك " للصيانة وهو واحد من أكبر مراكز تخزين الطائرات في العالم قوله

هيئة الطيران المدني الإماراتية توقع مذكرة تفاهم مع المديرية العامة للطيران المدني المغربي



وقعت الهيئة العامة للطيران المدني بدولة الإمارات العربية المتحدة، والمديرية العامة للطيران المدني في المملكة المغربية، مذكرة تفاهم في مجال التحقيق في الحوادث والوقائع الجوية. وتهدف المذكرة التي تم توقيعها في الرباط مايو 2015، إلى تعزيز السلامة الجوية لدى الدولتين الشقيقتين من خلال التعاون في مجال التحقيق، سيتم تبادل معلومات التحقيق، والمعرفة، والأبحاث، والدراسات، ومستجدات علم التحقيق في الحوادث الجوية، واستخدام مختبرات أجهزة تسجيل بيانات الرحلة والتسجيل الصوتي لمقصورة القيادة (الصندوق الأسود)، والتدريب، وحضور المؤتمرات وورش العمل. إضافة إلى مشاركة محققين من أحد الطرفين في التحقيقات التي يجريها الطرف الآخر مع تقديم المساعدة التقنية

والعلمية المتوافرة. وقال سيف محمد السويدي، مدير عام الهيئة العامة للطيران المدني: "إن تعزيز التعاون مع الهيئات المماثلة في الدول العربية الشقيقة ودول العالم من ضمن استراتيجيات الهيئة التي تهدف إلى إيجاد بيئة طيران آمنة تتميز بسرعة الاستجابة للمستجدات القائمة دولياً، وذلك من خلال التشارك بين الدول والمساهمة بما لدى كل دولة من تميز على صعيد خبراء التحقيق، والمرافق، والمعدات، والمعلومات، والمعرفة المكتسبة من خلال المؤتمرات وورش العمل".



تكليف الكابتن صالح بن نهيد رئيساً للهيئة العامة للطيران المدني والأرصاد بالجمهورية اليمنية

أصدر معالي وزير النقل بالجمهورية اليمنية القرار الوزاري رقم 10 لسنة 2015 القاضي بتكليف سعادة الكابتن صالح بن نهيد بأعمال رئيس الهيئة العامة للطيران المدني والأرصاد بالجمهورية اليمنية. وبهذه المناسبة تتشرف إدارة مجلة الطيران العربي بتقديم أحر التهاني وأخلص المتمنيات لسعادته بالتوفيق والنجاح في مهمته السامية لخدمة قطاع الطيران المدني اليمني ولتعزيز ودعم مسيرة الهيئة العربية للطيران المدني من أجل التقدم والرفق والإزدهار.

رحلة "سولار إمبلس 2" والطاقة النظيفة



الطاقة الشمسية "سولار إمبلس" تعد إحدى ثمار القمة العالمية لطاقة المستقبل التي استضافتها دولة الإمارات العربية المتحدة مؤخراً، ضمن فعاليات أسبوع أبوظبي للاستدامة 2015، الذي نظّمته شركة "مصدر"، حيث وضعت تلك الفعاليات دولة الإمارات في مركز عالمي متقدم، في كل ما يتعلق بشؤون الطاقة المتجددة.

■ اعتبر الدكتور فاروق الباز، عضو المجلس الاستشاري لعلماء مصر، ومدير مركز الاستشعار عن بعد وعلوم الفضاء بجامعة بوسطن الأميركية، أن انطلاق الطائرة "سولار إمبلس 2" من أبوظبي يعد نقلة نوعية بدولة الإمارات العربية المتحدة لاستخدام الطاقة المتجددة، مؤكداً أن هذه الرحلة التاريخية تضع المنطقة العربية كلها على خريطة طاقة المستقبل. وتابع في تصريحات للعدد الأول من مجلة "سياحة الإمارات" الصادر أمس، أن انطلاق الطائرة سولار إمبلس يعطي الأمل لتحقيق حلم البشرية في استغلال الطاقة المتجددة بصورة أكبر بما يساهم في الحفاظ على البيئة والموارد، ومواجهة خطر ندرة مصادر الطاقة والوقود غير المتجددة، في مرحلة ما بعد النفط. ويعتقد أن هذه الخطوة الكبيرة التي حققتها دولة الإمارات تدل على أن إمكانية نقل البشر والسلع عبر الجو باستخدام الطاقة الشمسية ستحقق بلا شك، وسوف نرى في المستقبل طائرات تجارية تستخدم هذا النوع النظيف من الطاقة، وهذا يعتمد على تطور تكنولوجيا إنتاج وتخزين الطاقة الشمسية، وهو ما يحدث الآن، وفي المستقبل ستصبح هذه الأشكال من الطاقة أرخص بكثير وذات جدوى اقتصادية عالية. وأوضح، أن طائرة

الترفيح في عدد الرحلات الجوية المنتظمة بين تونس والجزائر



والمقدرة بنحو 8 ملايين يورو. وأشار إلى أن فتح 3 ممرات جوية جديدة بين تونس والجزائر سيمكن من زيادة العائدات المالية لديواني الطيران المدني بالبلدين وتقليص مدة العبور.

وكشفت المديرية العامة للخطوط التونسية سارة رجب عن اتفاق مرتقب مع الخطوط الجزائرية لتطوير التعاون التجاري بين الشركتين مشيرة إلى أن المؤشرات تؤكد نجاعة ترفيح عدد الرحلات بين تونس والجزائر.

وسافر 188 ألف شخص جواً بين تونس والجزائر خلال 2014 باستخدام ناقلتي البلدين. ويتوقع مسؤولو البلدين تضاعف هذا الرقم 3 مرات بفضل مذكرة التفاهم الجديدة.

■ سيتم الترفيح في عدد الرحلات الجوية بين تونس والجزائر إلى 42 رحلة أسبوعياً في الاتجاهين حسب مذكرة تفاهم وقعها البلدان الثلاثاء بتونس. وتنص مذكرة التفاهم، التي تنقح اتفاقاً يعود تاريخه إلى سنة 1963، على رفع عدد الرحلات غير المنتظمة إلى 40 رحلة أسبوعياً بدل 30 رحلة حالياً مما سيمكن من مزيد نقل المسافرين في الاتجاهين. كما سيتم الرفع في عدد الممرات الجوية فوق البلدين.

وقد تولى التوقيع على الاتفاقية المدير العام للطيران المدني، الحبيب المكي، ونظيره الجزائري يوسف سماعين عزي بإشراف وزير النقل التونسي محمود بن رمضان وسفير الجزائر بتونس عبد القادر حجار.

وأكد بن رمضان، بالمناسبة، «أن مذكرة التفاهم سترفع عدد الرحلات الأسبوعية من تونس إلى الجزائر من 7 رحلات حالياً إلى 21 وكذلك الشأن من الجزائر إلى تونس إلى جانب استهداف عدد أكبر من المطارات في البلدين. وستؤمن شركات الطيران التونسية، (الخطوط التونسية والطيران الجديد وسيفاكس إير لاينز)، تبعاً لذلك رحلات إلى مطارات وهران وقسنطينة وبيجاية والوادي وتمنراست وغرداية إلى جانب الجزائر العاصمة في حين ستنظم الخطوط الجوية الجزائرية رحلات إلى كل من جربة وجرجيس وصفاقس ونقطة إلى جانب وجهتين لم يتم تحديدهما بعد مما سيتيح أمام المسافرين فرصاً لزيارة مختلف أنحاء البلاد.»

وأوضح المكي أنه تم بمقتضى الاتفاق إطلاق المفاوضات بشأن المتخلدات المالية للخطوط التونسية المجددة «قانونياً» في الجزائر

الخطوط الجوية القطرية تفوز بثلاث من جوائز الطيران العالمية الكبرى

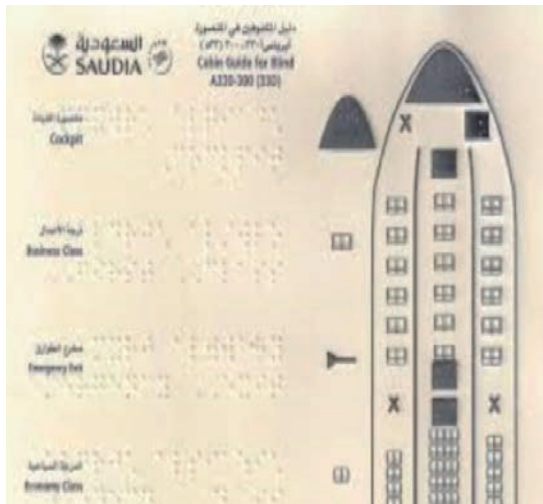


17/6/2015 أعلنت الخطوط الجوية القطرية عن فوزها بثلاث من جوائز الطيران العالمية الكبرى، وذلك في حفل جوائز "سكاي تراكس" العالمية 2015، حيث نالت جائزة "أفضل شركة طيران في العالم للعام للمرة الثالثة، وجائزة "أفضل شركة طيران في الشرق الأوسط"، التي تحصل عليها للمرة الثامنة، و"أفضل مقعد في درجة رجال أعمال". وتأتي جائزة "أفضل شركة طيران في العالم" التي تعد أعلى جائزة تمنحها "سكاي تراكس" لتؤكد التزام الخطوط الجوية القطرية نحو مسافريها بتقديم خدمات سفر ممتازة وأفضل تجربة سفر لهم من فئة الخمس نجوم. وقد جرى حفل توزيع الجوائز في متحف الطيران والفضاء في معرض باريس للطيران، حيث تعكس جوائز "سكاي تراكس" العالمية لشركات الطيران اختيارات المسافرين، إذ شارك ملايين المسافرين من 160 بلداً في استطلاعات حول مستوى رضاهم والتي تم على أساسها تحديد شركات الطيران الفائزة لعام 2015. وشهدت الناقل القطرية توسعاً في حجم أسطولها في الأشهر العشرة الماضية، حيث تم انضمام طائرة إيرباص A380 وطائرة إيرباص A350 التي تعد

العالم للمرة الثالثة، ونحن نضع مسافرينا في صلب اهتماماتنا في كل ما نفعله، وفخرون بتقديرهم لنا من خلال منحنا جوائز "سكاي تراكس" الثلاث هذه". وتوسع الخطوط الجوية القطرية دائماً إلى توفير أفضل تجربة سفر للمسافرين على جميع وجهاتها البالغ عددها 147، حيث تلتزم بتقديم الخدمة العالية الجودة لكل واحد من مسافريها". وعرضت الخطوط الجوية القطرية أسطولها الحديث في معرض باريس للطيران 2015 حيث عرضت هذا العام خمساً من أفضل وأحدث طائراتها وهي إيرباص A380 و A350 XWB و A320 و A319 و بوينج 787 دريملاينر.

الخطوط الجوية القطرية أول عميل لها في العالم. وبهذه المناسبة، قال السيد أكبر الباكر، الرئيس التنفيذي لمجموعة الخطوط الجوية القطرية: "أنا فخور بإدارة شركة رائدة وبامتياز وبفريق العمل الذي لا يرضى سوى بتقديم كل ما هو أفضل للمسافرين، حيث تتطلب شركة الطيران ذات الجوائز المرموقة بذل المزيد من الجهد من أجل الشغف للأفضل، وهو ما أشكر عليه كل أفراد فريق العمل في الخطوط الجوية القطرية". وأضاف "تعكس هذه الجوائز رضا مسافرينا الذين يختارون السفر مع شركة الخمس نجوم الذين اختاروا اليوم الخطوط الجوية القطرية كأفضل شركة طيران في

الخطوط السعودية تعتمد لغة «برايل» على متن رحلاتها



انطلقت الخطوط الجوية العربية السعودية في توفير خدمة جديدة لمسافريها الكرام من ذوي الاحتياجات الخاصة «المكفوفين» يتمثل في طباعة دليل خاص بلغة «برايل» لإرشادهم إلى كافة المواقع داخل مقصورة الطائرة. وسوف يُمكنهم الدليل من خلال ملامسته ودون مساعدة من أحد، التعرف على مقصورة القيادة، الدرجة الأولى، درجة الأعمال، الضيافة، منطقة المطبخ، الممرات، دورات المياه، موقع المصلى، مخارج الطوارئ. وسيتم توفير الدليل على كافة رحلات «السعودية» الداخلية والدولية لتكون بذلك من أوائل شركات الطيران في العالم التي توفر هذه الخدمة. كما أن نموذج دليل المكفوفين تم تصميمه على جميع طائرات أسطول «السعودية»، والخدمة الجديدة جاءت بهدف إيجاد حلول لجميع العقبات التي قد تواجه المسافرين الكرام من ذوي الاحتياجات الخاصة. حيث تتيح الخطوط السعودية باقة من الخدمات المتكاملة التي تعينهم على إتمام رحلة سفرهم بأكثر قدر من الراحة، بدءاً من الحجز والخدمات الأرضية، ثم على متن طائراتها من خلال الوجبات الخاصة، والخدمات المميزة، وانتهاءً بسلامة الوصول ومغادرتهم الطائرة.

الطائرة الشمسية «سولار امبالس» في الصيانة بعد رحلة تاريخية



الجمعة في مطار كالابولوا على جزيرة واهو الرئيسية الواقعة على بعد حوالي 30 كيلومترا غرب هونولولو. واجتاز قائدها اندريه بورشبرغ مسافة 7200 كيلو متر في خلال 117 ساعة و52 دقيقة، بمعدل سرعة بلغ 61,19 كيلو متراً في الساعة. وسيتولى زميله برتران بيكار زمام القيادة في الرحلة المقبلة للطائرة التي من المقرر أن تنطلق من هاواي في اتجاه مدينة فينيكس بولاية أريزونا جنوب غرب الولايات المتحدة، على أن تتابع سولار امبالس 2 رحلتها إلى نيويورك ومن ثم إلى أوروبا للعودة أخيراً إلى أبوظبي نقطة انطلاق هذه المغامرة التاريخية. وهذه الرحلة التي تمتد على مسافة 35 ألف كيلو متر ترمي إلى الترويج لاستخدام مصادر الطاقة المتجددة. وأوضح عضو في الجهة المنظمة للمغامرة أن طائرة سولار امبالس 2 «لا يزال امامها 49% من الرحلة لاجتيازها». وكانت طائرة «سولار امبالس 2» التي تغطي أكثر من 17 ألف خلية ضوئية شمسية جناحها، انطلقت من أبوظبي في التاسع من مارس، في جولة حول العالم، وتوقفت في سلطنة عمان، ومنها توجهت إلى الهند ثم بورما قبل أن تصل إلى الصين حيث علقت حوالى الشهر، ومنها إلى اليابان قبل الانتقال إلى هاواي.

■ تمضي طائرة سولار امبالس العاملة بالطاقة الشمسية بضعة أسابيع في هاواي، حيث حطت قبل أيام بعد رحلة تاريخية فوق المحيط الهادئ، لإجراء بعض أعمال الصيانة، بحسب ما أعلن الفريق المشرف على رحلتها أول أمس. وقال الفريق في بيان: إن ارتفاعاً في درجات الحرارة أدى إلى وقوع أضرار في البطاريات التي تخزن الطاقة الكهربائية، ما يجعل من الضرورة تنفيذ أعمال صيانة تستمر إلى شهر أغسطس على أقل تقدير. ووقع هذه الارتفاع في حرارة البطاريات في اليوم الأول من رحلة الطائرة التي استمرت 118 ساعة بين اليابان وهاواي، ولم يكن ممكناً تبريدها بعد ذلك. وأضاف القيمون على الطائرة: «إن الأضرار التي تصيب بعض الأجزاء من البطاريات لا يمكن إصلاحها، ولذا سنقوم باستبدالها، وهذا الأمر سيتطلب بضعة أسابيع». وعلى ذلك فإن الطائرة لن تغلق مجدداً قبل أسبوعين أو ثلاثة. وكانت طائرة سولار امبالس 2 العاملة بالكامل على الطاقة الشمسية حطت في هاواي بعد رحلة تاريخية فوق المحيط الهادئ استمرت حوالي خمسة أيام من دون توقف حطمت خلالها الرقم العالمي للطيران المنفرد. وقد حطت الطائرة في الوقت المتوقع قبيل الساعة 1600 بتوقيت جرينتش

الطيران العماني يفوز بلقب شركة الطيران الأفضل عن فئتي درجة رجال الأعمال والسياحية لعام 2015

الخبراء في عالم السفر والسياحة، بالإضافة إلى العاملين في مجال السياحة والفنادق والطيران. ويأتي هذا الفوز تأكيداً للالتزام بالتميز والجودة التي يلتزم بها الطيران العماني بين شركات الطيران خلال 12 شهراً، وتعكس هاتان الجائزتان مرة أخرى المكانة المرموقة التي يتمتع بها الطيران العماني في أوساط صناعة السفر.

هذا الفوز الثاني على التوالي الذي يفوز فيه الناقل الوطني للسلطنة بجائزة هاتين الفئتين، خاصة وأن جوائز السفر العالمي تعد واحدة من أرقى الجوائز التي تمنح تقديراً لمنتجات السفر والسياحة، وتسعى لاختيار وتكريم أفضل الشركات والهيئات السياحية العالمية عبر التصويت المباشر من قبل الآلاف من كبار

■ حقق الطيران العماني إنجازاً جديداً هاماً يضاف إلى إنجازاته المتتالية بفوزه بلقب شركة الطيران الأفضل عن فئتي درجة رجال الأعمال والدرجة السياحية، متقدماً على عدد من أكبر وأشهر شركات الطيران في المنطقة في كل فئة خلال حفل جوائز السفر العالمي للشرق الأوسط الذي أقيم بمنتهج فور سيزونز دبي. ويعد

الكشف عن شعار وقائمة الرياضات الجوية التي تم اختيارها لبطولة العالم للرياضات الجوية في دبي 2015



■ أعلن الاتحاد الدولي للرياضات الجوية FAI عن شعار وتفاصيل قائمة الألعاب الرياضية الإحدى عشر والتخصصات الأربعة والعشرين التي تم انتقاؤها لدورة الألعاب الجوية العالمية التي ينظمها الاتحاد الدولي للرياضات الجوية FAI بدبي ديسمبر 2015 .

وسيشترك أكثر من 1000 رياضي وفريق ومسؤول في الحدث المتعدد الأنشطة للرياضات الجوية وستكون الألعاب الجوية العالمية أكبر حدث رياضي على الإطلاق ينظمه الاتحاد الدولي للرياضات الجوية FAI .

بعد دراسة دقيقة ومناقشات مكثفة جرت عملية اختيار الرياضات والتخصصات بالتعاون بين مكتب رئيس الاتحاد الدولي للرياضات الجوية FAI ولجان الرياضات الجوية للاتحاد الدولي للرياضات الجوية واللجنة المنظمة لحدث دبي. وتتمثل المعايير التي تم أخذها بعين الاعتبار في القدرة على التكيف مع الظروف المناخية المحلية وتوفير البنى التحتية اللازمة والمرافق الملائمة.

تعتبر مسابقة الألعاب الجوية العالمية التي تجرى وفق لائحة الاتحاد الدولي للرياضات الجوية الحدث العالمي الأول للرياضات الجوية يحضرها أشهر لاعبي الرياضات الجوية.

وقد اختيرت الإمارات العربية المتحدة لتستضيف دورة الألعاب الجوية العالمية للاتحاد العالمي للرياضات الجوية 2015 التي ستعقد في دبي تحديداً، حيث سينظم هذا الحدث المتعدد

في تحديد أبطال الألعاب الهوائية العالمية التي ينظمها الاتحاد وتعريف عامة الناس بالرياضات الجوية وتحفيزهم للمشاركة فيها من خلال جذب مزيد من المشاركين. كما تهدف إلى ترويج الأحداث التي ينظمها الاتحاد لدى المؤسسات الرياضية ووضع برنامج يجذب المعينين ووسائل الإعلام ولا سيما المرئية منها.

نظمت نسخة عام 1997 في تركيا ونسخة عام 2001 في إسبانيا أما نسخة عام 2009 فنظمت في إيطاليا.

الأنشطة اتحاد الإمارات للرياضات الجوية تحت رعاية سمو ولي عهد دبي الشيخ حمدان بن محمد بن راشد آل مكتوم والتي ستجري فعالياتها من 1 إلى 12 كانون الأول / ديسمبر 2015.

وقد وقعت مذكرة تفاهم في 4 حزيران / يونيو 2014 بواسطة د. جون جروسبان رئيس الاتحاد الدولي للرياضات الجوية والسيد نصر النيايدي رئيس اتحاد الإمارات للرياضات الجوية.

وتتلخص الأهداف الرئيسية التي يسعى الاتحاد الدولي لتحقيقها من وراء هذا الحدث

تونس تتسلم طائرة إيرباص A330

ثمانى شركات منها شركة «ستاليا» سنة 2009، بالمنطقة الصناعية بالمغبرة (الضاحية الجنوبية للعاصمة). ويرتكز نشاط شركة «ستاليا» تونس، وهي فرع لمجموعة «ستاليا» التابعة لمصنع الطائرات «إيرباص» أساساً، على صناعة الجزء الأمامي لهيكل طائرات «إيرباص 320» إضافة إلى هيكل طائرات «إيرباص 330» ومختلف المكونات والأجزاء التابعة لها.

■ صنع الهيكل الأمامي لطائرة إيرباص «A330» الجديدة للخطوط التونسية، من طرف شركة صناعة الطيران، «ستاليا» المتمركزة في تونس، وينتظر أن تتسلم الخطوط التونسية أول طائرة إيرباص A330، موشحة باسم «تونس» لتعزز بذلك أسطولها ولا سيما طائراتها للرحلات البعيدة. وأسست شركة «إيرباص» مصنعا مختصاً في صناعة أجزاء الطائرات يضم

140 مليون دولار قرضاً من بنك التنمية الأفريقي لتمويل توسعات مطار شرم الشيخ



■ تم توقيع اتفاقية الحصول على قرض مخصص من بنك التنمية الأفريقي - African Development Bank Group بقيمة 140 مليون دولار للمساهمة في تمويل المرحلة الثانية من مشروع تطوير مطار شرم الشيخ الدولي . ويستهدف القرض تمويل إنشاء الحقل الجوي والإنشاءات المدنية لبرج المراقبة بالمطار، وذلك من خلال 90 مليون دولار يتم توفيرها من موارد البنك الأفريقي بالإضافة إلى 50 مليون دولار يتم تأمينها من موارد صندوق أفريقيا تنمو معا والذي تم إنشاؤه بموجب اتفاقية شراكة بين البنك الأفريقي والحكومة الصينية . وستتولى الشركة المصرية القابضة للمطارات والملاحة الجوية سداد الأعباء المالية المترتبة على القرض خلال فترة سداد 20 عاماً، متضمنة 5 أعوام فترة سماح.

ما يزيد عن 90 مشروع تنموي بأكثر من 5 مليارات دولار أبرزها في قطاعات الكهرباء والطاقة، والصرف الصحي والموارد المائية والري والزراعة.

يُشار إلى أن بنك التنمية الأفريقي يُعد من أهم الشركاء الإقليميين لمصر في عملية التنمية حيث بدأ عملياته في البلاد خلال 1974، وساهم منذ ذلك الوقت في تمويل

أحمد بن سعيد: مطارات دبي تطمح لاستقبال 100 مليون مسافر سنوياً في 2020

إحدى المحركات الرئيسية للتنمية في دولة الإمارات، مشيراً إلى أنه ومن أجل العمل على زيادة السعة الاستيعابية لمطار دبي الدولي ومطار آل مكتوم الدولي، فقد تم توجيه المسؤولين في مؤسسة دبي لخدمات الملاحة الجوية بالتعاون مع المنظمات العالمية في الدول الأوروبية والولايات المتحدة الأمريكية لتبادل الخبرات والتعاون على المشاريع الهادفة إلى زيادة سعة حركة الملاحة الجوية".

■ قال سمو الشيخ أحمد بن سعيد آل مكتوم، رئيس هيئة دبي للطيران المدني، الرئيس الأعلى لمؤسسة دبي لخدمات الملاحة الجوية أن مطارات دبي تستهدف استقبال 100 مليون مسافر سنوياً بحلول العام 2020 وصولاً إلى 200 مليون مسافر بحلول 2045، مشيراً إلى توجه الإمارة لأن تصبح أحد أهم المراكز العالمية في مجال الطيران المدني. وقال سموه: "إن صناعة النقل الجوي باتت

المطار الذي لم يفقد حقائب الركاب منذ إنشائه

في المطار بالركاب، ومنها ترتيب الحقائب على سير نقل الحقائب بحيث تكون مقابضها موجهة للأمام ليسهل على الراكب حملها.



■ ذكرت صحيفة ديلي تلغراف أن مطار كانساي الدولي باليابان تم تصنيفه كأفضل مطار في العالم يهتم بحقائب الركاب بعد كل رحلة طيران، حيث لم يسجل فقدان أي حقيبة منذ افتتاحه في عام 1994. وجاء ضمن قائمة أفضل عشرة مطارات عالمية في التعامل مع الحقائب من بين 550 مطاراً في 112 دولة في جميع أنحاء العالم، وقد تم ذلك بالاستعانة بتقييمات 13 مليون مستخدم لتحديد الرتب في 20 فئة. وكان من بين المطارات التي توجد في قائمة أفضل عشرة مطارات، مطار هانيدا الدولي في طوكيو الذي جاء في المرتبة السادسة، في حين جاء مطار كانساي -الذي شيد على جزيرة صناعية في خليج أوساكا في وسط اليابان- على رأس القائمة لخلو سجله من أي شائبة فيما يتعلق بالحقائب. كما أشيد بالشركة القائمة على المطار باعتبارها بحقائب الركاب في وقت قصير بعد هبوط الطائرة واهتمام العاملين



بدء التشغيل التجريبي لمطار المدينة المنورة الجديد بطاقة 8 ملايين مسافر سنوياً

عبارة عن تحالف يضم (شركة ناف للمطارات القابضة ومجموعة الراجحي القابضة وشركة سعودي أوجيه المحدودة).

يشار إلى أن مساحة المطار الجديد تقدر بأربعة ملايين متر مربع ويضم صالات سفر ومغادرة وتبلغ مساحتها الإجمالية 153 ألف متر مربع مزودة بـ 16 بوابة سفر متصلة بـ 32 جسراً تربطها بالطائرات مباشرة.

للمطار تمهيداً لانطلاق التشغيل التجاري الرسمي بطاقة استيعابية تبلغ 8 ملايين مسافر سنوياً في المرحلة الأولى من التطوير. وأضافت هيئة الطيران المدني السعودي أن مطار الأمير محمد بن عبد العزيز الدولي يعد أول مطار في السعودية يُبنى ويُشغل كاملاً من قبل القطاع الخاص ووفق أسلوب البناء وإعادة الملكية والتشغيل BTO وذلك بالتعاون مع شركة طيبة لتطوير المطارات التي هي

أعلنت الهيئة العامة للطيران المدني السعودي عن بدء التشغيل التجريبي لمطار الأمير محمد بن عبد العزيز الدولي الجديد بالمدينة المنورة، للتأكد من عمل جميع الأنظمة والمرافق على النحو المطلوب وتلافياً لأي إشكالات فنية في العملية التشغيلية. وأوضحت الهيئة في بيان صحفي أن التشغيل التجريبي للمطار بدأ يوم 5 نيسان / أبريل ولفترة محدودة حتى موعد الافتتاح الرسمي

تركيا تفتتح ثالث مطار في العالم فوق البحر



حين ارتفع عدد مستخدمي الرحلات الجوية الخارجية من 35 مليون راكب في عام 2002 إلى 80.3 مليون راكب سنوياً.

عدد مستخدمي الرحلات الجوية الداخلية في تركيا من 20.5 مليون راكب في عام 2002 إلى 85.4 مليون راكب سنوياً في الوقت الحالي، في

عرفت تركيا افتتاح أول مطار في تركيا وأوروبا يبنى فوق سطح البحر على البحر الأسود شمال تركيا. وهذا المطار الذي يقع بين ولايتي (أوردو) و(برسون) الواقعتين على البحر الأسود يمثل أول نموذج للمطارات المنشأة على البحر في تركيا والثالث عالمياً بعد مطاري (كانساي) الياباني ومطار هونغ كونغ. وقد تم استعمال ما يقارب من 30 مليون طن حجارة لملء مساحة مطار (أوردو-غيريسون) في حين وصلت أشغال البنية التحتية إلى 90% والبنية الخارجية إلى 50%. ويبعد المطار عن مدينة (أوردو) 19 كيلومتراً. ويبلغ طول مدرج المطار ثلاثة آلاف متر ويعرض 45 متراً وهو مجهز بأحدث التقنيات وسيكون البرج أعلى مبنى في المطار، حيث سيتمكن الموظفين من مراقبة المكان من جميع الجهات. ومع افتتاح هذا المطار يصل عدد المطارات في تركيا إلى 54 مطاراً في الوقت الذي كانت تملك 26 مطاراً فقط قبل 12 عاماً. وارتفع

الدار البيضاء تستضيف اجتماع المجلس الإداري للمجلس الدولي للمطارات جهة إفريقيا



العلاقات القائمة بين مطارات دول الجنوب وباقي الهيئات الدولية الفاعلة في مجال الطيران المدني من أجل توحيد الرؤى حول الآليات الكفيلة بضمان مستقبل أفضل لتطوير مطارات القارة الإفريقية. وقد تمحورت مواضيع هذا اللقاء أساسا حول أهمية التعاون بين الشركاء في مجال الطيران من أجل العمل سويا على رفع التحديات الكبرى للنهوض بقطاع النقل الجوي بإفريقيا. وبالموازاة مع هذه التظاهرة كان للزوار من المهنيين على موعد مع معرض ضم 21 رواقا للمساهمة في نسج المزيد من الشراكات الداعمة للقطاع في مختلف تجلياته.

وكان اختبار المغرب لعقد هذا المؤتمر الدولي ليعزز مكانة المملكة كمحور رئيسي للتبادل والتعاون داخل القارة الإفريقية. والهدف المتوخى من هذا الملتقى يكمن في فسح المجال أمام ممثلي نحو 30 دولة، منها 20 من القارة السمراء، لتبادل الأفكار والآراء والخبرات وكذا الممارسات الأمثل لتحقيق التنمية المستدامة والأمن والسلامة بمختلف مطارات إفريقيا. وقد تناولت الفعالية ندوات وورشات فنية تميزت بتأطير متخصصين في النقل الجوي وخبراء في مجال أمن وسلامة الطيران على المستوى الدولي. ويرمي الملتقى إلى تعزيز

■ انعقد بالدار البيضاء الدورة 53 للمجلس الإداري للمجلس الدولي للمطارات- جهة إفريقيا ما بين 18 و25 أبريل 2015 بمشاركة أكثر من 200 من الفاعلين والشركاء والخبراء في مجال الطيران، لبحث أنجع السبل لتعزيز علاقات التعاون القائمة بين دول الجنوب. وعلى هامش انعقاد هذا المجلس، الذي استضافه المكتب الوطني للمطارات تحت شعار «التعاون من أجل طيران سليم، آمن ومستدام بإفريقيا»، نظمت سلسلة من اللقاءات الجهوية ومعرض لأحدث التجهيزات والتقنيات في مجال الطيران المدني.

منتدى البحرين الدولي لتطوير المطارات

يواجهها قطاع الملاحة الجوية واقتراح الحلول المناسبة لها. ومن أبرز المؤسسات المشاركة وزارة المواصلات والاتصالات، وشركة مطار البحرين، ومنطقة البحرين اللوجستية، واتحاد النقل الجوي الدولي IATA، وشبكة سيتا SITA وشركة Loc- Rockwell Collins kheed Martin وشركة Rockwell Collins ومطار ميونخ وشركة خدمات تيسين كروب

مواضيع مثل إدماج التكنولوجيا الحديثة في المطارات، وكيفية وضع خطط استراتيجيات تدعم التنمية المستدامة في المطارات، واللوجستيات متعددة الوسائط، وعمليات التنقل في المطارات، ووضع أنظمة وقوانين الشحن الجوي التي تعزز من قدرات البحرين كمركز إقليمي للنقل والتخزين. كما تم مناقشة أبرز المشاكل والمعوقات التي

■ عقد منتدى البحرين الدولي لتطوير المطارات ومعرض الشرق الأوسط للشحن الجوي واللوجستي الثاني في البحرين خلال شهر أبريل الماضي. وقد تضمن المنتدى حلقات نقاشية حول كيفية تطوير المطارات وقطاع اللوجستيات في المنطقة لتعزيز النمو الاقتصادي عبر التركيز على

اجتماع لجنة التنسيق العليا للعمل العربي المشترك برئاسة معالي الأمين العام لجامعة الدول العربية



في اجتماعات لجنة التنسيق العليا للعمل العربي المشترك، وفي مناقشة المواضيع المدرجة والمشاريع والبرامج المشتركة المعتمدة من القمم العربية والمجلس الاقتصادي والاجتماعي. والتأكيد على اشتراك ممثلي المنظمات العربية المتخصصة في الجهود المبذولة لتطوير وتفعيل منظومة العمل العربي المشترك، التأكيد على دور ومهام لجنة التنسيق العليا للعمل العربي المشترك في تعزيز التعاون والتنسيق وتبادل الخبرات بين جامعة الدول العربية وأجهزتها ومؤسسات العمل العربي المشترك لزيادة فعالية وكفاءة العمل العربي المشترك وتلافي الازدواجية، الطلب من عضو من أعضاء لجنة التنسيق العليا للعمل العربي المشترك بالمتابعة المستمرة للمتغيرات الدولية في المجالات الاقتصادية

والتنموية. وكان من أهم قرارات الاجتماع دعوة مؤسسات العمل العربي المشترك اقتراح مواضيع ومشاريع مشتركة كمحاور عمل للجنة



د. نبيل العربي

التنسيق العليا للعمل العربي المشترك تواكب متطلبات المرحلة الراهنة والتأكيد على أهمية مشاركة مؤسسات وصناديق التمويل العربية

عقدت لجنة التنسيق العليا للعمل العربي المشترك اجتماعها للدورة (44) خلال الفترة 7-7 يونيو 2015 بمقر جامعة الدول العربية برئاسة معالي الأمين العام لجامعة الدول العربية وحضور رؤساء المنظمات والاتحادات العربية.

وهذا الاجتماع يتجلى محوره الأساسي في تطوير وتفعيل منظومة العمل العربي المشترك والتنسيق بين المنظمات العربية لما فيه مصلحة المنطقة وشعوبها.

وقد افتتح معالي الأمين العام لجامعة الدول العربية الاجتماع مبرزاً الإجراءات التي تتخذها وتتابعها الجامعة في ظل الظروف الراهنة التي تمر بها المنطقة وأكد بأن الأمة العربية بأمس الحاجة للتكامل والترابط والتعاون في شتى المجالات السياسية والاقتصادية

أخبار الجامعة والمنظمات العربية

المنظمة العربية لتكنولوجيات الاتصال والمعلومات

تعلن المنظمة عن مسابقة إبداعات الشباب في مجال تكنولوجيات الاتصال والمعلومات والتشغيل. وتهدف هذه المسابقة إلى تحفيز الشباب العربي المبدع مزيد من الابتكار والإقبال على بعث المشاريع الواعدة في هذا القطاع التكنولوجي السريع التطور.

المنظمة العربية للتربية والثقافة والعلوم

صدر حديثاً عن المركز العربي للتعريب والترجمة والتأليف والنشر التابع للمنظمة العربية للتربية والثقافة والعلوم (ألكسو) العدد الثامن والأربعون من مجلة «التعريب» تحت عنوان: اللغة العربية هويتنا القومية، ويحتوي العدد على بحوث في اللغة والتعريب والمصطلحات والترجمة. وتسعى ألكسو من خلال هذه المجلة إلى الإسهام في تحقيق أهداف المركز في مجال تعريب التعليم العالي في الوطن العربي وتطويره ومتابعة الجديد مما ينشر في ميادين المعرفة في العالم للتعريف به وترجمته، وكذلك ترجمة روائع الفكر العربي في شتى مجالات العلوم والمعرفة والفنون والآداب إلى اللغات الأجنبية العالمية.

المنظمة العربية للتنمية الصناعية والتعدين

تحتضن المنظمة بمدينة الرباط الاجتماع التنسيقي لمسؤولي مكاتب الملكية الصناعية في الدول العربية خلال الفترة 15-16/09/2015 ويتجلى محور الاجتماع حول آفاق التعاون والتكامل بين مكاتب الملكية الصناعية في الدول العربية.

اتحاد إذاعات الدول العربية

صدر عن اتحاد إذاعات الدول العربية كتاب جديد حول التعااطي الإعلامي مع ظاهرة التطرف والإرهاب. ويأتي هذا الكتاب في سياق سلسلة بحوث ودراسات إذاعية وكذا تجميع أفكار لوفائع ورشة دولية حول هذا الموضوع نظمها الاتحاد بمقره بتونس وخرجت بخلاصات ومقترحات من أهمها: وضع استراتيجية واضحة المعالم للتعامل مع قضايا التطرف والإرهاب وإنتاج مضامين إعلامية تساهم في مكافحة التطرف والإرهاب.

المنظمة العربية للسياحة

أصدرت المنظمة العربية للسياحة تحليلها لتقرير تنافسية السياحة والسفر لعام 2015. وقد اعتمد التقرير في بياناته على مؤشرات ومتغيرات في العديد من المجالات ومنها بالخصوص مؤشرات الأمن والسلامة والبيئة والتنمية والبنى التحتية وتطور تكنولوجيا المعلومات والثقافة والاقتصاد، وكل هذه العوامل تؤثر بشكل مباشر على التنمية السياحية في الوطن العربي.

الدورة (18) للمجلس الوزاري العربي للسياحة ومكتبه التنفيذي

تتعقد بمدينة الشارقة بدولة الإمارات العربية خلال الفترة 15-17 ديسمبر 2015، اجتماعات المكتب التنفيذي والدورة 18 للمجلس الوزاري العربي للسياحة.

الدورة (28) لمجلس وزراء النقل العرب والمكتب التنفيذي

تتعقد الدورة (28) لمجلس وزراء النقل العرب ومكتبه التنفيذي في مدينة دبي بدولة الإمارات العربية المتحدة خلال الفترة 27-29 أكتوبر 2015.

وتأثير هذه المتغيرات على النظم الاقتصادية العربية بقطاعاتها المختلفة، التأكيد على أهمية قيام مؤسسات العمل العربي المشترك بتوفير العوامل الأساسية لقياس الأداء والتي تتضمن أن يكون لدى المنظمة رؤية واضحة وأن يتم تحديد الإستراتيجية وتحديد عناصر النجاح والقياسات وصياغة الأهداف ووضع خطة عمل وتحديد الأفعال التنفيذية، التأكيد على ضرورة عقد دورة تدريبية متقدمة في مجال التخطيط الاستراتيجي وتطبيق معايير ومؤشرات قياس الأداء المتوازن في مؤسسات العمل العربي المشترك، الطلب من مؤسسات العمل العربي المشترك اتخاذ الإجراءات للتحضير الجيد للاجتماع الثاني عشر للتعاون القطاعي بين جامعة الدول العربية والأمم المتحدة ووكالاتهما المتخصصة، تكليف اتحاد رجال الأعمال العربي بالتواصل مع المنظمات العربية لمناقشة دراسة مقترحات الاتحاد بشأن تفعيل العمل العربي المشترك.

وخلال الاجتماع تم توقيع اتفاقية تعاون ما بين الهيئة العربية للطيران المدني والمنظمة العربية للسياحة برعاية معالي الأمين العام لجامعة الدول العربية وذلك في إطار تعزيز التعاون والتكامل بين الهيئات ومنظمات جامعة الدول العربية وتجلت محاور بنودها في: تبادل المعلومات والبيانات الإحصائية والدراسات الاقتصادية بخصوص الحركة السياحية بين الأقطار العربية عبر النقل الجوي، عقد ورش عمل وتنظيم ندوات ودورات مشتركة حول النقل الجوي في دعم الحركة السياحية بين الأقطار العربية. وعقدت ندوات حول السياحة والطيران المدني وآثارهما على الاقتصاد الوطني، وكذلك الجوانب الأخرى التي تهم البيئة والأمن والسلامة وأليات تعزيزها بالإضافة إلى تنسيق المواقف في المحافل الدولية بما يخدم السياحة والطيران المدني، والتعاون والتنسيق بخصوص حماية المستهلك، وتقديم كافة التسهيلات المتاحة للمساعدة في إنعاش وتنمية السياحة العربية، والتعاون من خلال النشرات الدورية والمجلات الفنية والعمل على نشر الأنشطة المتبادلة بين الطرفين والمساهمة في البحوث وإعداد الدراسات بشأن الجوانب التنظيمية والقانونية والفنية المتعلقة بالسياحة والطيران.



مجلة الطيران العربي تفتح حوارا مع سعادة السيد الحبيب المكي

المدير العام للطيران المدني التونسي

أجرى الحوار: المهندس إبراهيم بنعمر

ترتكز إستراتيجية قطاع النقل الجوي على الرفع من مساهمته في الاقتصاد الوطني



في إطار الحوارات التي تجريها مجلة «الطيران العربي» مع كبار المسؤولين والمشرفين على منظومة الطيران المدني في البلدان العربية تتشرف إدارة المجلة بمحاورة سعادة السيد الحبيب المكي المدير العام للطيران المدني التونسي للحديث عن واقع الطيران التونسي وكذا مرئياته وتصوراتة حول التحولات والتحديات التي يعرفها القطاع عربيا وإقليميا ودوليا.



نمو الإقتصاد الوطني وذلك من خلال:
•المساهمة في الناتج المحلي الإجمالي (بحوالي نسبة 4%).

•توفير حوالي 14.000 مواطن شغل مباشر و 20.000 مواطن شغل غير مباشر .

•تدعيم التنمية الجهوية من خلال إندماج المشاريع الخاصة بالمطارات الداخلية في النسيج الإقتصادي الوطني

وقد حظي هذا القطاع باهتمام متواصل خلال السنوات الاخيرة تجلى بالخصوص في تطور نسق الاستثمار وإنجاز المشاريع إلى جانب وضع جملة من الخطط العملية والأكليات الهادفة إلى تطوير هذا القطاع الحيوي وإكسابه النجاعة والمردودية الكفيلتين بدعم مركزه على النطاق العالمي وذلك في ظل التحولات والتطورات العميقة والمتسارعة التي تشهدها سوق الطيران المدني الدولي .

وتبنت السلطات الوطنية سياسة إصلاحية لمواجهة التحديات المستقبلية انطلاقا من العمل على ملائمة المحيط المؤسسي والتشريعي مع المتطلبات الدولية في مجال السلامة الجوية وأمن الطيران المدني، إلى جانب العمل على تطوير منظومة النقل الجوي الدولي وفق المقاييس الدولية في مجال الطيران المدني من ناحية والعمل على تحسين مؤشرات القطاع من حيث مساهمته في دعم الإقتصاد الوطني.

وتتمثل أهم التوجهات الإستراتيجية لقطاع الطيران المدني التونسي في ما يلي:

• تعزيز قدرة سلطة الطيران المدني على تنظيم القطاع والرفع من مساهمته في الإقتصاد الوطني،
•ملائمة الإطار التشريعي والتنظيمي لقطاع الطيران المدني مع المعايير الأوروبية، خاصة في مجالات أمن وسلامة الطيران المدني ، الملاحة الجوية وحماية المسافرين،

•دعم القدرة التنافسية للشركات الوطنية للنقل الجوي،

•مواصلة المفاوضات مع الاتحاد الأوروبي قصد إبرام إتفاقية تحرير الأجواء، بما يخدم مصالحنا الوطنية،

•تطوير البنية التحتية للمطارات التونسية والرفع من طاقة استيعابها بالتوازي مع التطور المرتقب لحركة النقل الجوي في صورة تحرير الأجواء.

الأکید أنکم تعملون في سلطتکم على تطوير وتحديث هيكله العديد من مكونات القطاع، فأين



ترتكز إستراتيجية قطاع النقل الجوي على الرفع من مساهمته في الإقتصاد الوطني

ضرورة توحيد التشريعات العربية خاصة في مجال السلامة وأمن الطيران وإدارة الحركة الجوية وحماية البيئة

يشهد قطاع الطيران المدني خطوات تطويرية هائلة ومستجدات متسارعة في خضم واقع مطبوع بالعولمة والخصخصة والتحرير وسياسة الاندماجات والتحالفات المصلحية. في خضم هذه التحولات، ما هو منظوركم لمستقبل الطيران المدني العربي؟

شهدت التشريعات المنظمة للقطاع النقل الجوي في السنوات الأخيرة تطورات هامة وتوجهات عالمية جديدة تركز بالأساس على المنافسة الحرة وقواعد السوق و تمنح القطاع مزيدا من الانفتاح نحو التحرير الكلي للقيود، وهو ما نتج عنه قيام تحالفات تجارية ساهمت في توسيع رقعة المنافسة واحتدادها لتشمل مختلف المناطق في العالم بصرف النظر على سياساتها الاقتصادية.

ومواكبة لهذه التحولات والتطورات العميقة والمتسارعة التي تشهدها سوق النقل الجوي الدولي، فقد تبنت البلدان العربية سياسة إصلاحية لمجابهة التحديات المستقبلية وانصهرت تدريجيا في سياسة تحرير النقل الجوي الدولي وكانت بعض البلدان، على غرار بلدان الخليج العربي والشرق الاوسط سباقة في هذا المجال، كما شهدت منظومة الطيران المدني في العالم العربي قفزة نوعية من خلال تزايد عدد الشركات الجوية وتنامي الربط الجوي بين البلدان العربية.

وإزاء تطور التحالفات والتكتلات العالمية خاصة من دول الإتحاد الاوروبي، وجب على سلطات الطيران المدني بالدول العربية أن توحد رؤاها وتعزز أوجه الشراكة والتكامل بينها قصد تحقيق استراتيجية موحدة تمكننا من مجابهة المنافسة المحتدة.

بصفتكم مديرا عاما للطيران المدني التونسي ومن المشرفين على تنفيذ الإستراتيجية المستقبلية للقطاع، ما هي توجهاتكم وخططكم للنهوض بمنظومة الطيران المدني بالجمهورية التونسية؟

يعد قطاع الطيران المدني في تونس أحد القطاعات الاقتصادية المهمة ومحركا أساسيا للتدفقات السياحية والمبادلات الخارجية، ويلعب دورا هاما في مساندة قطاعات الإنتاج والخدمات وتنمية السياحة والنهوض بالصادرات وتطوير الأقطاب الجهوية، وذلك دعما لنسق



تتجلى الخطوط العريضة لسياساتكم وإجراءاتكم العملية لتنمية النقل الجوي وتعزيز مكانته كركيزة أساسية في النسيج الاقتصادي التونسي؟

ترتكز إستراتيجية قطاع النقل الجوي على الرفع من مساهمته في الاقتصاد الوطني وضمان ديمومة المؤسسات العاملة فيه ودعم قدرتها التنافسية والمحافظة على توازنها المالية قصد مجابهة العولمة وسياسة التحرير المفروضة حالياً.

وقد تبيننا سياسة إصلاحية وتحفيزية تهدف إلى تنمية النقل الجوي بجميع مكوناته وتعزيز مكانته كعنصر هام من النسيج الاقتصادي الوطني. من ذلك فقد تم تنفيذ إستراتيجية تجارية للشركات الجوية التونسية تركز بالأساس على تنمية نشاطها وتدعيم تموقعها في الأسواق التقليدية ذات المردودية الاقتصادية وتأمين وجودها في الأسواق الواعدة كالسوق الإفريقية، بالإضافة إلى الإنطلاق في فتح خطوط بعيدة المدى على غرار كندا والصين وتشجيعها على الاندماج في إحدى التحالفات الجوية وإبرام شراكات إستراتيجية

وبالتوازي مع ذلك، ما فتئت الدولة التونسية تشجع الاستثمار في مجال النقل الجوي من خلال تسهيل إجراءات الحصول على التراخيص الضرورية لبعث المشاريع في هذا المجال وتشجيع الشركات الخاصة على تدعيم نشاطها واكتساح الأسواق الخارجية.

ولا يخفى عليكم ان المطارات هي لبنة من لبنات تنمية الاقتصاد الوطني

لما توفره من مواطن شغل، لذا فقد سعت الدولة التونسية إلى تطوير الحركة الجوية بالمطارات التونسية لا سيما الداخلية منها من خلال استكمال مشاريع البنية الأساسية بها قصد الرفع من طاقة استيعابها وتجدر الإشارة في ذات السياق إلى أن الدولة التونسية اتخذت اجراءات لتشجيع رامية إلى تنشيط المطارات الداخلية عبر تعزيز الربط الجوي بها تشجيع شركات النقل الجوي على استغلال رحلات جوية باتجاهها، وتمثل هذه الاجراءات خاصة في:

- تمتيع الشركات الجوية بالإعفاءات من معالم المطارات والملاحة الجوية بهذه المطارات،
- رصد منحة تعويضية وتشجيعها لفائدة شركة الخطوط الجوية الداخلية (الخطوط التونسية السريعة) لتشجيعها على تسيير أكثر رحلات جوية داخلية ،
- تبسيط إجراءات الحصول على التراخيص في استغلال أنشطة الترفيه والتنشيط السياحي بواسطة الطائرات والتظاهرات الجوية الرياضية.

كما هو في علمكم وافق قادة الدول العربية في مؤتمر القمة ببيروت سنة 2002 على إطلاق حريات النقل الجوي بين الدول العربية وتلى ذلك قرارات القمة بالدعوة للمصادقة على اتفاقية دمشق 2004 التي حددت الإطار والضوابط والأحكام الكفيلة بحسن تنفيذ آلية التحرير .

واليوم وبعد مرور أكثر من 8 سنوات على دخول الاتفاقية حيز

هناك توجهات قوية لنهج سياسة الأجواء المفتوحة، فهل لكم اتفاقيات في هذا الشأن؟ وفي رأيكم ما هي انعكاسات سياسة الأجواء المفتوحة على مستقبل النقل الجوي في الجمهورية التونسية؟

شهد النقل الجوي خلال السنوات الأخيرة تطورات هامة على النطاق الدولي تمثلت بالخصوص في السياسات الانفتاحية والتحريرية والتوجهات الاقتصادية الجديدة المرتكزة على المنافسة الحرة وقواعد السوق، وهو ما أفرز جملة من التحديات والرهانات على المستوى الإقليمي والدولي تتمثل خاصة في:

- ارتفاع نسق تحرير النقل الجوي على المستوى الدولي والإقليمي (أوروبي-عربي-إفريقي).
- تطور اتفاقيات النقل الجوي في اتجاه رفع القيود التنظيمية واعتماد معايير أكثر مرونة في ما يتعلق بدخول السوق وبملكية الشركات وتعيينها، والتوجه نحو اتفاقيات الأجواء المفتوحة.

- اشتداد المنافسة خاصة على إثر بروز تحالفات وتكتلات هامة بين شركات الطيران، وتزايد عدد الشركات ذات الكلفة المنخفضة (Low cost)؛
- الأهمية المتزايدة لمتطلبات سلامة وأمن الطيران المدني.

- ومسايرة للتوجهات العالمية، فقد أعدت تونس خطة لمواكبة نسق تحرير النقل الجوي على المستوى الدولي والإقليمي تركز على المحاور التالية:
- على المستوى الوطني:

- التحرير الكلي للنقل الجوي غير المنتظم منذ 1974،

- الترخيص للشركات الخاصة لاستغلال نشاط النقل الجوي المنتظم بصفة تدريجية (على غرار شركة الطيران الجديد منذ 1990 وشركة سيفاكس للطيران سنة 2012)،
- تمكين الخواص من تشغيل المطارات المفتوحة للجولان المدني، على غرار مطاري النفيضة والمنستير الدوليين،

- فتح الأجواء بمطاري طبرق وتوزر الدوليين منذ سنة 2005،

- استكمال برامج تأهيل الشركات الوطنية بهدف تعزيز قدراتها التنافسية وإعدادها لمجابهة المنافسة.
- على المستوى المغاربي: تم تحرير النقل الجوي بالحرية الثالثة والرابعة مع كل من ليبيا والمغرب،



تونس تشجع المستثمرين الخواص في قطاع النقل الجوي في إطار التكامل والشراكة بين القطاع العام والخاص

تم اتخاذ تدابير عاجلة لوضع برنامج إصلاحات هيكلية للخطوط الجوية التونسية لتجاوز الأزمة

النفاذ، وللأسف فالتطبيق لازال متعثرا. فكيف تنظرون إلى مستقبل تنفيذ هذه الاتفاقية؟

تبت الهيئة العربية للطيران المدني سنة 2004 اتفاقية جماعية تهدف إلى تحرير خدمات النقل الجوي بين البلدان العربية وقد صادقت عليها إلى حد الآن 8 دول فقط (الأردن، سوريا، فلسطين، لبنان، الإمارات، اليمن، سلطنة عمان والمغرب) من مجموع 22 دولة عربية.

وتمنح هذه الاتفاقية حقوقا تحريرية لتشغيل رحلات جوية من دون أية قيود على السعة وطراز الطائرة، ووضعت جدولا زمنيا مرحليا لتطبيق أحكامها. غير أنه لم تصادق على هذه الاتفاقية العديد من الدول العربية نظرا لتباين الرؤى بين موقف محافظ (l'état) وفق ما ينص عليه الفصل الأول من معاهدة شيكاغو 1944، وموقف متحرر يكرس مبدأ التنافس بين الناقلات وعدم تدخل الدولة.

وبالتالي، وفي ظل التباعد في وجهات النظر، فإن تحرير الأجواء بين البلدان العربية، ولئن يمثل خطوة هامة في سجل الطيران المدني العربي، فهو من وجهة نظري يبقى رهينة تحقيق خطوات أولية أساسية على غرار ضمان القدرة التنافسية للشركات الوطنية للنقل الجوي والتقارب التشريعي، كما يتعين الاعتماد على تمشي تدريجي في الوقت والمواقف بهدف تأهيل قطاع الطيران المدني من مطارات وشركات نقل جوي أولا حتى تصبح قادرة على المنافسة، وإيلاء النقاط التالية الأهمية القصوى قبل البدء في أي تحرير:

- تجهيز البنية التحتية للمطارات لضمان قدرتها على استيعاب الزيادة المتوقعة في حركة النقل الجوي على إثر تحرير الأجواء،

- تأهيل شركات الطيران الوطنية لتصبح بقوة إقتصادية كافية لمواجهة المنافسة المتوقعة باعتبار أن تحرير الأجواء قد يؤدي إلى إنخفاض في حصص السوق لشركات الطيران الوطنية، وبالتالي إنخفاض في أرباحها،
- توحيد التشريعات العربية خاصة في مجال سلامة وأمن الطيران المدني وإدارة الحركة الجوية وحماية البيئة والمستهلكين،
- إلغاء أو تخفيف القيود على التأشيرة بين البلدان العربية.



التونسية، فما هو رأيكم في هذا التحول؟ وما هي الإجراءات والشروط والآليات التي تتيح للراغبين من الخواص في الاستثمار في قطاع النقل الجوي داخل الجمهورية التونسية؟

ما فتئت سلطة الطيران المدني التونسي تشجع المستثمرين الخواص في قطاع النقل الجوي إيماناً منها بضرورة التكامل والشراكة بين القطاع العام والقطاع الخاص.

من ذلك فقد تم سنة 1990 إنشاء شركة الطيران الجديد المختصة في النقل الجوي الغير منتظم كما تم سنة 2012 إنشاء شركة سيفاكس للطيران المختصة في النقل الجوي.

هذا إلى جانب فتح المجال إلى الخواص للاستثمار في مجال المطارات على غرار اللزمة التي تم منحها لشركة تاف التركية المستغلة حالياً لمطاري المنستير الحبيب بورقيبة والنفيضة الحمامات الدولي.

وتبقى مسؤولية سلطة الطيران المدني كبيرة باعتبار دورها المنظم للقطاع (une autorité de régulation) وضرورة وضعها لإطار قانوني مرجعي واضح ومستقر خاصة في ما يتعلق بالمعايير الفنية والجبائية.

وفي ما يتعلق باستغلال نشاط النقل الجوي، فإن هنالك مجموعة من الشروط تنصهر جلها في أحكام مجلة التشجيع على الإستثمار بالإضافة إلى القوانين الجاري بها العمل في مجال النقل الجوي.

• على المستوى العربي: تم التوقيع على اتفاقية تحرير النقل الجوي بين البلدان العربية في ديسمبر 2004، كما تحرير النقل الجوي مع عدة البلدان العربية على غرار المملكة العربية السعودية، اليمن، سلطنة عمان، ليبيا، المغرب ...

• على المستوى الإفريقي: يتم العمل بقرار ياماسوكرو المتعلق بتحرير خدمات النقل الجوي وخلق سوق نقل جوي افريقية موحدة الإفريقية وتمت المصادقة عليه من قبل مؤتمر رؤساء وحكومات منظمة الوحدة الإفريقية/الإتحاد الإفريقي الذي انعقد بلومي خلال شهر جويلية 2000.

• على المستوى الاوروبي:
نظرا لأهمية الحركة الجوية بين تونس والدول الأوروبية (حوالي 80 % من الحركة الجمالية بين تونس ودول الاتحاد الأوروبي)، تمت موافقتنا من قبل المفوضية الأوروبية بمشروع لاتفاق تحرير خدمات النقل الجوي بين تونس والاتحاد الأوروبي يتضمن أحكام متعلقة بالتعيين، الملكية والمراقبة الفعلية للناقلين الجويين وذلك بهدف مطابقتها للقوانين الاتحادية بما يخول لأي دولة اتحادية تعيين ناقل ترجع ملكيته ومراقبته الفعلية لدولة اتحادية أخرى.

ويتضمن إتفاق تحرير الأجواء جزئين:

• إتفاقاً أفقياً « Accord Horizontal » يتعلق بآليات تعيين الشركات

الجوية من كلا الطرفين وتوزيع الشبكات،

• إتفاقاً شاملاً « Accord Global » يتعلق خاصة بحقوق النقل وآليات

النفاذ إلى الأسواق وقواعد المنافسة،

ويهدف الإتفاق المقترح خاصة إلى:

• تحرير حقوق النقل الجوي (مسافرين وبضائع) ورفع القيود على السعات وعدد الرحلات،

• تحرير تعريفات النقل الجوي،

• توسيع دائرة تعيين الناقلات الجوية بحيث يمكن لأي دولة اتحادية تعيين ناقلة ترجع ملكيتها أو مراقبتها الفعلية لدولة اتحادية أخرى،

• خلق بيئة تنافسية متكافئة لممارسة أنشطة النقل الجوي عبر احترام قواعد المنافسة وتحرير المنح التي من شأنها الإخلال بهذه القواعد،

• تحقيق التقارب التشريعي خاصة في مجال سلامة وأمن الطيران المدني وإدارة الحركة الجوية وحماية البيئة والمستهلكين،

• دعم التعاون في مجال الملاحة الجوية بهدف إرساء فضاء جوي مشترك وتوسيع المجال الجوي الأوروبي الموحد « Ciel Unique Européen »

وقد تم إلى حد الآن عقد جولتين من المفاوضات:

الجولة الأولى: جوان 2013 بتونس: تم فيها تبادل الرؤى حول الاسس التي ينبغي أن تقوم عليها اتفاقية تحرير النقل الجوي،

الجولة الثانية: ديسمبر 2013 ببركسال: حققت تقدماً كبيراً في المفاوضات مع الاتحاد الأوروبي وتمت مناقشة الاتفاق الأفقي.

لا شك أن هناك تغيرات جذرية في المفاهيم الاقتصادية لسياسة النقل الجوي دفعت إلى بروز العديد من شركات النقل الجوي ومنها بالخصوص الشركات المنخفضة التكاليف، كما عرفت السنوات الأخيرة وثيرة متقدمة في تأسيس شركات خاصة بالنقل الجوي في الجمهورية

قرطاج، تم إقرار مشروع إعادة تهيئة مدرج ومسالك الطائرات بالمطار (renforcement de la piste et taxiways).

- توسيع مريض الطائرات بمطار صفاقس:
- اعتبارا للتطور الملحوظ للحركة الجوية بمطار صفاقس، تم برمجة مشروع توسيع ساحة وقوف الطائرات بالمطار بإضافة 4 مواقف طائرات.
- مشروع انشاء مطار جديد
- نظرا لعدم قدرة مطار تونس قرطاج الدولي على استيعاب المزيد من الحركة الجوية، فإنه سيتم إعداد دراسة خاصة بجدوى انجاز مطار جديد قصد ملائمة تطور الحركة الجوية المتوقعة على إثر فتح الأجواء بعد بلوغ مطار تونس قرطاج طاقة استيعابه القصوى.

الجمهورية التونسية بلد سياحي بامتياز ويحظى قطاع السياحة باهتمام خاص، واعتبارا للربط المتكامل بين النقل الجوي والسياحة. فهل لسعادتكم أن تطلعونا على السياسة المندمجة للقطاعات والمشاريع المنجزة والمرتبقة للنهوض المتوازي للنقل الجوي والتنمية السياحية؟

يقوم قطاع النقل الجوي بدور محوري في تنمية السياحة وذلك من خلال تكثيف ربط تونس جويا بأهم الأسواق السياحية مع العمل المتواصل على اكتساح أسواق سياحية جديدة وواعدة وتدعيم البنية الأساسية للمطارات وتحسين جودة الخدمات بها لتأمين استقبال الوفود السياحية في أحسن ظروف الراحة والسلامة. وضمانا لتوافد أكبر عدد من السياح، بادرت سلطة الطيران المدني التونسي بـ:

- اتباع خطة للتحرير التدريجي للنقل الجوي بجميع المطارات التونسية، على المستوى الوطني والدولي،
- التسريع في إجراءات إسناد التراخيص لشركات النقل الجوي الأجنبية،
- فتح شركة الخطوط التونسية لخطوط جديدة باتجاه الوجهات السياحية،
- إعفاء الشركات الجوية الأجنبية من المعاليم المفروضة بمطاري طبرقة عين دراهم الدولي وتوزر نقطة الدولي، اللذان يعتبران مطارين سياحيين بامتياز،
- اتباع سياسة فتح الأجواء بمطار طبرقة الدولي منذ سنة 2005،
- الترخيص لبعض الشركات المنخفضة التكلفة

شركة الخطوط التونسية تاريخها عريق ومسارها تميز بنجاحات على مر سنوات خلت، أين هي اليوم في سياق ما يعرفه عالم صناعة النقل الجوي من تحديات؟

تعتبر شركة الخطوط التونسية مفخرة الطيران المدني التونسي، إلا أنها سجلت منذ سنة 2011 وما شهدته العالم من تقلبات سياسية واقتصادية تراجع كبير في نتائجها المالية جراء لتراجع نشاطها باعتبار حساسية قطاع النقل الجوي وارتباطه الوثيق بالمتغيرات الجيوسياسية بالمنطقة.

وفي إطار معالجة هذه الوضعية، تم اتخاذ تدابير عاجلة وأكيدة تمثلت أساسا في وضع برنامج إصلاحات هيكلية (مالية، تجارية، تنظيمية...) على المدى القريب والمتوسط لتمكين الشركة من تجاوز الظروف المالية الصعبة التي تمر بها وإعدادها لمجابهة المنافسة التي سيفرضها فتح الأجواء مع الإتحاد الأوروبي، مع تحديد آجال إنجاز هذا البرنامج.

وقد استعادت الشركة نشاطها ناهيك أنها قد عززت خلال جوان المنقضي أسطولها بطائرة من طراز A330 وستدعمها بطائرة أخرى مماثلة، وذلك تمهيدا لاكتساح الأسواق بعيدة المدى على غرار منتريال بكندا وبيكين بالصين، ودعم تواجدها بالسوق الإفريقية.

تلعب المطارات الدور الإستراتيجي والمحوري في إنعاش حركة النقل الجوي وتنمية الحركة السياحية، ما هي المشاريع المستقبلية بخصوص تطوير وتشيد المنشآت المطارية بالجمهورية التونسية؟

- تم إدراج عدة مشاريع لتطوير البنية التحتية بالمطارات التونسية، أهمها:
- توسعة مطار تونس قرطاج الدولي:
- اعتبارا لتطور الحركة الجوية المتوقعة خلال العشرية القادمة وحيث أنه تجاوز طاقة الإستيعاب القصوى التي تقدر حاليا بـ 5 مليون مسافر سنويا، فقد تم إقرار توسعة المطار (aérogare) ليصل إلى 7.5 مليون مسافر في مرحلة أولى و 10 مليون مسافر في مرحلة ثانية.
- إعادة تأهيل البنية التحتية لمطار تونس قرطاج:
- في إطار إعادة تهيئة البنية التحتية لمطار تونس

نعمل على تطوير البنية التحتية للمطارات التونسية والرفع من طاقة استيعابها

النقل الجوي له دور محوري في تنمية السياحة التونسية

لتسيير رحلات حوية نحو المطارات التونسية (المنستير، جربة...).

ترخيص المطارات من التحديات الكبرى التي تلمها منظمة الطيران المدني الدولي، فما هي الإجراءات التي اتخذتموها سعادتكم بخصوص ترخيص المطارات الدولية في الجمهورية التونسية؟

في إطار متابعة الترخيص للمطارات المفتوحة للجولان الجوي العمومي، يشرفني أن أقدم لكم لمحة حول عمليات الترخيص ومتابعة الترخيص للمطارات التي تستقطب رحلات دولية والتي انطلقت منذ سنة 2007 بعمليات تدقيق يضاء تلتهها عمليات تدقيق فعلية لكل من المطارات الدولية والتي تم إسنادها خلال سنة 2009 شهادة تأهيل مطار سارية المفعول طالما يقوم مستغل المطار بتطبيق الترتيب الجاري بها العمل وبتنفيذ المخطط التصحيحي المدون بدليل المطار.

وعلى إثر عملية التدقيق نظام شامل التي قامت بها منظمة الطيران المدني الدولي لمصالح الطيران المدني التونسي سنة 2009 تمت مراجعة هذا الإجراء بتحديد مدة صلاحية شهادة تأهيل المطار لتكون بين سنة وخمسة سنوات قابلة للتجديد بالإضافة إلى اعتماد برنامج سنوي للتدقيق الميداني لمتابعة سلامة استغلال هذه المطارات.

وفي إطار التعاون الفني مع الأصدقاء والأشقاء وقصد تبادل الخبرات في المجال تم سنة 2014، بطلب من سلطة الطيران المدني الموريطاني، تم القيام بزيارات ميدانية قصد الإستئناس بالتجربة والخبرات التونسية في المجال ونحن على الإستعداد لدعم المقترحات المتعلقة بتبادل الخبرات الفنية.

لا يخفى على سعادتكم مدى الاهتمام الدولي بمجال السلامة الجوية، فما هي الجهود التي تقوم بها سلطاتكم المختصة قصد الالتزام بمتطلبات المنظمة الدولية لمعايير السلامة الجوية والمراقبة والتفتيش في الطائرات والمطارات التونسية؟ ومن جهة أخرى تخطو الهيئة العربية للطيران المدني نحو إنشاء وحدة إقليمية لمراقبة السلامة الجوية، ما هي الاستفادة المتوخاة من ذلك؟

لقد حرصت تونس على مواكبة التطورات الجارية في مجال السلامة الجوية على المستوى الإقليمي والدولي، حيث يتم مراجعة شاملة للإطار التشريعي والترتيبي خاصة فيما يتعلق بمهام الإشراف على السلامة - Su- الدولية والتراتب الأوروية بهدف التأكد من تأمين مستوى السلامة المستوجب.

من جهة أخرى، قامت المصالح المختصة بوزارة النقل من مواكبة جميع برامج تخطيط وتطوير أنظمة الملاحة الجوية بمنطقة إفريقيا والمحيط الهندي ومنطقة أوروبا، حيث تشارك تونس في أشغال المجموعة الإفريقية والأوروية لتخطيط وتنفيذ الملاحة الجوية، كما توأكب البرامج والمعايير الصادرة عن الوكالة الأوروية لسلامة الملاحة الجوية - EASA.

هذا وقد تم تأمين عمليتي تدقيق لتونس سنتي 2004 و2009 حيث تحصلت تونس سنة 2009 على نسبة عدم مطابقة تعادل 28.11%. علما وأن أوجه القصور التي تم تدوينها من قبل المنظمة كانت تتعلق خاصة بتدعيم الموارد البشرية، تطبيق برامج التكوين، إعادة تنظيم الإدارة العامة للطيران المدني بالأخذ بعين الإعتبار الإستقلالية المالية.

هذا ونحن على إستعداد للتعاون مع الأصدقاء والأشقاء لتبادل الخبرات في مجال الإشراف على السلامة والعمل على إنشاء وحدة إقليمية لضمان التبادل الفعلي للمعطيات المتصلة بالسلامة والسعي لتدعيم التعاون بين الدول العربية لتفادي أوجه القصور والتنسيق مع المنظمات الدولية المتخصصة قصد الاستفادة من المبادرات الإقليمية في المجال.

هذا وتقوم تونس حاليا بدراسة امكانية الانضمام إلى الوحدة الإقليمية للإشراف على السلامة المزمع إحداثها من قبل الهيئة العربية للطيران المدني التي اعتمدت نتائج دراسة الجدوى المنجزة من قبل منظمة الطيران المدني الدولي التي إقترحت تمويل ذاتي من قبل الدول المشاركة والاقتصر على تأمين الدور الاستشاري في مرحلة أولى.

على غرار السلامة الجوية، يولي اهتمام كبير من مجتمع الطيران المدني الدولي لأمن الطيران. فما هي التدابير التي اتخذتها سلطاتكم لمواجهة التحديات المرتبطة بهذا المجال الشديد الحساسية؟ وأين تكمن توجهاتكم الفعلية للحد من المخاطر والأفعال الغير المشروعة التي تهدد أمن وسلامة الطيران؟

التنسيق بين مختلف الأطراف المتداخلة لتعزيز المنظومة الأمنية للمطارات الدولية التونسية

تونس تعمل جاهدة للحفاظ على البيئة والحد من الانبعاثات الكربونية



• توعية المسافرين فيما يخص الإمتثال للإجراءات الأمنية واحترامها؛
 • تعزيز الإجراءات الأمنية في المناطق الأمنية المقيدة داخل المطارات
 عن طريق الدوريات وبالتنسيق مع كل الأطراف المتداخلة؛
 أما بخصوص توجهاتنا للحد من المخاطر فتتمثل فيما يلي:
 • مراجعة النصوص القانونية الوطنية وتطوير المنظومة التشريعية الأمنية
 بما يتماشى والتشريعات الدولية؛
 • على الصعيد الدولي يتم التنسيق مع مختلف الدول بخصوص حماية
 الطيران المدني من التدخل الغير المشروع وكل ما من شأنه أن يمس من
 أمن وسلامة الطيران المدني وذلك بتعزيز المنظومة الأمنية حتى يتم اتخاذ
 الإجراءات اللازمة في الغرض؛
 • ارتباط تونس بمجموعة الإتصال الدولية فيما يخص تبادل المعلومات
 ؛ التركيز على التعاون الثنائي في مجال أمن الطيران المدني: التعاون التونسي
 الفرنسي، التعاون التونسي البريطاني، التعاون التونسي الياباني.

**إن تكامل منظومة الطيران المدني تلزم الاهتمام بكافة المكونات
 الفنية والتنظيمية والخدماتية والتشغيلية.**
**فأين تتجلى إجراءاتكم وجهودكم بخصوص مستجدات بيئة الطيران
 للحد من انبعاثات الغازات، وما هو رأيكم في السياسة الأوروبية في شأن
 تجارة الإنبعاثات؟**

يحتل الجانب البيئي حيزا هاما من السياسة التي ينتهجها الطيران
 المدني في تونس باعتباره عنصرا محمدا للمنافسة، ويعمل قطاع الطيران في
 تونس جاهدا للحفاظ على البيئة والحد من الانبعاثات الكربونية وذلك عبر
 استراتيجية مستمدة من قرارات المنظمة الدولية للطيران المدني (OACI)
 لا سيما التوصيات المنبثقة عن الدورة 38 للجمعية العامة، استراتيجية

في إطار التناغم مع المتطلبات الدولية في أمن مجال الطيران المدني
 المدني، وتنفيذا لما ينص عليه الملحق السابع عشر لإتفاقية شيكاغو الصادر
 عن منظمة الطيران المدني الدولي، قامت الجمهورية التونسية بإعداد جملة
 من التشريعات والبرامج الوطنية في مجال أمن الطيران المدني منذ سنة
 2003 ونخص منها:

• إحداث وحدة أمن الطيران المدني بموجب أمر عدد 2429 لسنة 2003؛
 • البرنامج الوطني لأمن الطيران المدني مصادق عليه منذ سنة 2003؛
 • البرنامج الوطني للتكوين في مجال أمن الطيران المدني مصادق عليه
 منذ سنة 2004؛
 • البرنامج الوطني لمراقبة جودة أمن الطيران المدني مصادق عليه منذ
 سنة 2006؛

• برامج أمن شركات النقل الجوي التونسية؛
 • برامج أمن جميع المطارات التونسية؛
 • برنامج أمن شركة الترمين.
 أما بالنسبة للتدابير المتخذة لمواجهة التحديات المرتبطة بمجال أمن
 الطيران فتتمثل فيما يلي:

• التنسيق بين مختلف الأطراف المتداخلة لتعزيز المنظومة الأمنية على
 المستوى الداخلي والخارجي لمطاراتنا الدولية؛
 • تأمين محيط المطارات من الداخل والخارج بالتنسيق مع جميع
 الأطراف الفاعلة على المستوى الوطني؛
 • تكثيف مراقبة جميع المنافذ؛
 • تعزيز معدات الكشف الأمني (فيما يخص المسافرين والبضائع والبريد)
 مع العمل على تدعيم العنصر البشري والحرص على تكوينه وتدريبه للتعامل
 مع هذه المعدات،

في الجانب الفني، تلعب الملاحة الجوية الدور الجوهري في إدارة ومراقبة الحركة الجوية، وفي إطار تنفيذ الأنظمة المستقبلية للملاحة الجوية عبر الأقمار الصناعية تبدل الهيئة العربية للطيران المدني جهودا كبيرة في هذا الشأن.

ما هي المرئيات المقترحة من الجمهورية التونسية للتنفيذ الأمثل لآليات التنسيق العربي في مجال الملاحة الجوية؟

أصبح استخدام الأقمار الاصطناعية في مجال الملاحة من الوسائل الأولية المطروحة ضمن استراتيجيات الدول في هذا المجال كبديل للتقنيات التي سبقتها وذلك لعدة اعتبارات أهمها توفر إشارات الأقمار الاصطناعية بمختلف نقاط الكرة الرضية ودقة تحديد الموقع باستعمال هذه التقنية. وباعتباره اليوم وسيلة للتنمية وعنصر رئيسيا من عناصر المنافسة، حظي قطاع النقل الجوي، الذي يعتبر ركيزة من ركائز التطور والتنمية الاجتماعية والإقتصادية بالبلاد، بأهمية خاصة وأولوية قصوى في إدراج الملاحة عبر الأقمار الاصطناعية بتنوع مكوناته وخاصة مجال الطيران المدني بتونس.

من خلال دعمها المتواصل لكافة المبادرات الإقليمية والدولية الهادفة إلى الرفع من مستوى السلامة وحماية الطيران المدني الدولي، شاركت الجمهورية التونسية بصفة فاعلة في مشروع أوروماد للطيران كما قامت مصالح وزارة النقل المختصة بمتابعة مختلف أشغال مراحل المشروع الخاص بالملاحة عبر الأقمار الاصطناعية والمشاركة فيها والمتمثلة أساسا في:

- إعداد دراسات فنية دقيقة ودراسات جدوى حول إمكانية تمديد خدمة الملاحة بالأقمار الصناعية (EGNOS) ببلدان حوض البحر الأبيض المتوسط،
- وضع مخطط لإدراج خدمات الملاحة عبر الأقمار الاصطناعية بمجال الطيران المدني على مستوى المنطقة المتوسطية،
- إعداد إجراءات هبوط دقيق على مدرجي مطار المنستير الحبيب بورقيبة بعد ان توفرت فيه إشارة EGNOS بمستوى يسمح باستعمال الهبوط الدقيق على مدرجي الطيران بهذا المطار.
- الشروع في مقارنة مدى ملائمة التشريعات المعمول بها على الصعيد الوطني بتونس في مجال الملاحة عبر الأقمار الاصطناعية بالمقاييس الدولية والتشريعات



إن الارتقاء بمنظومة التكوين في الطيران المدني يعتبر أحد أهم الأهداف الإستراتيجية المراد تحقيقها

الجمعية الدولية للنقل الجوي (IATA)، وتوجيهات المنظمات العربية والإقليمية.

وترتكز هذه الاستراتيجية أساسا على:

- تحسين البنى التحتية للمطارات التونسية من خلال الرفع من مستوى معدات مراقبة المجالات الجوية والمطارات وتجهيز المطارات بالمعدات الارضية الكافية قصد التقليل من استعمال محركات الطائرات فضلا على توسيع فضاءات وقوف الطائرات بالمطارات المكتظة لتقليل مدة الانتظار في الجو، عبر معالجة التلوث البيئي، السمعي والهوائي،
- ترشيد استهلاك الوقود بالنسبة للشركات الجوية من خلال اقتناء منظومة متطورة لبرمجة الرحلات تمكن من تقليص استهلاك الوقود وانبعاثات غاز ثاني أكسيد الكربون و شراء معدات أرضية لتوليد الكهرباء وتكييف الهواء داخل الطائرات وذلك بهدف تقليل استعمال مولدات الطائرات التي تستهلك كميات أكبر من الوقود، اقتناء جهاز لتنظيف محركات الطائرات ووضع برنامج وقائي لتنظيف كل المحركات بمعدل مرة كل ستة أشهر لكل محرك، إذ ان تراكم الغبار وزيت التشحيم على مستوى المحركات يتسبب في ارتفاع استهلاك الوقود، فضلا على تجديد أسطولها.
- وقد تمكنت بذلك الشركات التونسية في التحكم في استهلاك الوقود والحفاظ قدر الامكان على بيئة سليمة إذ خفضت شركة الخطوط التونسية استهلاكها السنوي من الوقود بحوالي 13600 طن أي ما يعادل 42000 طن من ثاني أكسيد الكربون وتحصلت شركة الخطوط التونسية السريعة سنة 2014 على المرتبة الأولى عالميا في الترتيب العالمي «- Atmosphir Air line Index» الذي تتمثل مهمته في ترتيب الشركات الأقل تلوثا وانبعاثا لثاني أكسيد الكربون والتي تستعمل أسطول الطائرات الأكثر تطورا.
- وأما بخصوص السياسة الأوروبية في شأن تجارة الانبعاثات، فإن تونس تتمسك باعتبار المنظمة الدولية للطيران المدني هي الجهة الوحيدة المخولة لتنظيم انبعاثات النقل الجوي وذلك بمقتضى معاهدة كيوتو، وترفض أي مقترح يتنافى مع قرار الجمعية العامة للمنظمة العالمية للطيران المدني، وتلتزم بالمواقف التي اتفق عليها كل من الجمعية الدولية للنقل الجوي والاتحاد العربي للنقل الجوي والمنضوية تحت قرارات المنظمة العالمية للطيران المدني.



حوار

إن المكون الجوهرى لسياسة النقل الجوى يتمثل في المواطن أو المسافر، وبالتالي فمن الضروري أن تعطى له مكانة الأولوية من خلال توفير آليات الراحة والأمن والسلامة وجودة الخدمات.

كيف تنظرون سعادتكم إلى موضوع حماية المستهلك؟ وما هي مقاربتكم للتعامل الأمثل مع هذا الموضوع؟

رغم أهميته القصوى، فإن الطيران المدني في تونس ما يزال يفتقر إلى الترايب والتشريعات المنظمة في مجال حماية المسافرين، ولكننا شرعنا بعد في إعداد مشاريع نصوص ترتيبية في الغرض بالاستئناس بالتجربة الأوروبية لتقنين هذا المجال بالاعتماد على أسس وآليات قانونية كفيلة بحماية حقوق المسافر في حال ثبوت تقصير الناقل الجوى أو مشغل المطار أو حتى الموظفين الأرضيين والإداريين العاملين بالمطار تجاهه.

في السنة القادمة تحتفل الهيئة العربية للطيران المدني بستنتها العشرون على تأسيسها.

هل لسعادتكم أن تبدو لنا بمنظوركم للهيئة وتصوراتكم ومبرراتكم لمستقبل عملها؟ وهل لكم من توجيهات وإضافات للرفي بها نحو الأفضل؟

تعتبر الهيئة العربية للطيران المدني «مظلة» الطيران المدني في العالم العربي ووجب دعمها ومدتها بالوسائل اللازمة لتحقيق أهدافها المتمثلة خاصة في تطوير وتنمية الطيران المدني العربي والدفاع على مصالح الدول الأعضاء لاسيما في المحافل الدولية والإقليمية خصوصا في ظل الظروف الصعبة التي مرت بها بعض الدول العربية وآثارها السلبية على الطيران العربي.

لذا، فإننا أرى أنه من الضروري أن يقع تعزيز التكامل بين الهيئة وجامعة الدول العربية ليقوما سويا بالنهوض بالمنظومة الاقتصادية بالعالم العربي، خصوصا في مجال الطيران المدني. كما أنه من الضروري تعزيز الموارد المالية للهيئة لتمكينها من الاضطلاع بدورها التكويني على أكمل وجه.

بعد الشكر الجزيل لسعادتكم على أجوبتكم القيمة في هذا الحوار، نود منكم كلمة أخيرة؟

أشكركم على هذا الحوار وأتمنى مزيد النجاح والتألق لمساعي الهيئة العربية للطيران المدني في تطوير الطيران المدني العربي.

الملاحة عبر الأقمار الصناعية تعتبر من الأولويات لتطوير منظومة الطيران المدني التونسي

الأوروبية،
• الإعداد للدخول في مفاوضات ثنائية مع المفوضية الأوروبية لاعتماد منظومة EGNOS بمجال الطيران المدني قصد تطوير الاتفاق الذي أمضته وزارة النقل مع المفوضية الأوروبية في مجال الملاحة عبر الأقمار الاصطناعية.

وفي هذا الصدد أقرت دعوة الدول العربية السعي لإيجاد الحلول الكفيلة لتخطي العوائق الفنية للشروع الفعلي لاستغلال الملاحة عبر الأقمار الاصطناعية وذلك ب:
• توفير تغطية كافية لإشارات الأقمار الاصطناعية لمجالاتها الجوية تسمح باعتماد الهبوط الآلي الدقيق بمطاراتها،

• تجهيز البنية التحتية الأرضية، وإتمام الإطار التنظيمي والمزود للخدمات اللازم من أجل استخدام نظام الملاحة الشامل عبر الأقمار الاصطناعية في المنطقة العربية

لا مستقبل للطيران المدني العربي بدون سياسة تكوين وتدريب وتأهيل الطاقم والأطر والعاملين في كافة تخصصات الطيران المدني.

بالنسبة لسعادتكم أين مكانة التعليم والتدريب والتكوين في سياق تطوير منظومة الطيران المدني العربي؟ وهل لكم أن تطلعونا عن دور كليات ومعاهد ومراكز وأكاديميات الطيران المدني التونسية في تأهيل الموارد البشرية اللازمة للقطاع؟

يكتسي التكوين في قطاع الطيران المدني أهمية بالغة نظرا للصبغة الفنية والتقنية للقطاع الذي يتطلب مواكبة دائمة للمقاييس الدولية الصادرة عن المنظمة العالمية للطيران المدني من جهة، وأهميته لخلق فرص التشغيل وتسهيل الاندماج في الحياة المهنية من جهة أخرى. لذا، فإن الارتقاء بمنظومة التكوين بقطاع الطيران المدني والمطارات وتطوير مردودية ونجاعة الكفاءات العاملة فيه يعتبر أحد أهم الأهداف الإستراتيجية المراد تحقيقها وتسعى مدارس التكوين التونسية المصادق عليها من قبل سلطة الطيران المدني التونسي، والتي يبلغ عددها 8 مدارس، إلى تطبيق توصيات منظمة الطيران المدني الدولي في الغرض عن طريق اعتماد نفس المناهج المطبقة دوليا (les manuels) ضمانا لأعلى مستوى للتكوين في قطاع الطيران المدني.

تعتبر الهيئة العربية للطيران المدني مظلة للطيران العربي ووجب دعمها



ديوان الطيران المدني والمطارات

■ تمويل مشروع تهيئة المسالك والطرق بمحيط مطار تونس قرطاج

أبرز ما تحقق في 2014

■ تعزيز البنية التحتية كتركيز معابر وعبّارات تليسكريبية بمطار جربة جرجيس وتجديد المعابر والعبّارات التليسكريبية بمطار تونس قرطاج

■ الرفع من المستوى العملياتي لمراقبة الحركة الجوية، منها انجاز مشروع توسعة التغطية الرادارية بوضع منظومة معالجة معطيات الرادار وخطة الطيران

رؤية مستقبلية للديوان

في ظل التحديات الكبرى والتطورات المتسارعة التي يواجهها قطاع الطيران المدني في السنوات الأخيرة على المستوى الوطني والدولي أبرزها عدم استقرار الحركة الجوية، ما فتئ الديوان يدعم استثماراته في البنى التحتية وتعبئة كل الموارد البشرية والمالية لتطوير قدراته وتحسين أدائه، استعدادا للمرحلة القادمة التي يرنو الديوان إلى بلوغها وهي مرحلة «السموات المفتوحة»، حيث بلور الديوان مقاربة إستراتيجية كروية مستقبلية ذات أربعة محاور ستحقق نقلة نوعية تسمو إلى طموحات وأهداف الديوان وتسهم في الارتقاء بقطاع الطيران المدني، من أهم مرتكزاتها :

(1) تدعيم عناصر النمو المستديم

■ مواكبة أحدث المستجدات التكنولوجية والحرص على مطابقة المعايير الدولية مع دعم تواجد الديوان على المستوى الدولي (التواجد الفاعل صلب الهيئات الدولية العاملة في مجال الطيران المدني...)

■ تصدير خبرة الديوان على المستوى الإفريقي بإحداث مركز تكوين في مختلف مهن الطيران المدني يعمل حسب أحدث المعايير الدولية

(2) بلوغ مستوى رضا أفضل للحرفاء وإدماج الشركاء في تمشى موحد من الجودة الشاملة

■ إرساء جودة الخدمات وترسيخ ثقافة الحريف

(3) دعم التنمية الوطنية والجهوية - تنشيط المطارات الداخلية وتشجيع الأنشطة اللوجستية في محيط المطارات

(4) ترسيخ الامتثال لمتطلبات الأمن والسلامة - تدعيم المتطلبات التنظيمية الوطنية والدولية

يضمّ الديوان الطيران المدني والمطارات بمهام الإشراف الكامل على فضاءات المطارات، من استغلالها وتجهيتها والعمل المتواصل على تطويرها، مسديا بالتوازي الخدمات الضرورية للمسافرين وللعموم وللطائرات وللشحن والبريد الجوي، قد اتسعت على مدى العقود حلقة نشاطه وتضاعف حجم مهامه كما وكيفا، حيث أحدث الديوان بمقتضى القانون عدد 30 المؤرخ في 3 جويلية 1970، تحت صفة المؤسسة العمومية ذات صبغة صناعية وتجارية ومتمتعا بالاستقلالية المالية والشخصية المدنية؛

مسيرة 45 سنة تزر بالانجازات والمكاسب على جميع الأصعدة والمستويات، شهد الديوان خلالها نشأة مطاراته السبعة ومحطاتها الجوية، والتي تبلغ طاقة استيعابها الجمالية حوالي 11 مليون مسافرا في السنة حاليا، (مطار جربة جرجيس (سنة 1970)؛ مطار تونس قرطاج : المحطة الجوية 1 (سنة 1972) المحطة الجوية 2 (سنة 2006)؛ مطار صفاقس طينة (سنة 1980)؛ مطار توزر نفطة (سنة 1980)؛ مطار طبرقة عين دراهم (سنة 1992)؛ مطار قفصة قصر (سنة 1999)؛ مطار قابس مطماطة (سنة 2008)، مع الإشارة إلى أنّ مطاري المنستير الحبيب بورقيبة والنفيضة الحمامات يتم استغلالهما في إطار عقدي لزمة، على التوالي منذ سنة 2008 وسنة 2007؛

من خلال مركز المراقبة الجهوية بتونس قرطاج وكل المطارات الموزعة على كامل تراب الجمهورية التونسية والمجهزة بأحدث التكنولوجيات والمراقق الحديثة، يمثل الديوان عينا ساهرة على مدار 24 ساعة، يؤمن في ذلك سلامة الملاحة الجوية بالمجال الجوي التونسي برمته مع توفير أجود الخدمات، مستمدا تالقه بفضل تضافر جهود 4113 عوننا، هذا وقد سجّلت المطارات التونسية التي يشرف عليها الديوان ما يزيد عن 7 مليون مسافرا سنة 2014؛

في إطار إستراتيجية تتنوع بين أهداف قصيرة وأخرى طويلة المدى وعبر خطط عمل محكمة، يستهدف الديوان عملية تأهيل شاملة للمطارات التونسية من تنمية وتطوير وتعصير للارتقاء بخدماتها وطاقات استيعابها وبلوغ مرحلة ما يعرف ب«السموات المفتوحة» والتي من شأنها النهوض بالديوان لتبوء مكانة تنافسية ترتقي به إلى مصاف المؤسسات الرائدة عالميا.

لليديوان مشاريع في طور الانجاز

■ مشروع إعادة تأهيل البنية التحتية لمدرج مطار تونس قرطاج

■ توسعة مريض الطائرات بمطار صفاقس طينة

■ إعادة تهيئة المدرج ومسالك الطائرات بمطار جربة جرجيس

■ تقوية البنية التحتية بمطار قفصة قصر

■ إعادة تهيئة مدرج مطار توزر نفطة

■ تعويض محطتي الرادار الرئيسية والثانوية



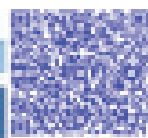
مديونق الطيراق المومني والمطارااا
OFFICE DE L'AVIATION CIVILE ET DES AEROPORTS



مطارااااا جسور نحو الحلم

OACA
Crossings to the Dream

www.oaca.nat.tn



Page Officielle 





متطلبات التعليم والتدريب لحاضر ومستقبل الطيران المدني العربي



د: سعيد عبد الله السليمان
مدير الشؤون الأكاديمية والتسجيل
كلية قطر لعلوم الطيران



خلال الأربعين سنة الماضية

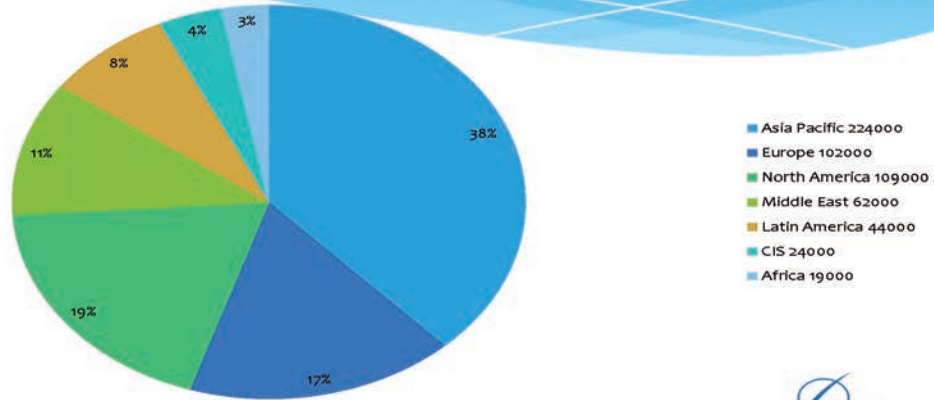
- * ازداد عدد المسافرين بعشرة أضعاف .
- * تضاعف النقل الجوي 15 ضعفاً .
- * تضاعف الاقتصاد العالمي من 3 - 4 أضعاف .
- * ازداد عدد سكان العالم من 6.9 - 8.9 بليون نسمة .
- * عدد أسطول العالم أكثر من 100.000 ألف طائرة ويوجد 8 مصانع رئيسية لصناعة الطائرات .
- * انخفضت تكاليف التشغيل بنسبة 60 % .
- * ازدادت نسبة امتلاء الطائرات الى 77 % .
- * حقق النقل الجوي دخل إجمالي أكثر من 12000 بليون دولار منها 19 بليون دولار صافي أرباح.
- * أثبت الطيران بأنه أكثر سلامة من وسائل النقل كالسيارات والباصات والقطارات .
- * لا يوجد بديل للسفر غير النقل الجوي.

التنمية البشرية

- * وصول 40 % من العاملين في الطيران في العالم لسن التقاعد في 2014
 - * أعداد الكوادر التشغيلية المطلوبين من سنة 2014 إلى 2033 :
- | | عالمياً | الشرق الأوسط |
|---------|---------|--------------|
| طيارين | 533.000 | 55.000 |
| مهندسين | 584.000 | 62.000 |
- أعداد المراقبين الجويين المطلوبين حتى سنة 2020 هي 70000 مراقب جوي.

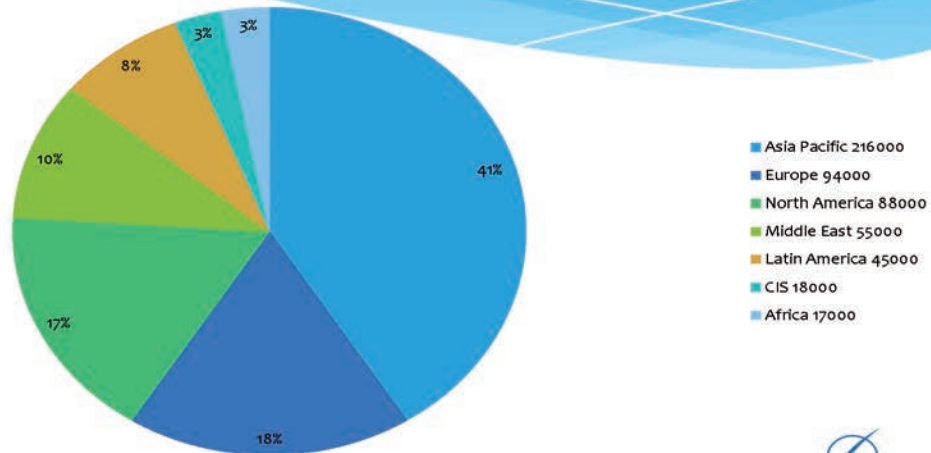
- * إعداد الطائرات الجديدة في سنة 2020 سيصل الى 28580
- * إعداد الطائرات الجديدة في سنة 2030 هو 39530
- * من المتوقع أن يتضاعف عدد أسطول الطائرات في سنة 2030

New technician required by region 2014 - 2033

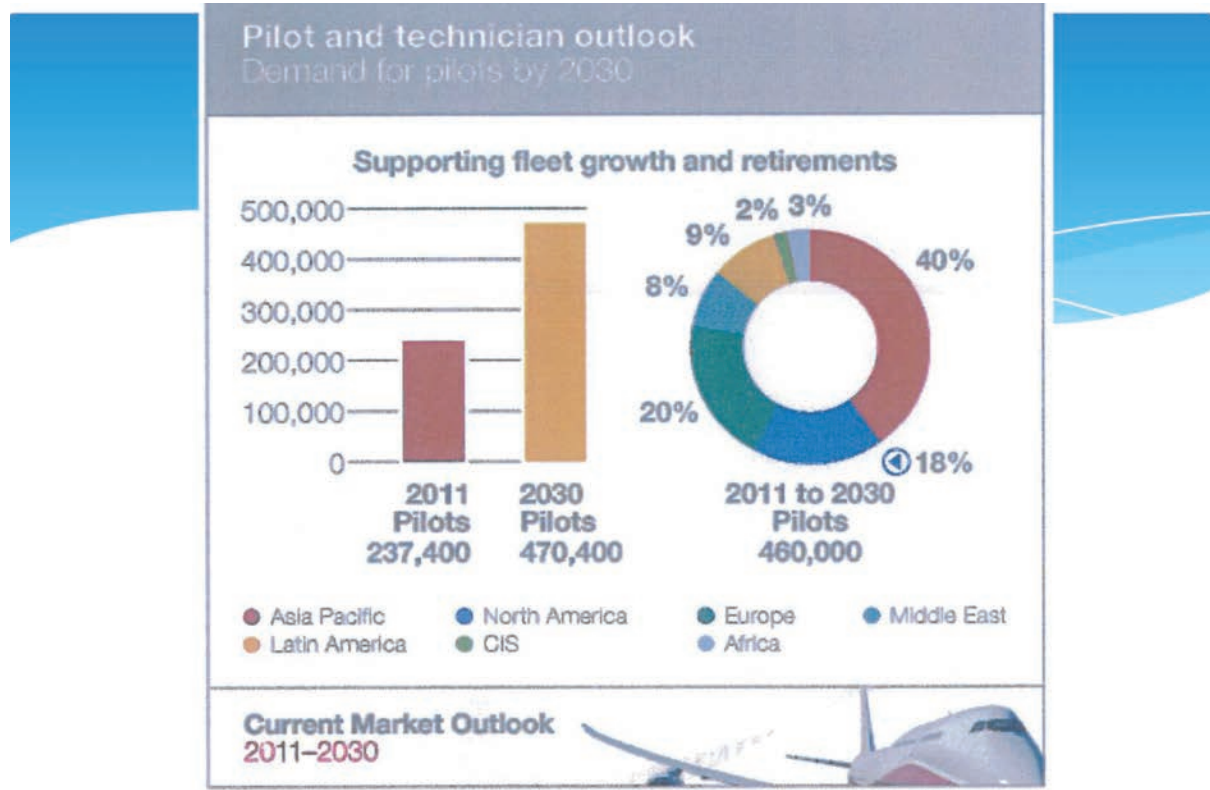


6

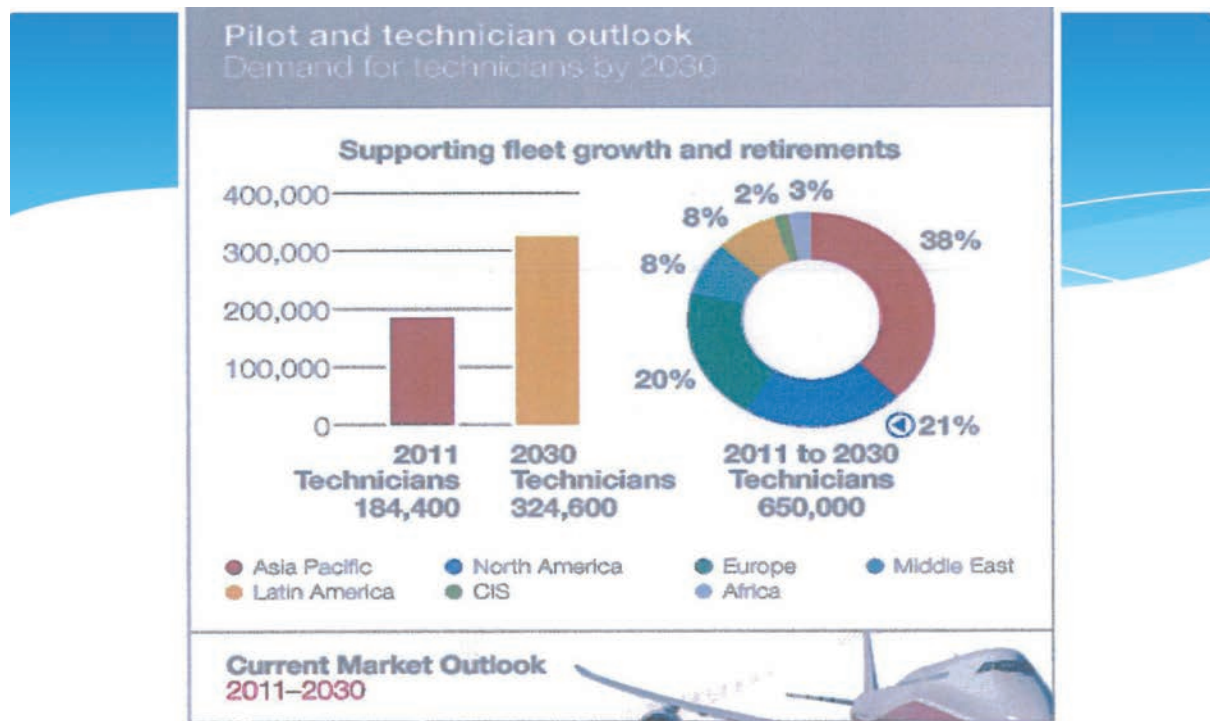
New Pilot required by region 2014 - 2033



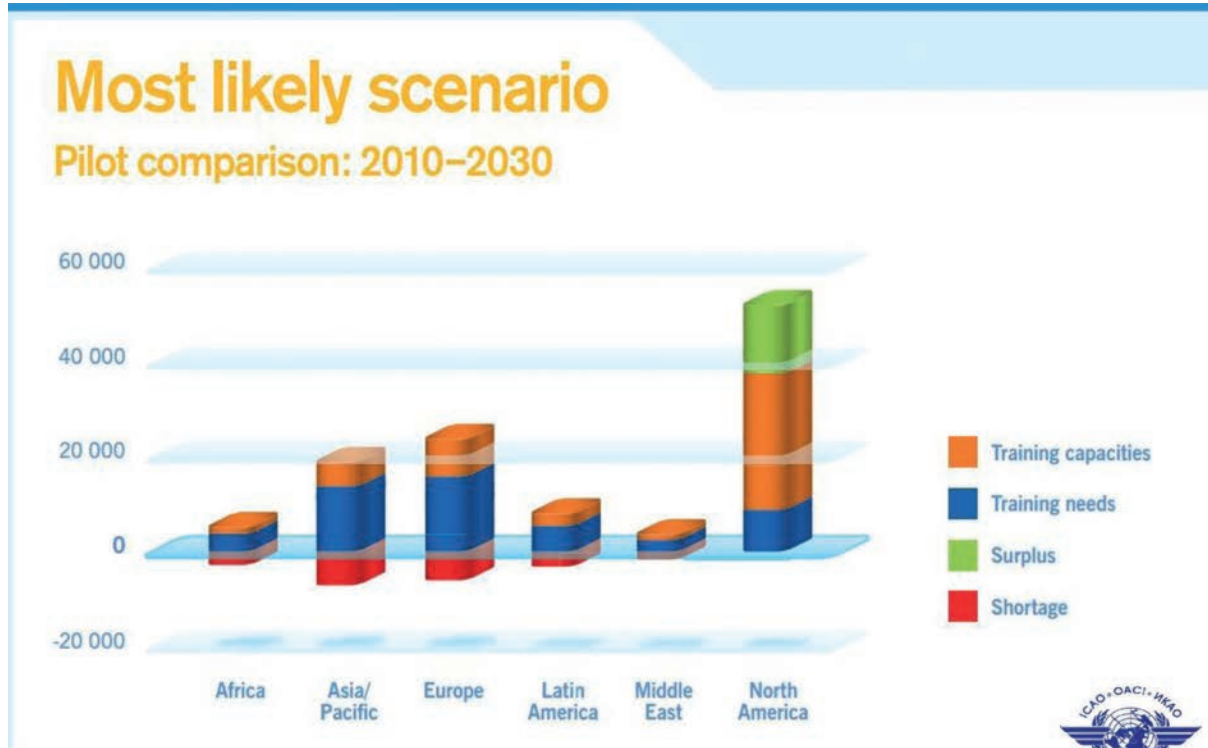
7



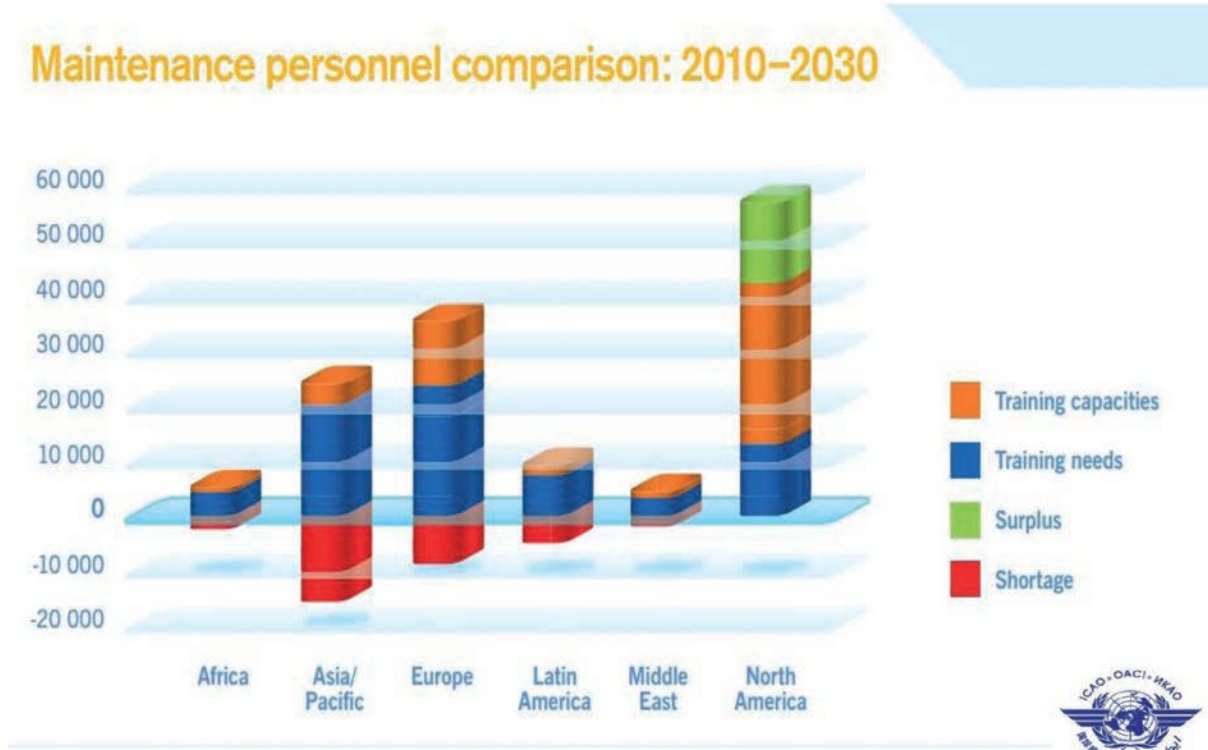
توقعات أعداد الطيارين في سنة 2030



توقعات أعداد مهندسي صيانة الطائرات في سنة 2030



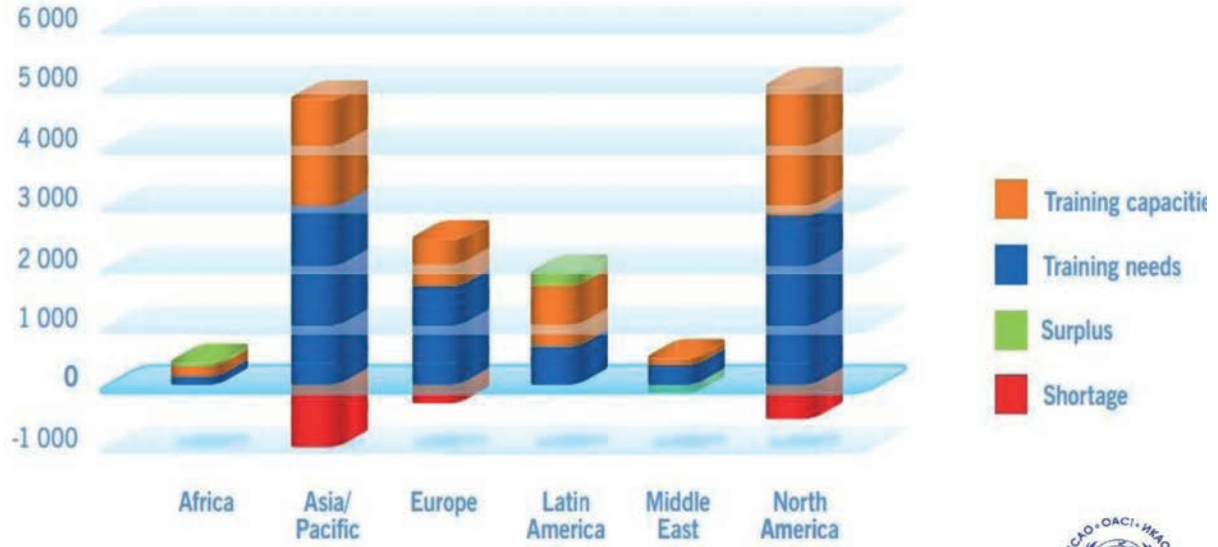
10



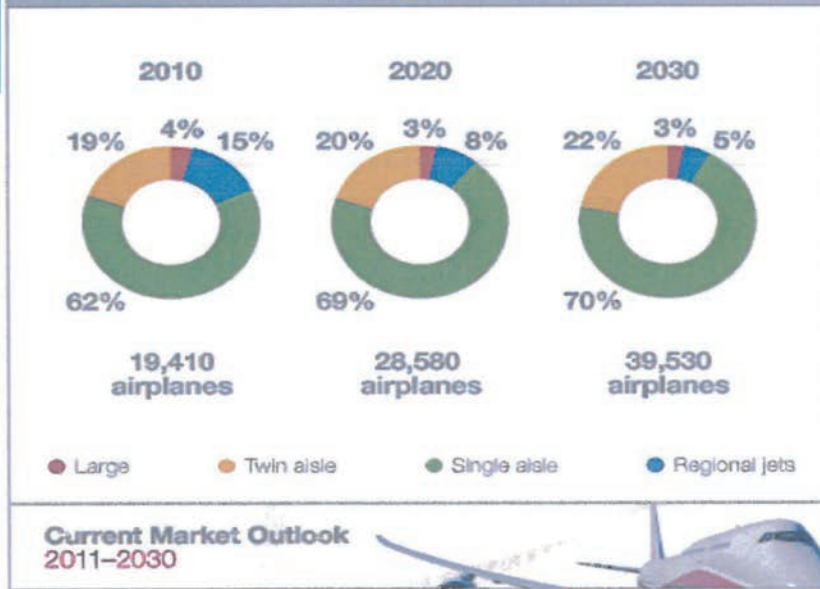
11



ATCO comparison: 2010-2030



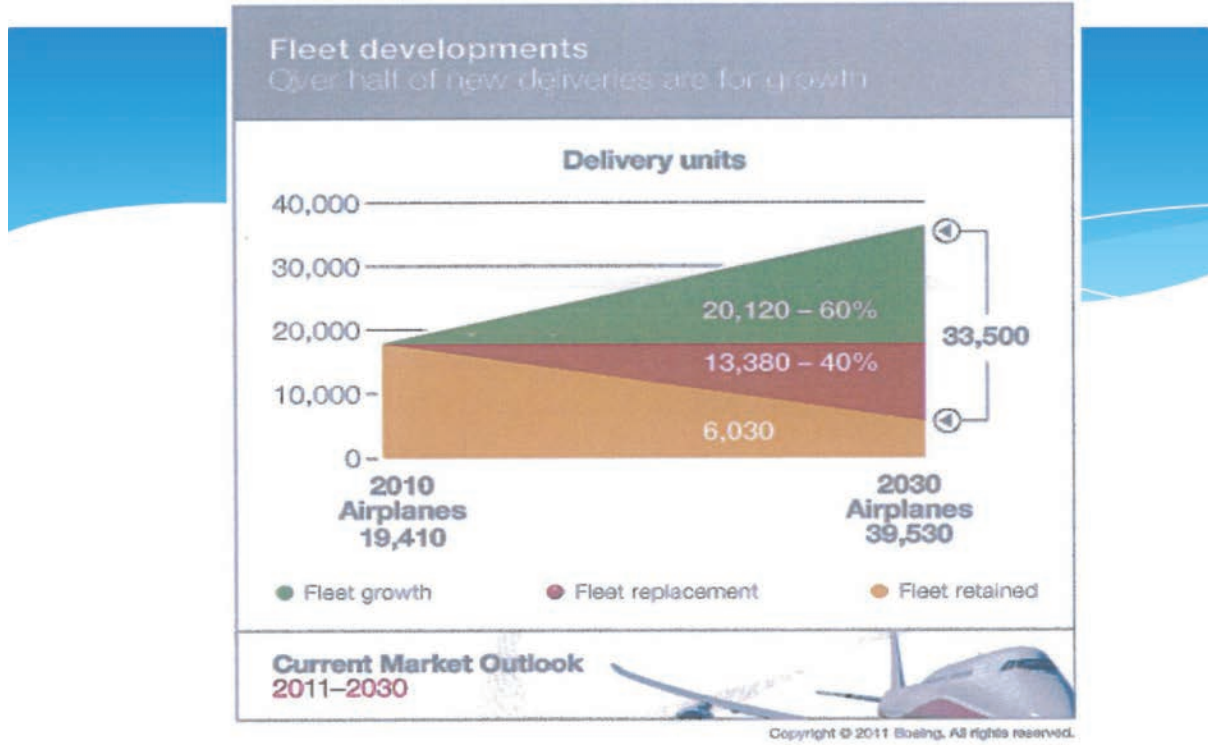
Fleet developments World fleet will double by 2030



عدد الطائرات المتوقعة في العالم في سنة 2030



الطائرات الجديدة بمناطقها الإقليمية



الطائرات الجديدة بمناطقها الإقليمية



• التخصصات ذات الطابع التشغيلي وهي كالتالي :

- ❖ طيار .
- ❖ مهندس صيانة الطائرات .
- ❖ مراقب جوي .
- ❖ إدارة شركات الطيران وإدارة المطارات وتتعلق بالأمور الإدارية والمالية والتجارية والتسويقية والتخطيطية وغيرها .
- ❖ هندسة تصميم الطائرات .

الربحية

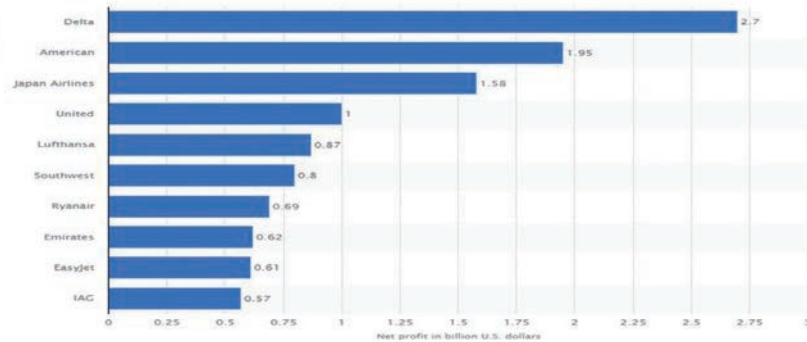
- * هي الركيزة الأولى في رؤية العالم للطيران 2050 .
- * قطاع الطيران لا يحتاج الى الدعم المالي من قبل الحكومات .
- * قوانين الطيران التحريرية .
- * 75 % من شركات الطيران في العالم خاصة .
- * شركة طيران دلتا الأمريكية تعتبر أعلى شركة طيران في العالم حققت صافي أرباح بواقع 2.7 بليون دولار لسنة 2013.
- * انخفاض أسعار الوقود الحالية سوف ترفع من ربحية شركات الطيران.

أسباب فقدان الربحية

- * قوانين الطيران التحكيمية والاحتكارية .
- * اختيار قيادات إدارية ليست لديها الكفاءة وغير مبدعة وقادرة لمواجهة المنافسة والمتغيرات.
- * اختيار استراتيجيات غير متناسقة .

Leading airlines worldwide in 2013, based on net profit (in billion U.S. dollars)

This statistic presents the world's most profitable airlines in 2013. Atlanta-based Delta announced 2013 net profits of 2.7 billion U.S. dollars. This figure represents the highest net profit in airline history.



Additional Information
Sign Up for Account

Source:
Sign Up for Account
© Statista 2015

statista

The Statistics Portal

Statistics and Studies from more than 18,000 Sources

21

* حجم الاستثمارات في بناء مطارات جديدة وتوسعة المطارات القديمة كبيرة جداً في العالم . وفي دول مجلس التعاون الخليجي ستصل الاستثمارات إلى 45 مليار دولار .

* تعتبر صناعة الطيران العمود الفقري للاقتصاد الأمريكي حيث حققت الولايات المتحدة الأمريكية في صناعة الطيران مبلغ تريليون دولار بالإضافة الى توفير 10 ملايين وظيفة في قطاع الطيران .

المسافر

- * يعتبر المسافر هو الممول المالي الرئيسي لقطاع الطيران .
- * يجب توفير احتياجات المسافر من الخدمات الجوية والأرضية.
- * من المقترح إنشاء إدارة حماية المسافر.

التنمية البيئية

- * تعتبر من أهم الركائز التي تهتم بها الدول المتقدمة.
- * تم التركيز عليها في الرؤية الأوروبية للطيران المدني .
- * حماية البيئة وتخفيض نسبة ثاني أكسيد الكربون ونيتروز أكسيد وتخفيض نسبة الضوضاء الخارجية ومعالجة المخلفات .

التطور التكنولوجي في صناعة هياكل الطائرات والمحركات

- * خفض من استهلاك الوقود والذي يمثل ثلث تكلفة التشغيل.
- * خفض من التكلفة والوقت الزمني لصيانة الطائرات والمحركات.
- * رفع قدرة استخدام الطائرات بكفاءة عالية تزيد من إنتاجيتها في التشغيل اليومي .



تقرير وتوصيات ندوة تنمية وتطوير القدرات التدريبية في مجال الطيران المدني

بالرباط بتاريخ 29-30 أكتوبر 2014 والذي نص على: عقد ندوة لجميع معاهد وكليات ومراكز التكوين والتدريب للطيران المدني بالدول العربية للخروج بتوصيات عن الإستراتيجيات المستقبلية المطلوبة في هذا الشأن. نظمت الهيئة العربية للطيران المدني بالتعاون مع منظمة الطيران المدني الدولي ندوة تحت عنوان "تنمية وتطوير القدرات التدريبية في مجال الطيران المدني وذلك خلال الفترة 6-8 أبريل 2015 بالرباط.

■ طبقاً لاتفاقية إنشاء الهيئة العربية للطيران المدني والتي تنص على "التنسيق بخصوص برامج التدريب والتكوين مع تشجيع وضع البرامج لتطوير معاهد التكوين والتدريب وجعلها تستجيب للحاجيات الحالية والمستقبلية للعاملين في مجال الطيران المدني" ومتابعة من الإدارة العامة للهيئة للقرارات الصادرة من الجمعية العامة والمجلس التنفيذي في موضوع التكوين والتدريب، والتي كان آخرها قرار المجلس التنفيذي للهيئة في اجتماعه (47) المنعقد

الطيران بخصوص التدريب بالشكل الأمثل والناجح.

وطبقا لبرنامج ومحاور الندوة والتي يمثل جوهرها في سياسة وبرامج التدريب للإيكاو، فقد تطرق الكابتن مصطفى همادي المسؤول عن مكتب التدريب العالمي بالإيكاو في عرضه الأكاديمي إلى توجهات وسياسة منظمة للطيران المدني الدولي من خلال البرامج التدريبية المعتمدة كبرنامج-TRAIR NAIIR PLUS والبرنامج العالمي للتدريب-GLOBAL AVIATION TRAI- NING والعمل على توسيعهما ونشرهما عالميا لوضع بيانات وجدول تساند الاحتياجات الدقيقة من الموارد البشرية والمتطلبات في مجال التشغيل في أفق 2020.

ومن جانبه عرض ممثل المجلس العالمي للمطارات سياسة المجلس والخطط والبرامج التدريبية لمواكبة الاحتياجات المتزايدة وكذا المهن الجديدة في إدارة وتسيير المطارات وتجهيزاتها ومعداتها التكنولوجية في مجالات السلامة والأمن والخدمات وحماية البيئة والتدبير الاقتصادي والمالي والاستغلال الأمثل للمطارات، مبرزا التكوينات الجديدة والمؤهلات والرخص والشهادات المعتمدة في هذا الشأن، وخاصة برامج ترخيص واعتماد المطارات.

وفي عرضه الشامل أفاد الدكتور/ سعيد عبد الله السليمان مدير الشؤون الأكاديمية بكلية قطر لعلوم الطيران ورئيس فريق التعليم والتدريب بالهيئة بأهمية التدريب في سياق مستجدات الطيران المدني مذكرا بالتوقعات المستقبلية في أفق 2030 حيث تحذر الإحصائيات العالمية بالتوقعات المستقبلية للطيران المدني وخصوصا فيما يتعلق بالنقص الشديد العالمي في الموارد البشرية والنمو المستمر لحركة الطيران من تضاعف أعداد الطائرات وإعداد المسافرين بالإضافة لتوسعات الحالية والإنشاءات لمطارات جديدة في العالم.

ولقد حذرت منظمات الطيران المدني ومصانع الطائرات بنقص في الموارد البشرية وخصوصا التشغيلية، علما أن 40% من العاملين في قطاع الطيران قد أحيلا على التقاعد في نهاية 2014.

ولقد بين الدكتور سعيد أهمية القطاع التشغيلي في الطيران والاحتياج لتخريج كوادر قادرة للعمل بكفاءة وسلامة جوية عالية بالإضافة إلى توضيح المجال الإداري في قطاع الطيران والذي يشمل المجالات الإدارية والتسويقية والتجارية والتخطيطية والمالية وغيرها.

ولقد أوضح بأن 70% من شركات الطيران أصبحت خاصة مما يستدعي وجود كوادر إدارية مبتكرة ومبدعة قادرة على مواجهة المنافسة في قطاع الطيران ولديها الاستطاعة أن تغطي تكاليفها الإجمالية وتحقق الأرباح، الأمر الذي يستدعي تعليم وتأهيل هذه الكوادر للعمل في قطاع الطيران سواء في شركات الطيران أو المطارات حيث أن الربحية في قطاع الطيران أصبح أمر أساسي لإستمرار شركات الطيران في العالم في التشغيل.

مؤكدًا على نجاح التجارب الدولية في التخصصية وتجنب الدعم الحكومي، باعتبار أن قطاع الطيران يعتبر من القطاعات الاقتصادية والتجارية والخدماتية الأخرى.

كما ركز على دور المسافر الذي يعتبر الممول الرئيسي لقطاع الطيران

الحضور:

عرفت هذه الندوة حضور 40 مشاركا من مدراء وممثلي سلطات الطيران المدني العربية، ومؤسسات ومعاهد وكليات وأكاديميات مراكز التعليم والتدريب للطيران المدني بالدول العربية، بالإضافة إلى الخبراء وممثلي كل من: منظمة الطيران المدني الدولي والمجلس العالمي للمطارات، والمؤتمر الأوروبي للطيران المدني والإتحاد العربي للنقل الجوي وأكاديمية الطيران والفضاء الأوروبية (المرفق قائمة المشاركين).

الافتتاح:

وافتح الندوة سعادة المهندس محمد إبراهيم أحمد شريف مدير عام الهيئة العربية للطيران المدني مرحبا بالمشاركين مبرزا أهمية ومكانة التعليم والتدريب في السياسات الإستراتيجية الهادفة لتطوير قطاع الطيران المدني وتعزيز مستويات سلامته وأمنه وتنمية خدماته بالشكل الأمثل والجودة المطلوبة، منبها إلى ضرورة بدل أقصى الجهود للعمل على فتح المجال الأوسع للعاملين في الطيران المدني في كسب المعارف الجديدة وصقل المواهب من خلال المشاركة في البرامج التدريبية الدورية والورشات التخصصية، داعيا مؤسسات التعليم والتدريب العربية إلى مواءمة برامجها ومناهجها التعليمية والتدريبية مع المعايير الدولية

المعتمدة مما سيعزز مستوى جودة التعليم والتدريب ومما ينعكس إيجابا على تأهيل الموارد البشرية وهذا ما يحقق الأهداف المثلى لمكونات قطاع الطيران المدني ويرفع من أدائه ومردوديته مختتما كلمته بمجموعة من المقترحات التي تدخل في سياق خطوات وضع الإستراتيجية العربية للتعليم والتدريب مبادرا إلى عقد هذه الندوة بشكل دوري كل سنة.

كما تناول الكلمة في افتتاح الندوة الكابتن مصطفى همادي المسؤول عن مكتب التدريب العالمي بمنظمة الطيران المدني الدولي، مذكرا بالتطور السريع لقطاع الطيران المدني في كافة مكوناته من خلال التوقعات المستقبلية التي تتنبأ بالازدياد الكبير في نسبة نمو حركة النقل الجوي، وما يتبع ذلك من تزايد عدد الطائرات والاحتياجات القوية من العاملين والمهنيين في منظومة الطيران المدني.

وأشار في هذا الشأن إلى جهود منظمة الطيران المدني الدولي في إعداد خطط عالمية لبناء القدرات التدريبية بالجودة المطلوبة بالتعاون والتنسيق مع الدول المتعاقدة والمنظمات الإقليمية والجمعيات والمؤسسات المعنية بالتعليم والتدريب والأكاديميات والتحديات التي تواجه مؤسسات التعليم والتدريب.

وتناول الكلمة كضيف شرف في الندوة المهندس محمد مفيد الخبير الدولي ممثلا لأكاديمية الجو والفضاء الأوروبية مشيدا بعقد هذه الندوة التي تمثل المنارة الأساسية للدول العربية في إعداد جيل المستقبل لرفع التحدي وإعداد الاحتياجات اللازمة لمسيرة متطلبات قطاع الطيران المدني المستقبلي، مؤكدا على ضرورة التعاون والتنسيق بين مؤسسات التعليم والتدريب وكافة الفاعلين في القطاع حتى تتكامل مصالح ومتطلبات منظومة

وعقدت مجموعة العمل برئاسة الدكتور سعيد السليمان رئيس فريق عمل التعليم والتدريب (مرفق أعضاء فريق العمل) الجلسة التقييمية لمخرجات الندوة وبعد التداول في المقترحات والتصورات والمرئيات التي تقدم بها المشاركون، اقترحت مجموعة العمل التوصيات التالية:

• إنشاء جمعية من الأكاديميات والكليات والمعاهد ومراكز التعليم والتدريب للطيران المدني والدول العربية تحت إشراف الهيئة العربية للطيران المدني وبناء على توصيات منظمة الطيران المدني الدولي لدعم المنظمات والتكتلات الإقليمية قصد تنمية الموارد البشرية وذلك من خلال:

• توحيد البرامج التدريبية لمؤسسات ومراكز التدريب للطيران المدني بالدول العربية.

• تطوير المستمر للبرامج التدريبية.

• تسهيل تبادل البرامج التدريبية والمدربين بين المؤسسات ومراكز التدريب العربية.

• تنظيم وعقد ورشات عمل ودورات تدريبية لتنمية قدرات الموارد البشرية.

• دراسة الاحتياجات التدريبية لمرافق الطيران المدني العربية.

• إنشاء قواعد بيانات للمدربين والخريجين والبرامج التدريبية لمؤسسات التعليم والتدريب للطيران المدني بالدول العربية تحت إشراف الهيئة العربية للطيران المدني.

• توحيد معايير الأداء في الأكاديميات والكليات والمعاهد ومراكز التعليم والتدريب بالدول العربية.

• تبني هيئات/سلطات الطيران المدني للدول الاعضاء والإتحاد العربي للنقل الجوي سياسة تأهيل الاطر التشغيلية من طيارين ومهندسين وأطقم طائرات والمراقبين الجويين... والعمل على فتح المجال امام الخريجين من الجامعات والمعاهد والكليات العربية لإيجاد فرص عمل لهم.

• اقترح ممثل الايكاو عقد مؤتمر دولي حول تنمية الموارد البشرية بالتعاون مع منظمات وهيئات التدريب العاملة في القارة الافريقية وكذا العاملة في المنطقة العربية تحت مظلة الهيئة العربية للطيران المدني ودعوة المنظمات الدولية والإقليمية وهيئات التدريب في شركات الطيران للمشاركة وذلك خلال شهر اكتوبر .

وقد وافق المشاركون بالإجماع على هذه التوصيات

وتقدمت الأكاديمية التونسية الفرنسية لأمن الطيران وبالتعاون مع المدرسة العليا للطيران والتكنولوجيا بتونس بالدعوة لعقد الندوة القادمة بمقر الأكاديمية بتونس خلال الاسبوع الثاني من أبريل 2016، وذلك تحت إشراف الهيئة العربية للطيران المدني ومنظمة الطيران المدني الدولي. كما تفضلت الأكاديمية السعودية للطيران المدني بالدعوة لاستضافة الندوة الموالية، بالمملكة العربية السعودية خلال شهر أبريل 2017.

وبالتالي وجوب تقديم كافة التسهيلات والخدمات المطلوبة سواء في المطار أو على الطائرة مشيراً كذلك إلى الاحتياجات لحماية البيئة وتخفيض نسبة ثاني أكسيد الكربون وتخفيض الضوضاء.

وفي عرض الأستاذ / محمد عثمان مدير مركز التدريب الإقليمي التابع للإتحاد العربي للنقل الجوي الذي أعطى نبذة عن نشأة الإتحاد ورسالته لخدمة شركات الطيران الأعضاء كما عرض نبذة عن نشأة مركز التدريب الإقليمي ورسالته لتقديم التدريب الفعال منخفض التكلفة لتحقيق وفورات في ميزانيات التدريب لشركات الأعضاء، كما أبرز مساهمة مركز التدريب الإقليمي في تطوير الموارد البشرية من حيث تنظيم برنامج سنوي يغطي معظم مجالات تدريب الطيران والاهتمام بالفرق التي يتم عقدها داخل مقر شركات الطيران بمحاضري مركز التدريب الإقليمي والتعاون مع الجامعات والمؤسسات الدولية لتقديم الدورات والدبلومات الأكاديمية لمتدربي شركات الطيران.

ومن جانبها قدمت السيدة بولا أميدا ممثلة اللجنة الأوروبية للطيران المدني JAA نشاطات اللجنة، وعبرت عن كامل استعدادها على التعاون مع الهيئة العربية للطيران المدني وتقديم الدعم اللازم لها ولكل مؤسسات التعليم والتكوين العربية.

كما قدم المدراء ومسؤولي وممثلي الأكاديميات والكليات والمعاهد ومراكز ومؤسسات التعليم والتدريب العربية عرضاً تعريفية حول معاهدهم التعليمية والتخصصات والمختبرات وأجهزة المحاكاة وطائرات التدريب المتوفرة لضمان التكوين التطبيقي المتماشي مع متطلبات الشغل، وكذا الطاقم التربوي والتعليمي ونوعية الشهادات والدبلومات وعدد المتدربين الطلبة وكذا عدد المتخرجين سنوياً.

وبعد استعراض الخبراء للمواضيع الفنية والأكاديمية للندوة وبعد المداخلات والإضافات والتوضيحات للمشاركين والتي انصبت أغلبها بالتأكيد القوي من طرف الجميع على أهمية التعليم والتدريب وتأهيل الموارد البشرية المخصصة في مجال الطيران المدني وفق المعايير والمناهج الدولية تمسحياً مع سياسة منظمة الطيران المدني وبرامجها في هذا الشأن وكل ذلك من أجل فاعلية وأمن وسلامة وجوده تدير شؤون الطيران المدني.

وعبر المشاركون عن تميمينهم للمبادرات والخطط التي تدعو إلى تنظيم اللقاءات والندوات والمؤتمرات للبحث في مستجدات تطوير آليات التعليم والتدريب، وأشادوا بخطوة الهيئة لتنظيم هذه الندوة الخاصة والتي جمعت هذه النخبة من مؤسسات التعليم والتدريب على المستوى العربي وسلطات الطيران العربية كمحطة أساسية نحو التعاون والتنسيق في أفق وضع الأسس الإستراتيجية لسياسة التعليم والتدريب من خلال استشعار الحاجيات العربية الحالية والمستقبلية في جل تخصصات منظومة الطيران المدني.

وبعد أن أبدى المشاركون بتصوراتهم ومقترحاتهم وتجاربهم وسياساتهم التدريبية والتكوينية.

اتفق الحاضرون على تشكيل مجموعة عمل لحصر النتائج العلمية والخلاصات والاستنتاجات التي توصلت إليها الندوة ولتحديد الأولويات للانتقال نحو خطوات عملية لوضع الإستراتيجية العربية للتعليم والتدريب للطيران المدني.

مجلس الإيكاو يعتمد المبادئ الأساسية بشأن حماية المستهلك ورؤية جديدة طويلة الأمد لتحرير النقل الجوي



الجوية، وتؤكد مجدداً على أنه من الحقوق الأساسية للأشخاص ذوي الإعاقة حصولهم على كل الخدمات المتاحة بشكل عادل.

أما بعد السفر، فتتضمن المبادئ الأساسية للإيكاو على أنه ينبغي استحداث إجراءات ناجعة لمعالجة الشكاوى وتوضيحها للمستهلكين بشكل جلي.

و تجدر الإشارة إلى أن قرار استحداث هذه المبادئ الأساسية أُخذ خلال انعقاد دورة مجلس الإيكاو رقم 205 الأخيرة، حيث اعتُمدت خلال الدورة نفسها "رؤية الإيكاو الجديدة الطويلة الأمد لتحرير النقل الجوي الدولي" التي ستشكل نقطة مرجعية ومؤشراً طموحاً للدول في سياق المناهج المتبعة إزاء السياسة العامة في هذا الشأن.

الأخرى التي قد تنطبق في هذا الشأن. وتوصي هذه المبادئ أيضاً بتوخي الشفافية فيما يخص المنتجات والأسعار باعتبار ذلك أحد الحقوق الأساسية للمستهلك.

و تنص هذه المبادئ الأساسية على أنه ينبغي أن توفر للركاب بانتظام، أثناء السفر، آخر المعلومات عن أي حالة من الحالات الخاصة أو ما قد يحدث من اضطرابات في الخدمة وإيلاءهم العناية الواجبة في حالة حدوث هذه الاضطرابات. وقد يشمل ذلك تغيير مسار الرحلة الجوية للمسافر أو رد ثمن تذكرة السفر أو توفير الرعاية أو التعويض. كما تلزم المبادئ الأساسية شركات الطيران وغيرها من الجهات المعنية بأن يكون لديها خطط تحسباً لوقوع اضطرابات ضخمة تؤدي إلى إلغاء عدد كبير من الرحلات

وضع مجلس منظمة الطيران الدولي المدني (الإيكاو)، بوصفه الهيئة الرئاسية للمنظمة، مبادئ أساسية عالمية جديدة بشأن حماية المستهلك في مجال النقل الجوي. وتشمل هذه المبادئ ثلاث مراحل من مسار المستهلك لخدمات النقل الجوي: قبل السفر و أثناء السفر وبعد السفر، حيث ستنظر فيها الـ 191 دولة الأعضاء في الإيكاو لدى إعداد أو مراجعة نظمها الوطنية المنطبقة.

وتوصي المبادئ الأساسية للإيكاو بأنه ينبغي أن يُطلع الركاب، قبل السفر، على ما يكفي من المعلومات المسبقة والإرشادات الموجهة للمستهلكين، على أساس أن السوق تزخر بمجموعة متنوعة من منتجات النقل الجوي وما يتصل بذلك من حماية قانونية وأشكال الحماية

الإيكاو تختتم عملية مشاورات ناجحة في مختلف مناطق العالم عن التدابير العالمية القائمة على آليات السوق لقطاع النقل الجوي الدولي



2015 واجتماع في مدريد بإسبانيا) ليومي 27 و 28 نيسان/ ابريل 2015. و تضمنت كل دورة منها عددا من العروض الغنية بالمعلومات ومناقشات منفصلة عن عناصر الخطة العالمية القائمة على آليات السوق وما يرتبط بها من تحديات لدى تنفيذها.

وحسب رئيس مجلس الإيكاو السيد أليو فقد صمم هيكل وشكل هذه الحوارات العالمية خصيصا لتقديم المعلومات والمشاركة مع الدول غير الاعضاء في المجلس لعرض أساسيات التدابير القائمة على آليات السوق، فضلا عن الدور الذي يمكن أن تؤديه هذه التدابير في قطاع الطيران الدولي لاستكمال مجموعة الإجراءات التي تدرسها ICAO للتقليل من الانبعاثات. وهذا النوع من المساعدة وبناء القدرات أمر ضروري في سياق رسالة ICAO وأهداف حملة «عدم ترك أي بلد وراء الركب» الحالية.

وتضمنت المعالم الرئيسية لهذه الحوارات مواضيع مثل السلامة البيئية وأهمية أن تكون الخطة العالمية بسيطة ومجدية مقارنة بتكاليفها وضرورة السماح بوجود اختلافات ولكن بدون تمييز وكيفية تفادي أي تكاليف أو أعباء إدارية مفرطة. وتضمنت الدورة الاخيرة من هذه الحوارات مناقشة تفاعلية قام بها الخبراء الذين مثلوا مختلف الدول والجهات العاملة في صناعة الطيران والمنظمات غير الحكومية الدولية في مجال البيئة والمؤسسات المالية.

نجحت منظمة الطيران المدني الدولي ICAO في عقد الدورة الأولى من حوارات الطيران العالمية (GLADs Global Aviation Dialogues) بشأن التدابير القائمة على آليات السوق MBMs في جميع مناطق ICAO.

وكانت هذه الحوارات مصممة من أجل تبادل المعلومات بشأن التدابير القائمة على آليات السوق و دورها في تقليل انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن الطيران الدولي وتقديم آخر المعلومات عن أعمال ICAO لإعداد خطتها العالمية لهذه التدابير وتوفير الفرصة لمناقشة وتقديم مختلف الآراء واجراء مناقشات عامة فيما بين الدول الأعضاء والمنظمات المعنية.

وحسب تصريح الأمين العام ICAO فإن الحوارات الخمسة التي نظمت، استطاعت ICAO أن تتواصل مع 350 مشاركا من 79 دولة وإن تشجيع مثل هذه المناقشات والحوارات بين الحكومات أمر ضروري للتوصل الى توافق عملي بشأن الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق في قطاع الطيران الدولي أثناء الدورة القادمة التي ستعدها الجمعية العمومية ICAO في عام 2016.

وانعقدت الحوارات الخمسة في ليما بدولة بيرو ليومي 9 و 10 نيسان/ ابريل 2015 ، وعقدت اجتماعات في نيروبي بكينيا يومي 14 و 15 نيسان/ ابريل 2015 وعقد اجتماع في القاهرة في مصر ليومي 20 و 21 نيسان/ ابريل 2015 وعقد اجتماع في سنغافورة ليومي 23 و 24 نيسان/ ابريل

أرقام حوادث الطيران بالعالم العربي قد تطمئن الركاب



الشحن على حادثين أولهما في السعودية في يناير 2010، وتوفي شخصان على أثره، والثاني لطائرة سودانية في نوفمبر (تشرين الثاني) 2010 ولم يسقط فيه ضحايا.

لم تسفر عن سقوط ضحايا. وشهدت المنطقة العربية حوادث أخرى للطيران العسكري في اليمن والمغرب وموريتانيا والجزائر والسودان، وبلغت حصيلتها 174 قتيلًا. واقتصرت حوادث طائرات

أشارت أرقام نشرتها صحيفة لوموند الفرنسية حول حوادث الطيران منذ 2010 حتى الآن، فقد شهدت مناطق أخرى، خصوصاً في أفريقيا وآسيا، عدداً مرتفعاً من حوادث الطيران المدني والعسكري وطائرات الشحن. وتقدم هذه الأرقام التي أعدها مجلس المطارات الدولي إحصاء لعدد حوادث طائرات نقل الركاب، والطائرات العسكرية، وطائرات الشحن. وفي هذه المدة، شهد العالم العربي ثلاثة حوادث كبرى للطيران المدني قتل خلالها 309 ركاب، وبدأت بسقوط الطائرة الإثيوبية في لبنان يناير (كانون الثاني) 2010، الذي أسفر عن وفاة 90 شخصاً. وفي مايو من العام نفسه سقطت طائرة تابعة للخطوط الأفريقية الليبية وتوفي على أثر ذلك 103 ركاب. وتوقفت الحوادث حتى يوليو (تموز) الماضي، حيث سقطت الطائرة الجزائرية وتوفي جميع ركابها البالغ عددهم 116، بينما وقعت حوادث أخرى بسيطة في هذه الفترة

عشرة معطيات عن حوادث الطيران والسلامة الجوية

الدولي للنقل الجوي أن يصل عدد المسافرين خلال العشرين سنة القادمة إلى حوالي سبعة مليارات وثلاثمائة مليون مسافر في السنة الواحدة، أي ضعف عدد المسافرين لعام 2014. الإطمئنان للسفر بالطائرة: إحصائياً يقدر الاتحاد الدولي للنقل الجوي أنه في حال سافر شخص ما كل يوم بالطائرة وقام بـ14 ألف رحلة يكون هناك احتمال لتعرضه لحادث طائرة.

الجوية الماليزية واحدة من أكثر كوارث الطيران مأساوية، أثناء رحلتها من أمستردام إلى كوالالمبور. وذهب ضحية هذه المأساة 298 شخصاً من بينهم العديد من الأطفال. نادراً ما تحدث كوارث طيران مميتة لشركات كبيرة، فأعلى معدلات الحوادث تشهدتها شركات طيران محلية تضم في أسطولها طائرات صغيرة الحجم، سوق الطيران في نمو مستمر، ويقدر الاتحاد

رغم الحوادث المأساوية يبقى الطيران أكثر وسائل السفر أماناً وسلامة، وبحسب التقديرات إن معدل ضحايا حوادث تحطم الطائرات يبلغ 0.23% عن كل مليون رحلة. وفي ما يلي أرقام وحقائق حول حوادث الطيران والسلامة الجوية: شهد عام 2014 أقوى الحوادث في تاريخ الطيران المدني، حيث قتل ما مجموعه 970 شخصاً، معظم الضحايا في عام 2014 سقطوا في ثلاثة حوادث لحقت بالخطوط الجوية الماليزية، حسب بيانات اتحاد النقل الجوي الدولي شهد عام 2014 مرور حوالي ثلاثة مليارات وثلاثة ملايين مسافر، أي بزيادة 170 مليون مسافر عن العام السابق. أكبر كارثة طيران وقعت في أوروبا كانت في مطار تنريفي بإسبانيا يوم 27 مارس 1977 حين اصطدمت طائرة تابعة للخطوط الجوية الملكية الهولندية أثناء الإقلاع بطائرة لشركة الطيران الأميركية "بان أم" كانت واقفة في المدرج، وذهب ضحية هذا الحادث 583 شخصاً. تعتبر رحلة "إم إتش17" للخطوط



لجنة الملاحة الجوية بالهيئة تعقد اجتماعها 32



الملاحة الجوية عبر الأقمار الصناعية، ودليل أفضل للممارسات في ميدان الملاحة الجوية. وتقرير عن الملاحة الجوية في مجلس التعاون الخليجي بالإضافة إلى تقرير عن الندوة والتمرين الميداني في مجال البحث والإنقاذ التي عقدت بالدار البيضاء. وقد صدر عن الاجتماع توصيات في شأن هذه المواضيع.

التوصيات السابقة وتحسين أداء خدمات الملاحة الجوية، ومنهج التنسيق مع المنظمات في المبادرات المتعلقة بالملاحة الجوية، وتحديث دراسة تنفيذ نظام CNS/ATM في الدول العربية، حيث قدم ممثل الإيرباس عرضا في الموضوع، ومشروع إدارة تدفق الحركة الجوية، ومستجدات موضوع

■ عقد الاجتماع 32 للجنة الملاحة الجوية خلال الفترة 28-30 مايو 2015 بمقر الهيئة العربية للطيران المدني، بمشاركة أعضاء اللجنة وممثلي 11 دولة عربية وبحضور ممثل شركة إيرباس. وتضمن جدول أعمال الاجتماع أوراق معلومات وأوراق عمل فنية ومنها بالخصوص متابعة

ندوة البحث والإنقاذ



مشترك قصد تبادل الخبرات والاستفادة من المستجدات والآليات الجديدة لعمليات البحث والإنقاذ.

الدولية من أجل توفير الخدمة المطلوبة لعمليات البحث والإنقاذ بالسرعة والفعالية والدقة اللازمة. كما تم إجراء تمرين ميداني

■ انعقد يومي 26-27 مايو 2015 بمقر أكاديمية محمد السادس الدولية للطيران المدني بالدار البيضاء، فعاليات ندوة البحث والإنقاذ والتي نظمت بالتعاون بين الهيئة العربية للطيران المدني والمديرية العامة للطيران المدني بالمملكة المغربية، وبحضور العديد من ممثلي الدول العربية الأعضاء. وممثلين عن القوات الملكية الجوية والبحرية الملكية والدرك الملكي للمملكة المغربية. وأطر الندوة خبراء دوليون في المجال وألقيت خلالها عروض لعدد من المتحدثين من القطاعات المختلفة، وتطرقت هذه الندوة إلى مواضيع تبرز الاهتمامات المطلوبة في عمليات البحث والإنقاذ وذلك بهدف رفع مستوى التنسيق بين المتدخلين وفق المعايير والنظم والإجراءات

دورة قانون الطيران الدولي



■ أشرف سعادة المهندس/ محمد إبراهيم أحمد شريف، مدير عام الهيئة العربية للطيران المدني على اختتام أشغال دورة "قانون الطيران الدولي" المنظمة بالتعاون بين الهيئة العربية للطيران المدني والهيئة العامة للطيران المدني بدولة قطر والتي عقدت بالرباط في الفترة 8-12 يونيو 2015. وقد أكد سعادة المدير العام للمشاركين عزم الهيئة العربية للطيران المدني على تنظيم مثل هذه الدورات سبيلا إلى تحسين قدرات العاملين بالطيران المدني بالدول العربية من خلال تزويدهم بكافة الأطر التشريعية والتنظيمية والفنية في مجال الطيران المدني بهدف تطويره وجعله طيران آمن وسليم مع التركيز على أن يكون في متناول كافة شرائح المجتمع. وللتذكير، فقد تلقى المشاركون خلال هذه الدورة عدة عروض قيمة في عدة مواضيع هامة من قانون الطيران الدولي سيكون لها تأثير كبير في التحسين من قدراتهم الذاتية مما

دولة الكويت، جمهورية مصر العربية، المملكة المغربية، وقد أطر هذه الدورة الأستاذ عدنان الدغور الخبير الاستشاري للاتفاقيات الدولية. وفي الأخير، أجمع المشاركون على أهمية الدورة وحسن التنظيم الذي أحيطت به

ينعكس بالإيجاب على سلطات الطيران المدني للدول المشاركة. وللإشارة، فقد شارك في الدورة التي يُوَظَرها خبير متميز (21) مشاركا من كل من الجمهورية الجزائرية، المملكة العربية السعودية، جمهورية السودان، دولة قطر،

فعاليات ندوة "التحديات الداخلية والإجراءات المتبعة في التفتيش بالمطارات والطائرات"



■ انعقدت خلال الفترة 23-27 يوليو بمقر الهيئة العربية للطيران المدني بالرباط بالمملكة المغربية ندوة "التحديات الداخلية والإجراءات المتبعة في التفتيش بالمطارات والطائرات" المنظمة من طرف الهيئة العربية للطيران المدني في ظل الظروف الصعبة التي تمر بها المنطقة العربية، وتجلت أهم المواضيع التي تطرقت لها الندوة.

الدول لمجابهة هذه التحديات. وشارك في هذه الندوة 18 مشاركا من كل من الجمهورية التونسية، المملكة العربية السعودية، جمهورية السودان، سلطنة عمان، دولة قطر، والجمهورية الإسلامية الموريتانية. وقد وزعت في الأخير شهادات على المشاركين.

التحديات (دور التكنولوجيا في مجابهة هذه التحديات)؛
• الموارد البشرية ودورها (دور هيئات/سلطات الطيران المدني في الدول العربية) في الانتداب والاختيار والتدريب والتأهيل (المتابعة)؛
• وأخيرا تم استعراض تجارب بعض

وقعت في هذا الشأن؛
• أسباب التحديات الداخلية (اجتماعية/اقتصادية، سياسية/فكرية، دينية)؛
• مصادر التحديات الداخلية لجميع العاملين في مجال الطيران المدني؛
• أين التشريعات من هذه التحديات (على المستوى الدولي، والإقليمي والوطني)؛
• أين التجهيزات والمعدات من هذه

توقيع مذكرة تفاهم بين الهيئة العربية للطيران المدني والمنظمة العربية للسياحة



مجالات من ضمنها تبادل المعلومات والبيانات الإحصائية والدراسات الاقتصادية بخصوص الحركة السياحية بين الأقطار العربية عبر النقل الجوي وعقد ورش عمل وتنظيم ندوات ودورات مشتركة تهتم دور النقل الجوي في دعم الحركة السياحية بين الأقطار العربية، السياحة والطيران المدني وأثارهما على الاقتصاد الوطني إلى غير ذلك من المواضيع الهامة ■

أحمد بن حلي، والأمين العام المساعد للشؤون الاقتصادية الدكتور/ محمد إبراهيم التوجري، على مذكرة تفاهم بين الهيئة العربية للطيران المدني والمنظمة العربية للسياحة وذلك في إطار التعاون والتكامل بين الهيئات والمنظمات والاتحادات العربية المتخصصة تحقيقاً للمصلحة العربية المشتركة ولميثاق جامعة الدول العربية. وتهدف مذكرة التفاهم إلى التعاون في عدة

■ تم توقيع مذكرة تفاهم يوم 8 يونيو 2015 بمقر جامعة الدول العربية على هامش اجتماع لجنة التنسيق العليا للعمل العربي المشترك بين سعادة المهندس/ محمد إبراهيم أحمد شريف، مدير عام الهيئة العربية للطيران المدني والدكتور/ بندر بن فهد آل فهيد، رئيس المنظمة العربية للسياحة بحضور الأمين العام لجامعة الدول العربية الدكتور/ نبيل العربي، ونائبه السيد/

دورة تشريعات أمن الطيران المدني



■ انعقدت بفندق المجلس بالرباط أشغال دورة "تشريعات أمن الطيران المدني" التي نظمتها الهيئة العربية للطيران المدني. وقد افتتح الدورة سعادة المهندس/ محمد إبراهيم أحمد شريف، مدير عام الهيئة العربية للطيران المدني بكلمة رحب من خلالها بالوفود المشاركة مستعرضاً سعادته أن الدورة تأتي في إطار أهداف الهيئة العربية للطيران المدني الرامية إلى تنمية وتطوير الطيران المدني وتأهيل الكوادر البشرية في مجال أمن الطيران، وخاصة تشريعات أمن الطيران وفق متطلبات المنظمة الدولية للطيران المدني من خلال ترسيخ المفهوم الأمني للطيران المدني على اعتبار أن الضوابط التشريعية هي الخطوة الأساسية الواجب إنجازها من طرف الدول المتعاقدة. كما أشار في كلمته إلى الجهود الحديثة التي تبذلها الهيئة العربية للطيران المدني من أجل خلق طيران مدني عربي آمن وسليم وفي متناول مختلف شرائح المجتمع، وهو ما يتطلب من بين أمور أخرى تكوين وتأهيل الكوادر البشرية القائمة عليه؛ وفي هذا الإطار تسعى الهيئة ضمن إستراتيجيتها المستقبلية إلى تنظيم عدة دورات تدريبية لتحقيق ذلك. وشارك في الدورة التي استمرت خمسة أيام (4-8 مايو 2015) (18) مشارك من الدول الأعضاء (المملكة العربية السعودية، جمهورية السودان، قطر، جمهورية مصر العربية والجمهورية الإسلامية الموريتانية). وللإشارة، فقد أطر هذه الدورة الخبير الدولي في أمن الطيران المدني الكابتن/ إبراهيم نجم.

الاجتماع الثامن للجنة البيئة

■ عقدت لجنة البيئة بمقر الهيئة بالرباط، اجتماعها الثامن في الفترة 25-26 مايو 2015. وأكد المشاركون في مداخلاتهم على أهمية الاجتماع في سياق ما يعرفه موضوع البيئة من تطورات ومستجدات تستدعي ترسيخ آلية التعاون والتنسيق بين الهيئة والإتحاد العربي للنقل الجوي، مبرزين خطوات الهيئة في توجيهها نحو وضع إستراتيجية عربية تحدد التدابير اللازمة للتعامل مع قضايا البيئة وتجارة الإنبعاثات ولبلورة موقف موحد للدول العربية أمام المحافل الإقليمية والدولية مع الالتزام بنصوص وإجراءات الإيكاو في هذا الشأن. وقد صدر عن الاجتماع توصيات في هذا الشأن.

اجتماع تنسيقي بين الهيئة العربية للطيران المدني والإتحاد العربي للنقل الجوي حول البيئة



دورة المفتشون الوطنيون في أمن الطيران المدني

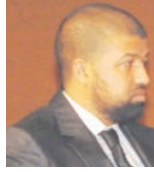
عقدت بمقر الهيئة العربية للطيران المدني بالرباط أشغال دورة المفتشون الوطنيون في أمن الطيران المدني التي نظمتها الهيئة العربية للطيران المدني في الفترة من 1 إلى 6 أغسطس للفائدة العاملين في قطاع الطيران المدني العربي. وتجلى هدف هذه الدورة في تزويد المشاركين بالمعارف الأساسية النظرية والتطبيقية والمعتمدة كجزء من النظام الوطني لمراقبة الجودة، كما مكنت المشاركين من معرفة المنهجية والتقنيات الخاصة المعتمدة في عمليات التدقيق والتفتيش.

■ انعقد بمقر الهيئة العربية للطيران المدني يوم الأربعاء 27 مايو 2015 اجتماع تنسيقي مشترك بين الهيئة العربية للطيران المدني والإتحاد العربي للنقل الجوي بحضور الأستاذ عبد الوهاب تفاحة الأمين العام للإتحاد العربي للنقل الجوي وممثلي بعض شركات النقل الجوي العربية وبمشاركة لجنة البيئة في الهيئة وفريق عمل البيئة بالإتحاد. وقد تطرق الاجتماع إلى مجموعة من المحاور التي تخص الاهتمامات المشتركة في قضايا بيئة الطيران ومدى تأثيرها على الأسطول الجوي العربي في سياق التوجه العالمي للحد من انبعاثات الغازات وتبادلها من خلال الإجراءات والتوصيات التي تحددها منظمة الطيران المدني الدولي. كما تداول الاجتماع آليات تعزيز التعاون والتنسيق بين الطرفين لوضع المبادرات المشتركة وتوحيد المواقف للدفاع عن مصالح منظومة الطيران المدني العربي في قضايا بيئة الطيران أمام المحافل الإقليمية والدولية.

الحركة الجوية العالمية ومؤشرات السعة خلال الأشهر الأولى من سنة 2015

في نفس الفترة من السنة السابقة 2014. أما الشحن الجوي الدولي فقد نما ببطء بنسبة نمو بلغت 1.6 بالمائة على أساس سنوي، وهذا يؤكد استثنائية النمو خلال شهر فبراير الذي كان أكبر بمعدل 10.1 نقطة مئوية. واستمر مطار دبي الدولي في المركز الثالث من حيث المسافرين وسجل نمواً على أساس سنوي بلغ 7.2 بالمائة، ومن حيث الشحن فقد احتل مطار دبي الدولي المركز السادس مع انخفاض على أساس سنوي بلغ 4.9 بالمائة. أما بخصوص الشركات فقد تبوأ شركة طيران الإمارات المركز الرابع عالمياً من حيث إيرادات كيلومترات الركاب بنسبة نمو على

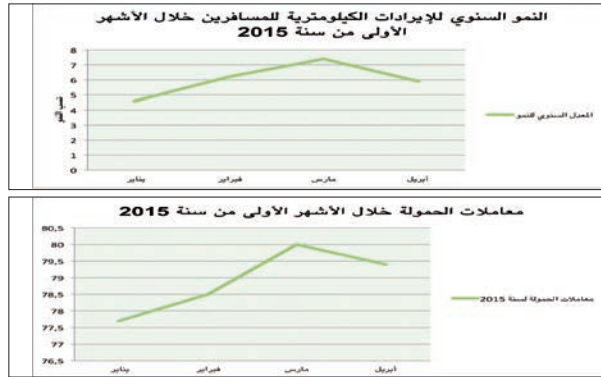
أساس سنوي مهمة بلغت 8.8 بالمائة. وقد استمرت شركات الشرق الأوسط في التفوق على شركات بقية الأقاليم الدولية من حيث السعة والتي بلغ معدلها 11.3 بالمائة متبوعة بشركات آسيا والمحيط الهادي بنسبة 8.9 بالمائة. وكانت أقل نسبة نمو بإفريقيا حيث انخفضت بنسبة 2.1 بالمائة على أساس سنوي. انخفضت سرعة نمو الحركة الجوية على المستوى الدولي خلال شهر أبريل مقارنة بمارس بنسبة نمو بلغت 5.9 بالمائة على أساس سنوي. وقد نما النقل الجوي الدولي بنسبة بلغت 5.2 بالمائة على أساس سنوي وهي نسبة أقل من مثيلتها في شهر مارس والذي بلغت 7 بالمائة على أساس سنوي. وقد واصلت السعة نموها على أساس سنوي بنسبة بلغت 6.1 بالمائة، في حين تناقص معامل الحمولة مقارنة بشهر مارس بنسبة 0.6 نقطة مئوية حيث استقر عند نسبة 79.4 بالمائة. وقد نما الشحن الدولي بنسبة لم تتجاوز 3.3 بالمائة، وقد سجلت التجارة الدولية انخفاضاً راجعاً بالأساس إلى التأثير السلبي لضعف اقتصاد القارة الأوروبية على التصدير نحو منطقة آسيا والمحيط الهادي. استمر موقع مطار دبي الدولي في المركز الثالث من حيث عدد المسافرين بنمو على أساس سنوي بلغ 5.7 بالمائة؛ وأما من حيث الشحن فقد عرف مطار دبي الدولي انخفاضاً على أساس سنوي بلغ 3.2 ليحتل بذلك المركز السادس عالمياً. وبخصوص الشركات فقد احتلت شركة طيران الإمارات المركز الرابع من حيث الإيرادات الكيلومترية للركاب بنمو مهم على أساس سنوي بلغ نسبة 8 بالمائة. وقد واصلت شركات الشرق الأوسط تميزها من حيث السعة حيث عرفت نمواً سنوياً بلغ 12.6 بالمائة متجاوزة بذلك المعدل العالمي الذي استقر عند 6.1 بالمائة، أما إفريقيا فقد سجلت أقل نسبة نمو حيث تناقصت سعتها بمعدل 4.3 بالمائة على أساس سنوي.



بِقلم: السيد مروان جباري
خبير إحصائي بالهيئة

عرف الشهر الأول من سنة 2015 على المستوى الدولي حركة جوية متقدمة بمعدل نمو 4.6 بالمائة مقارنة بالشهر نفسه من سنة 2014، وقد نتج هذا النمو عن انخفاض سعر البترول مما سيزيد من الطلب على النقل الجوي، كما عرف النقل الجوي الدولي نمواً بلغ 5.4 بالمائة على أساس سنوي، في الوقت الذي عرف فيه النقل الداخلي نمواً بوتيرة مماثلة. وقد نمت السعة دولياً بنسبة 4.7 على أساس سنوي بوتيرة فاقت 5 بالمائة لمدة سنة كاملة. وبلوغه 77.7 بالمائة، فقد عرف معامل الحمولة انخفاضاً بوتيرة 0.4 نقطة مئوية على أساس سنوي، حيث أن معامل الحمولة في يناير كان أقل من

معدل المؤشر نفسه خلال سنة 2014 بنقطتين مئويتين. أما الشحن الدولي فقد نما بنسبة 3.2 بالمائة على أساس سنوي. وقد سجل مطار دبي الدولي خلال شهر يناير ما يقارب 3.5 مليون مسافراً واحتل بذلك المركز الثالث عالمياً بعد كل من مطاري أطلنطا وبكين؛ أما من حيث الشحن، فقد سجل المطار 186 ألف طن وتبوأ المركز السادس عالمياً. وبخصوص الشركات، فقد احتلت شركة طيران الإمارات المركز الرابع من حيث الإيرادات الكيلومترية للركاب بنمو قوي على أساس سنوي بلغ 12.7 بالمائة. وقد تميزت شركات الطيران في الشرق الأوسط بأكثر قدر من النمو من حيث السعة بنمو بلغ 12.6 بالمائة على أساس سنوي، تلتها شركات آسيا والمحيط الهادي ثم شركات أمريكا الشمالية في حين كانت إفريقيا في المركز الأخير بنسبة نمو بلغت 0.4 بالمائة على أساس سنوي. تزايدت سرعة نمو الحركة الجوية على المستوى الدولي خلال شهر فبراير مقارنة بيناير بنسبة نمو بلغت 6.2 بالمائة على أساس سنوي، وقد نتج هذا النمو جزئياً عن توقيت عطلة رأس السنة الصينية والتي صادفت فبراير هذه السنة. وقد تميز النقل الجوي الدولي بنمو مهم بلغ 6.8 بالمائة على أساس سنوي وتفوق على مثيله في شهر يناير والذي لم يتجاوز 5.4 بالمائة على أساس سنوي. وقد واصلت السعة نموها على أساس سنوي بنسبة بلغت 5.6 بالمائة، في حين تزايد معامل الحمولة مقارنة بشهر يناير بنسبة 0.9 نقطة مئوية حيث بلغ نسبة 78.5 بالمائة، وبذلك فقد تجاوز المعدل العام لسنة 2014 بمقدار 0.4 نقطة مئوية. وقد نما الشحن الدولي بنسبة مهمة جداً بلغت 11.7 بالمائة، وقد نتج هذا عن أزمة في النقل البحري وتعتبر هذه الطفرة استثنائية وليس لها من عوامل النمو ما يدعمها على المدى البعيد. استمر مطار دبي الدولي في المركز الثالث من حيث عدد المسافرين؛ وأما من حيث الشحن فقد عرف مطار دبي الدولي نمواً على أساس سنوي بلغ 1.2 ليحتل بذلك المركز الخامس. وبخصوص الشركات فقد احتلت شركة طيران الإمارات المركز الرابع من حيث الإيرادات الكيلومترية للركاب بنمو مهم على أساس سنوي بلغ نسبة 7.1 بالمائة. وقد واصلت شركات الشرق الأوسط تميزها من حيث السعة حيث عرفت نمواً سنوياً بلغ 10.4 بالمائة متجاوزة بذلك المعدل العالمي الذي استقر عند 5.6 بالمائة، أما إفريقيا فقد سجلت أقل نسبة نمو حيث تناقصت سعتها بمعدل 1.2 بالمائة على أساس سنوي. نمت الحركة الجوية دولياً خلال شهر مارس بنسبة بلغت 7.4 بالمائة على أساس سنوي. وقد نما النقل الجوي الدولي بنسبة 7 بالمائة على أساس سنوي بمنوال مشابه للحركة الجوية الدولية. هذا وقد نمت السعة العالمية بنسبة مماثلة لنسبة النمو السنوي في فبراير من نفس السنة حيث استقرت نسبة نمو السعة لشهر مارس عند 5.1 بالمائة على أساس سنوي. وقد استقر معامل الحمولة عند 80 بالمائة وهي نسبة أكبر بنقطة مئوية واحدة مقارنة بنسبة نمو معامل الحمولة



المصدر: البيانات الشهرية لمنظمة الطيران المدني الدولي

فوائد تحرير النقل الجوي



يشهد عالم الطيران المدني الدولي تطورات سريعة ومتلاحقة تحتم على المعنيين بهذه الصناعة السعي للحاق بركب التطور السريع ولم يقتصر الأمر على التطور التقني فقط في هذه الصناعة بل يمتد ليشمل الجوانب التجارية والاقتصادية والتوجه نحو الاقتصاد الحر، وقد بدت الهياكل التنظيمية الحالية عاجزة عن معالجة قضايا كثيرة ويرجع ذلك لعدم وجود قواعد وترتيبات موحدة وذلك لإنفراد كل دولة أو مجموعة من الدول في رسم سياساتها ووضع ما تراه من قواعد دون مراعاة للآثار التي قد تؤثر على مصالح مجتمع الطيران المدني عموماً.

وقد أثبتت التجارب المختلفة أن تحرير النقل الجوي يعني المزيد من تعزيز شبكات الاتصال والذي يؤدي إلى مزيد من المنافسة وانخفاض الأسعار ومستوى أعلى من الخدمات. ورغم تصاعد وتيرة المنافسة الشديدة على حقوق النقل الجوي تزامناً مع التوسع الذي تشهده الناقلات الجوية وسعيها الحثيث إلى فتح أسواق جديدة لخدماتها، إلا أن قطاع النقل الجوي لا يزال مقيداً بمجموعة من القواعد والمعاهدات منذ أربعينيات القرن الماضي بالإضافة إلى كثير من الاتفاقيات الثنائية المقيدة التي تنتهج السياسة الحمائية لناقلاتها الوطنية.



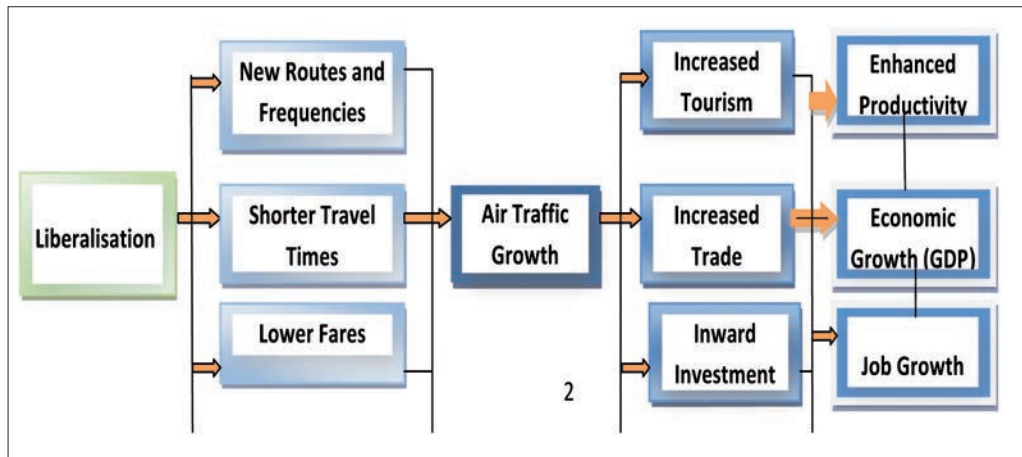
بقلم السيد/ أشرف إبراهيم خليل
خبير النقل الجوي بالهيئة

في تطوير قطاع النقل الجوي وفي استدامته، وقد أعرب المؤتمر عن دعمه لتحديث الإطار القانوني العالمي الخاص بدخول الأسواق من أجل تكييفه مع بيئة الأعمال التي تتطور بسرعة وأصبحت تتسم بطابع العولمة واتفق على أنه ينبغي للإيكاو أن تؤدي دورا قياديا في هذه العملية وتوفر مجالا للتركيز على هذه الأعمال من خلال بلورة رؤية بعيدة الأمد تتعلق بعملية تحرير دخول الأسواق بما في ذلك إبرام اتفاق دولي يساعد على تحقيق ذلك، غير أن عدد كبير من الدول تشدد على توثيق الصلة بين تحرير دخول الأسواق والمنافسة الشريفة، وتعتقد هذه الدول بأنه في سياق تشغيل الخدمات الجوية الدولية لا بد أن تقترن عملية التحرير بتدابير تضمن توشي المنافسة على أسس النزاهة والانفتاح وعدم التمييز ومن شأن ذلك أن يساعد بدوره على تحقيق استدامة النقل الجوي الدولي على الأمد البعيد.

وعلى جانب آخر فقد خطت الهيئة العربية للطيران المدني خطوات إيجابية نحو الاتجاه لسياسة تحرير النقل الجوي فقد توصلت الهيئة إلى اتفاقية تحرير النقل الجوي بين الدول العربية وهي ما تعرف باتفاقية دمشق عام 2004 والتي جاءت كمرحلة أخيرة لبرنامج إطلاق حريات النقل بين الدول العربية لتكون الإطار القانوني الذي ينظم عملية تحرير النقل الجوي بين الدول العربية على مستوى جماعي وتهدف هذه الاتفاقية إلى تحرير الأجواء وإلغاء القيود التي تحد من حركة النقل الجوي لكي تساهم في خلق سوق عربية مشتركة وإقامة منطقة تجارة حرة عربية تعزز المكاسب الاقتصادية للدول العربية.

ورغم دخول هذه الاتفاقية حيز النفاذ عام 2007 فلم تشهد تفعيلًا أو تطبيقًا ملموسًا بصورة فعالة حتى الآن.

ونرى أن تحرير النقل الجوي بين الدول العربية بات مطلبًا ضروريًا وهامًا لمسايرة ومواكبة السياسات الحديثة للنقل الجوي في ظل العولمة والاقتصاد الحر ومسايرة الاتجاه العالمي لتحرير الأجواء ولتحقيق الاستفادة من الآثار الإيجابية الناتجة عن تحرير الأجواء سواء كانت على مستوى الراكب حيث أن المنافسة الحرة تؤدي إلى تخفيض الأسعار وتوفير الوقت وخدمة أفضل للراكب كما أن لها آثار إيجابية على الاقتصاد ككل حيث أن سياسة التحرير تؤدي إلى تنمية الحركة الجوية وحركة السياحة وتساعد على خلق فرص عمل وتسهل مناخ الاستثمار وكذلك العديد من الفوائد، كما هو موضح في الشكل التالي:



وحيث أن الدول تنتهج سياسات مختلفة في مجال النقل الجوي وفقا لمصالحها وأهدافها الإستراتيجية فقد تفتتح دولة أجواءها أمام الشركات الأجنبية إيمانًا منها بحرية المنافسة والانفتاح الاقتصادي وتشجيعًا للسياحة لبلدها بينما تنتهج دولة أخرى سياسة حمائية أو مقيدة لحماية لشركاتها الوطنية أي أن هناك مصالح متباينة بين الدول تنعكس على ما تنتهجه من سياسات نقل جوي، لكن الاتجاه العالمي حاليًا هو نحو مزيد من التحرير بعد أن أثبتت التجارب الدولية الفوائد الكثيرة لتحرير النقل الجوي في زيادة وتنمية الحركة الجوية وتحفيز التجارة والسياحة وتوفير فرص عمل.

ووفقا لبعض الدراسات فإن الدول التي تحتاج إلى تطبيق سياسة تحرير الأجواء هي الدول التي تؤهلها ظروفها لإقامة مطار محوري يجتذب جزء من حركة النقل الجوي من الدول المحيطة به ثم تعيد توزيعها إلى بقية الدول الأخرى مثل سنغافورة ودبي، وكذلك الدول التي ترغب في تنمية النشاط السياحي بها واجتذاب حصة كبيرة من حركة التجارة أو السياحة العالمية مثل تركيا ومصر.

وفي التجربة المصرية أثبتت الدراسات أن الحركة السياحية للمطارات الإقليمية الأكثر انفتاحًا قد ارتبطت بقرارات تحرير الأجواء فقد ارتفعت الحركة في المطارات الإقليمية بما يقرب من 184% خلال الفترة من عام 1996 حتى عام 2004 وهي الفترة التي شهدت تحرير النقل الجوي فيما يتعلق بمطارات الجذب السياحي بينما لم ترتفع الحركة في مطار القاهرة سوى بنحو 16% خلال نفس الفترة وهو المطار الذي لم يتم فتح أسواق النقل الجوي أمامه بشكل كامل، وهذا يعني أن فتح أسواق النقل الجوي أمام مطارات الجذب السياحي في مصر أدى إلى زيادة وتنمية حركة النقل الجوي وحركة السياحة على هذه المطارات بنسبة كبيرة بالمقارنة بمطار القاهرة الذي لم يشهد تحريرًا كاملاً حتى الآن.

وبالنظر كذلك إلى التجربة المغربية حيث عقدت المغرب اتفاق سماوات مفتوحة مع الإتحاد الأوروبي عام 2005 وقد أدى ذلك إلى زيادة الحركة بنسبة 160% ولعدد الخطوط الجوية المشغلة بين نقاط في الإتحاد الأوروبي ونقاط في المغرب، وهناك تجارب كثيرة تثبت جدوى وفائدة تحرير أسواق النقل الجوي.

هذا وقد أقر المؤتمر العالمي السادس للنقل الجوي بتوافق واسع في الآراء بأن عملية تحرير دخول الأسواق حققت منافع اقتصادية جمة وساهمت

مواجهة التهديدات الداخلية لأمن الطيران



إن هذا النوع من التهديدات والتي يمكن أن تصدر عن الموظفين والعاملين بالمطارات والمرخص لهم بالدخول إلى المنطقة الأمنية المقيدة (الأشخاص غير الركاب والأشياء التي يحملونها) أصبح يشكل قلقاً متصاعداً للدول يقتضي منها وضع تشريعات وآليات من شأنها تعزيز إجراءات وضوابط أمنية تحول دون قيام هذه الفئة من الأشخاص بفعل أو محاولة فعل تدخل غير مشروع أو المساعدة على فعل أو محاولة فعل تدخل غير مشروع.

إن تقييم المخاطر اقتضى من منظمة الإيكاو إعادة النظر في القاعدة القياسية «6.2.4» للملحق السابع عشر لاتفاقية شيكاغو «الأمن» والمتعلقة بالكشف الأمني على الأشخاص غير الركاب والأشياء التي يحملونها. حيث تم تعديل هذه القاعدة القياسية في مناسبتين متتاليتين:
• التعديل رقم 12 (دخل حيز التنفيذ 01/07/2011).

• التعديل رقم 13 (دخل حيز التنفيذ 2013/07/15). وتجدر الإشارة إلى أن موضوع التهديدات الداخلية تمت إعادة طرحه خلال المؤتمر الإقليمي لأمن الطيران المنعقد بمملكة البحرين (أبريل 2012) وخلال المؤتمر رفيع المستوى المنعقد بمقر الإيكاو بمونتر بال (سبتمبر 2012). وهو ما يعكس جدية هذه التهديدات على أمن الطيران وسلامة النقل الجوي ويقتضي وقفة وطنية وإقليمية ودولية



بقلم السيد/عاطف عجيلي
خبير أمن الطيران بالهيئة

في القيام بفعل تدخل غير مشروع. حيث يمكن أن يكونوا من منفذي العمليات الإرهابية أو من المتواطئين على تنفيذ هذه العمليات. علماً وأن مخططات تنفيذ فعل تدخل غير مشروع يمكن

السلطات المختصة بالتحريات الشخصية المسبقة «Background Check». وتمثل هذه الصعوبة في عدم وجود طريقة موضوعية للكشف أو التعرف على التصرفات



أن تكون مخططات فردية (عمل فردي معزول) أو مخططات جماعية (عمل جماعي). وتجدر الإشارة، إلى إن إمكانية اختراق نقاط التفتيش والمراقبة للدخول إلى المنطقة الأمنية المقيدة تعود بالأساس إلى جملة من العوامل والأسباب والتي نذكر أهمها: • وجود علاقة مودة وألفة بين هؤلاء الأشخاص غير الركاب والأعوان المكلفون بتأمين عمليات المراقبة. • معرفة بعض الأشخاص غير الركاب للحدود الفنية لمعدات التفتيش أو معرفة مسبقة بأعطابها. • الروتين والذي يجعل من أعوان المراقبة يتراخون في تنفيذ الإجراءات ذات الصلة. • غياب السلط المختصة (عمليات مراقبة جودة) للوقوف على النقص سواء على مستوى الإجراءات أو جاهزية المعدات بنقاط مراقبة الدخول إلى المنطقة الأمنية المقيدة.

المشبوهة أو الأسباب الكامنة وراء قيام هؤلاء الفئة من الأشخاص بفعل أو محاولة فعل تدخل غير مشروع ضد الطيران المدني. كما أن الصعوبة تكمن في عدم التمكن من التطبيق الفعلي (اعتماد الشفافية والاستمرارية في التنفيذ ودون استثناءات) للإجراءات والضوابط المتعلقة بمراقبة الدخول إلى المنطقة الأمنية المقيدة بالإضافة إلى تنوع الأشخاص غير الركاب العاملين بهذه المناطق سواء من حيث المستوى التعليمي أو المستوى الاجتماعي أو التوجهات السياسية والفكرية. وعلى هذا الأساس، فإن سلطات الطيران المدني مدعوة لأن تعتبر هذه الفئة من الأشخاص غير الركاب العاملين بالمنطقة الأمنية المقيدة (موظفو المطار، مصالح الشرطة والجمارك، موظفو شركات الطيران وشركات المناولة..) مصدراً للتهديدات الداخلية الموجهة ضد أمن المطار وسلامة النقل الجوي، وتضع الإجراءات والتدابير الكفيلة للحد من إمكانية قيامهم أو مشاركتهم

لمجابهة هذا النوع من التهديدات. وفي واقع عالمي وإقليمي متغير وغير مستقر جعل الدول تجد نفسها أمام ضرورة التأقلم مع هذه التحولات عبر وضع الأطر القانونية والتشريعية الملائمة والحرص على تفعيل الإجراءات والتدابير الأمنية ذات الصلة من أجل ضمان سلامة وأمن طيرانها المدني.

كما أن التطور التشريعي في مجال أمن الطيران يهدف إلى التقليل من المخاطر والتهديدات الموجهة ضد الطيران المدني وذلك عبر الكشف والحذر والتصدي لأفعال أو محاولات أفعال تدخل غير مشروع.

وإن أية تعديلات أو مراجعة للتشريعات المتعلقة بأمن الطيران المدني يجب أن تنطلق من تقييم موضوعي وشفاف ومستمر للمخاطر والتهديدات تتولى القيام به السلط المختصة في المجال. علماً وأن منظمة الإيكاو أقرت مبدأ المراجعة والتعديل للإجراءات وفق تقييم المخاطر وذلك في الملحق السابع عشر لاتفاقية شيكاغو «الأمن» والذي نصت قاعدته القياسية 3.1.3 على ما يلي: «يجب على كل دولة متعاقدة أن تنظر بصفة مستمرة في مستوى التهديد الذي يتعرض له الطيران المدني في إقليمها وأن تنشئ وتنفذ السياسات والإجراءات لكي تعدل طبقاً لذلك العناصر ذات الصلة في برنامجها الوطني لأمن الطيران المدني، وذلك على أساس تقييم للمخاطر الأمنية تقوم به السلطات الوطنية المعنية»

هذا، ويمكن للدول اعتبار التدابير السابقة غير مجدية إذا أقرت إجراءات بديلة أكثر صرامة ووسائل عمل ومعدات أكثر تطوراً تأخذ في الاعتبار تقييم المخاطر وتطور التهديدات للتصدي لفعل أو محاولات فعل للتدخل غير المشروع يستهدف سلامة وأمن الطيران المدني.

إن التهديد في مفهومه العام يعكس إرادة مقصودة للقيام بأفعال محظورة؛ وبالتالي فإن التهديدات الداخلية تعتبر أفعال إجرامية يقوم بتنفيذها أو يساعد على تنفيذها الأشخاص غير الركاب والمرخص لهم بالدخول إلى المنطقة الأمنية المقيدة. ونقدر أنه من الصعب إفسال مخطط أو فعل تدخل غير مشروع ينفذ أو يساعد على تنفيذه هؤلاء الأشخاص حتى وإن قامت

هكذا قد تبدو الطائرات التجارية سنة 2050



فكرة «مغرية». وبالعلم أن بطاريات أيون الليثيوم المستعملة قد تمكنت من إنتاج كثافات طاقة بلغت 113 واط ساعة لكل كيلوغرام سنة 1994، و 202 واط ساعة لكل كيلوغرام سنة 2004، وتستطيع حالياً توليد حوالي 300 واط ساعة لكل كيلوغرام، فمن المنطقي تقدير أنها ستتمكن من بلوغ 400 واط ساعة لكل كيلوغرام خلال العقد المقبل.

وهناك جانب آخر وهو الانخفاض الهائل في تكلفة ألواح الطاقة الشمسية، والذي قد أصبح بالفعل أرخص أنواع الطاقة في أغلبية الولايات الأمريكية.

إن الانخفاض بنسبة 70% المتوقع في تكلفة بطاريات أيون الليثيوم بحلول سنة 2025، علاوة على الارتفاع السريع الملحوظ في تكلفة وقود الطائرات التي تشتغل بالكيروسين يعني أنه سيكون هناك تباين واسع ومتزايد في تكاليف تشغيل الطائرات مما سيدعم بشدة صناعة الطائرات الكهربائية.

وكما جرت العادة، فإن الأسباب التي سوف تبطئ عملية الانتقال ليست بالأساس أسباباً تكنولوجية، ولكنها متجذرة في الجمود الاقتصادي والسياسي الذي يعارض تغيير الوضع الراهن.



إنه من المتوقع أن تنمو صناعة الطائرات بسبعة أضعاف بحلول سنة 2050، كما ستتضاعف انبعاثات غازات الاحتباس الحراري أربع مرات إلا إذا تم القيام بتغييرات جوهرية. لكن ما المدى الذي ينبغي أن تصل إليه «جوهريّة» هذه التغييرات وما سيكون أثرها على الطائرة التي نستعمل؟

ومن أجل ضمان أن تصبح صناعة الطائرات أكثر احتراماً للبيئة، فإن الخطوة الحاسمة التالية هي صنع طائرات تجارية تشتغل كلياً بالكهرباء. هكذا سنحقق مستوى انبعاثات منعدم من ثاني أكسيد الكربون CO2 وأكسيد النيتروجين NOx، مع طاقة مستمدة من محطات كهربائية يتم تزويدها بدورها بالطاقة بشكل مستدام.

العائق التكنولوجي الرئيسي الذي يجب التغلب عليه هو كثافة طاقة البطاريات، والتي هي قياس لكمية الطاقة التي يمكن توليدها من بطارية ذات وزن معين. وقد صرح إيلون ماسك، المدير التنفيذي لشركة تيسلا، أنه بمجرد أن تصبح البطاريات قادرة على إنتاج 400 واط ساعة لكل كيلوغرام، مع نسبة خلية الطاقة من الكتلة الكلية تتراوح بين 0.7 و 0.8، فإن فكرة إنتاج طائرات كهربائية عابرة للقارات ستصبح

التغلب على إشكالية زيادة استهلاك الوقود أثناء الإقلاع



مماثل لمدرج الإقلاع والهبوط. وبمجرد وصول الطائرة إلى السرعة المطلوبة، فسترتفع الطائرة في الهواء مدعومة بمحركاتها الخاصة.

على التسارع في ظرف وجيز وبأسلوب أكثر احتراماً للبيئة. حيث سيتم وضع الطائرة المستعدة للإقلاع على منصة تتحرك فوق مسار

إن محركات الطائرات مصممة لتشتغل بشكل أمثل في مستوى الطيران بسرعة الرحلة في طبقة الغلاف الجوي العليا. إلا أنه، على سطح الأرض، حيث لم تصمم هذه المحركات لتشتغل بكفاءة، فإن جعل هذه الآلات الضخمة تبلغ سرعة الإقلاع يستهلك كمية ضخمة من الوقود، دون الحديث عن الضوضاء التي يسببها للأشخاص الذين يعيشون قرب المطارات المزدحمة. وعبر القيام جزئياً باستلهم فكرة الآلات المولدة بالبخار والتي توصل الطائرات المقاتلة إلى سرعة الإقلاع في مسافة أقصر بكثير، فإن مهندسي شركة إيرباص يعتقدون أن آلات مولدة كهربائية مماثلة يمكن أن تستعمل لإيصال الطائرات التجارية إلى سرعة الإقلاع بسرعة، مما سيمنح من توفير الوقود وخفض الضوضاء.

إن الخطة هي استعمال محركات كهربائية حثية، مماثلة لتلك المستخدمة في القطارات فائقة السرعة، وذلك من أجل مساعدة الطائرات



أسماء خالدة في عالم الطيران

عباس بن فرناس



في أوج نهضة الحضارة الإسلامية بالأندلس برز عالم كبير اسمه أبو القاسم عباس بن فرناس بن ورداس التاكرني الأندلسي وهو من أصل أمازيغي ولد بمدينة قرطبة سنة 810م وتوفي سنة 887م، كان له اهتمام واسع بالفلسفة والترجمة والرياضيات والطب والصيدلة والفيزياء والكيمياء والفلك والشعر. وعرف «بحكيم الأندلس». إنه بالفعل موسوعة متكاملة وتجلت قمة شهرته في محاولته الطيران حيث كان غزو الفضاء في ذلك الوقت يعتبر من المخيلات والخرافات، حتى ظهر هذا العبقرى الفذ، وهو لم يبق بتجربته بوحى من خيال، بل كان ذلك راجع إلى أسس علمية وبحثية في مجالات الفيزياء والفلك والرياضيات ويعتبر بالفعل أول من فكر بالطيران وأول رائد فضاء وأول مخترع عملي للطيران. فبعد دراسته ثقل الأجسام ومقاومة الهواء لها وتأثير ضغط الهواء كما اطلع على خصائص الأجسام.

وهكذا كسا نفسه بالريش الذي اتخذته من سرقى الحرير (الحرير الأبيض) لمثانته وقوته، وهو يتناسب مع ثقل جسمه، وصنع له جناحين من الحرير أيضاً ومن نوع من الخشب الخفيف جدا يحملان جسمه وليطير بهما في الفضاء بعد تحريكهما، وبعد ذلك أعد العدة لهذا العمل ذو المخاطر الكبيرة، وهو متأكد من أنه باستطاعته



بقلم المهندس إبراهيم بن عمر
رئيس تحرير المجلة

خلاصة

وإننا بقراءة تجارب هذه الشخصيات الفذة العبقريّة الحكيمّة، إنما للتذكير بتاريخنا المشرق وبإنجازاته الرائعة الخالدة والأمل في بعث جديد لنماذج من العلماء والمبتكرين والمخترعين العرب المسلمين للنهوض بحضارتنا العريقة وإحيائها لتأخذ مكانة راقية شامخة ترجع لنا الأمجاد بل لنرقى طليعة عالم التقدم والازدهار ولم لا والقذوة الكبرى تذكرنا بعلماؤنا الأبرار الذين بصموا أضخم ملحمة حضارية علمية وشهدوا التاريخ في بلاد الأندلس والتي شملت أوجه عطاءات الفخر والاعتزاز بعظمة الإنجازات في شتى المجالات العلمية والفنية والأدبية والفكرية والروحية. وهل لا يمكن إنتاج جيل جديد ينصف تاريخنا المجيد وحضارتنا الخالدة؟ نعم يمكن وبالأکید يمكن، لنا كل المقومات لذلك. وأملنا يتجسد في رد الاعتبار للمبدع والمخترع والموهبة الذي شرف تاريخ أمتنا بل تاريخ الإنسانية جمعاء في مجالات علمية متعددة ما زالت أسسها تلعب دورا مهما إلى يومنا هذا ومنها فتح الطريق أمام عالم الطيران. وإذا كان علماء العصر الحديث يعترفون بمكانة وتاريخ وعبقرية عباس بن الفرانس من خلال تسميتهم لفوهة في القمر باسم فوهة عباس بن الفرانس، تكريما له ولإنجازاته الخالدة. بينما النسيان طاله في مجتمعنا، وكم نحن في حاجة إلى إعادة قراءة التاريخ لمعرفة التجارب والإبداعات الخارقة لعلماؤنا ومفكرينا وعباقرة أمتنا ومقصدنا في ذلك ليس التغمي بالأمجاد ولا للتسلية بالقراءة والقصص والحكايات بل لأخذ القدوة والنماذج المعتبرة التي تركت بصمات خالدة ومسارات مضيئة في حضارة أمتنا بل في تاريخ البشرية، ورد الاعتبار لأول طيار في التاريخ يجب أن يبرز مجددا في خريطة أمتنا العربية الإسلامية من خلال إطلاق اسم عباس بن الفرانس على بعض المطارات وعلى الساحات الكبرى والشوارع الرئيسيّة وتنظيم ملتقيات دورية عالمية للطيران تكريما لإنجازاته وإعداد جوائز وشهادات تقديرية باسم عباس بن الفرانس تمنح للشخصيات المعطاءة من أبناء أمتنا العاملين في قطاع الطيران المدني.

إذا ما حرك الجناحين فإنهما سيحملانه ليطيّر في الجو، كما تطير الطيور ويسهل عليه التنقل بهما كيفما يشاء.

وبعد ذلك وأمام جمع من الجمهور في إحدى مرتفعات قرطبة صعد عباس بن فرانس بلباسه الطيران وجناحيه المكسوان بالحرير وانطلق محركا جناحيه وقفز في الأجواء وطار لمسافة معتبرة مع دهشة وحبيرة وإعجاب المشاهدين، وعندما رغب في النزول للأرض ارتطم جسمه بقوة فأصيب بأذى في ظهره وكسر في إحدى أضلعه وكان سبب ذلك هو عدم الانتباه لدور الذيل في عملية التوازن والنزول.

وعلى عكس الروايات فهو لم يمت بل أصيب فقط واستمر في ممارسة حياته الطبيعية إلى أن وافاه الأجل بعد 15 سنة من محاولته الأولى للطيران.

ولقد كانت محاولة عباس بن فرانس بداية لطريق ولوج عالم الفضاء والطيران وقد تبعه بعد ذلك عالمان عربيان آخران هما أبو العباس الجوهري العالم اللغوي صاحب معجم (تاج وصحاح العربية) المتوفي سنة 393 هجرية، حيث قام هو كذلك بتجربته في مجال الطيران حيث صنع جناحين من خشب وربطهما بحبل وصعد سطح مسجد بلده وحاول الطيران أمام حشد غفير، لكن النجاح لم يحالفه لفقدان آلية التوازن.

أما العالم الثاني وهو من مدينة القسطنطينية فدرس التجارب التي قام بها من سبقه من رواد الطيران فتوصل إلى أن أجنحة الريش لا تصلح للطيران وصنع أجنحة من القماش فقام بتجربة أمام الناس وحاول الطيران من رأس برج عال إلا أن النجاح لم يحالفه لأن الجناحين لم يقويا على حمله وكان ذلك في حدود 1100 ميلادية.

وإذا كنا نعتز بهؤلاء الرواد الثلاثة من أبناء حضارتنا الإسلامية العربية فإن الأهم في ذلك هو الفضل الكبير لهم في تقدم علوم الطيران على مدار قرون إلا أن تمكن الأخوان رايت تحقيق الطيران الآلي.

وبالرجوع إلى تاريخ الطيران فتاوتت الدراسات حول اكتشاف أول محاولة للطيران في أوروبا من خلال بحث علمي لأستاذ التاريخ الأمريكي لين هوایت (1960) حيث أشار إلى أن أول رائد للطيران في أوروبا هو المير مالسبري الذي كان راهبا بإنجلترا، وقد قام بمحاولته المبكرة للطيران في بداية القرن الحادي عشر ميلادي، حيث صنع لنفسه أجنحة من الريش وربطها بذراعيه وساقيه وطار بها بنجاح لمسافة محدودة لكنه سقط لفقدانه التوازن في النزول وكان ذلك سنة 1010 م أي بعد 150 سنة من تجربة العالم المخترع عباس بن فرانس.

ومن ذلك تبين أن المحاولات التجريبية الأولى للطيران ذات السند العلمي في التاريخ الحضاري ترجع أساسا إلى تجربة عباس بن فرانس، فهي لم تعتمد على الخيال أو الخرافة وإنما اتصفت بالمنهاجية العلمية بكل مقاييسها في الدراسات المستندة على مقاومة الهواء وعلى علم الفلك والفيزياء والحسابات الرياضية. وقد كانت تجربة بن فرانس ملهمة لنظريتين علميتين مازال يؤخذ بهما إلى اليوم في مجال الطيران خاصة الطيران الشراعي. كما تؤكد أن تجربة عباس بن فرانس هي المصدر الحقيقي لكافة التجارب التي تلتها سواء في أوروبا أو في باقي العالم.

ورغم أن تاريخ الطيران يدونونه في الموسوعات الحديثة بالإنجاز الكبير للأخوين رايت (في بداية القرن العشرين) إلا أن منزلة المخترع عباس بن الفرانس في تاريخ الطيران لا يمكن أن يجادل أحد في تجربته الناجحة والتي سبق بها عباقرة القرن العشرين بأكثر من 1000 سنة.

والدليل على عبقرية هذه الشخصية الخارقة هو سيرته الذاتية المليئة بالابتكارات والاختراعات والنظريات التي لا زالت حية إلى اليوم، وتجلت في اختراعه للزجاج الشفاف، وعدسات تصحيح البصر وقلم الحبر السائل للاستخدام في الكتابة والساعة المائية (الميكات)، ورصد تطورات الفلك والأجرام وخريطة البلانيسفير (خريطة الكرة السماوية)، والقبة السماوية حيث يصور فيها النجوم والغيوم والسحاب والبرق كما ساهم في تطوير آلة الإسطرلاب في رصدها للشمس والقمر والنجوم والكواكب وأفلاكها ومداراتها.

شركات الطيران تدرج أنظمة اختبارات صحة الطيارين قبل الإقلاع

وجود عقوبة إنهاء الخدمة في حال إلقاء أي من الطيارين بإجابات غير صحيحة أثناء الاستبيان. وفي ألمانيا، قامت شركة «لوفتهانزا» بوضع أنظمة اختبارات مفاجئة لأطقم الطائرات، وزيارات طبية مفاجئة للكشف عن تعاطي لأي دواء مضاد للاكتئاب أو كحول أو غيره، فيما اتجهت فرنسا لتتبع بيانات أطقم عمل الطائرات المسجلة على البطاقات الصحية من قبل الصيادلة لمعرفة ما إذا تم شراء أي عقاقير محظورة. وأضافت الصحيفة الفرنسية إن الهاجس الذي أصبح مسيطراً على شركات الطيران بشأن إصابة أيا من طاقم العمل على متن طائراتها بحالات اكتئاب جاء نتيجة تأتي عمليات حوادث تحطم طائرات تسبب فيها طيارون عمداً، وأخرها حادث «جيرمان وينغز» الألمانية، وهو ما لفت الانتباه إلى ضرورة إيجاد أنظمة للتحري والكشف المبكر عن وجود أي إصابات أو حتى أمراض عصبية وراثية لدى عائلات اطقم الطائرة. وأشارت إلى أن التشديدات بالشركات الأوروبية نتيجة وقوع حوادث بها جاءت مكثفة فيما أعلنت خطوط جوية أمريكية عن إجرائها تقييم ومراجعات للحالة العقلية والعصبية والنفسية لجميع موظفيها، سواء طيارين أو مضيفين.

باتت الحالة النفسية للطيارين والطاقم المصاحب لهم على متن الطائرات تشغل حيزاً كبيراً من اهتمام شركات الطيران العالمية عقب الحادث الذي أصاب طائرة «جيرمان وينغز» الألمانية الأخير، والذي تسبب فيه عمداً طيار يعاني من اكتئاب لم يكن ظاهراً للمسؤولين عنه. وقالت صحيفة «لوبوان» الفرنسية في تقرير أعدته إن أنظمة تشديد الاختبارات النفسية والعصبية للطيارين والطاقم المصاحب تأخذ اشكالا مختلفة من شركة طيران لأخرى، وذلك إما عبر استبيانات أو زيارات طبية مفاجئة أو إجراءات تحري عبر البطاقات الصحية عن وجود عمليات شراء لأي أدوية أو عقاقير محذورة من قبل البيانات المسجلة بالصيدلة، فيما ذهبت شركات أخرى للتحري عن أمراض عصبية وراثية في التاريخ العائلي لموظفيها. وتابعت إن شركة «طيران الامارات»، لديها نظام محكم لتتبع الحالة النفسية للطيارين، من خلال دقة مواعيد حضورهم، فضلاً عن إخضاعهم لاستبيان باللمس على شاشات مخصصة للتأكد من لياقته النفسية والجسدية، وما إذا كان مرهقاً أو يعاني من أي إجهاد أو تحت تأثير أي كحولات أو أدوية طبية من الممكن التأثير عليه، مع

حقائق صادمة عن مستوى التلوث في رحلات الطيران

ثابت في جميع أنحاء. كما تم دعمه بأجهزة استشعار تمكنه من التعرف على الأماكن التي ينتشر بها الجراثيم بكثرة ويحددها، ويبدأ في التخلص منها في 10 دقائق فقط وعند الانتهاء يتم إعطاء ضوء أخضر بأن الطائرة أصبحت نظيفة. صمم هذا الروبوت خصيصاً للاستخدام بين الرحلات حين تكون الطائرة ثابتة وفارغة، كما يلعب دوراً مهماً في الحد من نقل العدوى بين الركاب خاصة في الحالات الصعبة والأمراض الخطيرة. وفي العام الماضي كشفت دراسة أمريكية أن البكتيريا المسببة للأمراض يمكنها البقاء على قيد الحياة لمدة تصل إلى أسبوع داخل كابينة الطائرة، وعلى الأسطح، والمساند، وسيساهم هذا الروبوت الجديد في القضاء عليها.

روبوت جديد لتنظيف الطائرات من الجراثيم بالأشعة فوق البنفسجية تلتقط كبائن الطائرات المختلفة عدد لا نهائي من الجراثيم والميكروبات التي يحملها الركاب من جميع أنحاء العالم والتي يمكن أن تنقل عدوى لراكبي الطائرة، لذلك أطلق أحد المبتكرين روبوت جديداً متطوراً له مهمة محددة وهي السير داخل الطائرات وقتل الجراثيم والقضاء على أي ميكروبات، باستخدام الأشعة فوق البنفسجية التي يتم تمريرها على المقاعد والأرضيات وكافة أنحاء داخل الكبائن. وذكر موقع "gizmag" الأمريكي أن الروبوت الجديد مزود بأذرع طويلة يمكنها أن تمتد لأي ركن وتقوم بمسحه بالأشعة المتطورة ومزود بعجلات لكي يسير بشكل



سعادة السيد حسن الصديق رئيس الأكاديمية التونسية الفرنسية للتدريب في أمن الطيران

في إطار التعريف بمؤسسات التكوين والتدريب للطيران المدني بالدول العربية، خصصت إدارة المجلة ركن خاص يرصد موجزا تعريفيا لأهم مراكز عمل هذه المؤسسات، من خلال لقاءات صحفية أو مقالات تعريفية. وفي هذا الصدد أجرت إدارة المجلة لقاء صحفيا مع سعادة السيد حسن الصديق الرئيس المدير العام للأكاديمية التونسية الفرنسية للتدريب في أمن الطيران.



وأجرى الحوار مع سعادته المهندس إبراهيم بنعمر من إدارة المجلة وذلك في مقر الأكاديمية بتونس

وهو سر نجاحنا، إذ تستجيب الأكاديمية لمتطلبات السلطات ومستغلي المطارات وشركات الطيران ومقدمي خدمات النقل الجوي في مجالي الأمن والسلامة من خلال تقديم دورات تدريبية ذات جودة عالية تمكن من تطوير المعارف وصقل المؤهلات للعاملين في هذه الهيئات والمنظمات والمؤسسات وتحرص الأكاديمية على تقديم متنوع تدريبي متنوع يتماشى وتطور صناعة الطيران المدني والتشريعات الدولية في مجال النقل الجوي ويلبي حاجيات مختلف المتدخلين في منظومة الطيران المدني وخدمات النقل الجوي.

سؤال: عند تأسيس الأكاديمية الأكيد أنكم حددتم رؤية ورسالة، فأين يتجلى ذلك؟

رؤيتنا هي تطلعاتنا بأن نصبح أول مركز تدريبي بامتياز بالنسبة للمؤسسات والمراكز التدريبية العربية والإفريقية وذلك عبر إرساء علاقات ثقة بيننا وبين مختلف الهيئات والمنظمات والشركات الوطنية والإقليمية والدولية في مجال الطيران المدني وفي هذا الإطار تم تطوير واكتساب عدد من مفاتيح استراتيجيات العمل والتخطيط بما يمكن خلال السنوات القادمة من تحقيق الأهداف الاستراتيجية المرسومة ويعزز العلاقة مع عملائنا وشركائنا وذلك من خلال توجيههم وإرشادهم في مجال التخطيط والتدريب وفق مناهج علمية دقيقة تتماشى وتطور صناعة الطيران والنقل الجوي إضافة إلى تطور التشريعات الدولية ذات الصلة، وبقيننا أن الأمن والسلامة ليسا بعنصرين مكملين بل مكونان أساسيان في مجال صناعة الطيران والنقل الجوي وإحدى ركائز النمو والتطور والمنافسة.

سؤال: نود في البداية من سعادتكم لمحة تعريفية للأكاديمية وأهم الأسس الموجهة لخطة عملكم؟

الأكاديمية التونسية الفرنسية للتكوين في أمن الطيران المدني هي أكاديمية دولية متخصصة على جميع التراخيص من المنظمة الدولية للطيران المدني «الايكاو» لها شراكات ومذكرات تفاهم واتفاقيات تدريب مع كل من الاتحاد العربي للنقل الجوي «AACO» والهيئة العربية للطيران المدني «ACAC» والمجلس الدولي للمطارات «ACI»، وهو ما يركي الاعتراف بها واعتماد خططها وبرامجها التدريبية، وتعتمد الأكاديمية في برامجها التدريبية على خطة إستراتيجية خماسية (تمتد لخمس سنوات) وتتضمن هذه الخطة أساسا الأهداف المبرمجة في مجال التدريب وسبل تطويرها ويتم ضبط هذه الخطة الإستراتيجية اعتمادا على عمليات تقييم علمية ودقيقة للأوضاع الاقتصادية العالمية السائدة وتوقعات النمو في مجال صناعة الطيران والنقل الجوي بجميع أنشطته ومجالاته، وتعكس هذه الخطة مهمة ودور المنظومة التدريبية بما يتماشى وتطور منظومة النقل الجوي من جهة، ويستجيب للضوابط والتشريعات الوطنية والدولية ذات الصلة من جهة أخرى

سؤال: نجاح أية مؤسسة تدريبية مرتبط بقيادة حازمة وطاقم بشري ذو كفاءة ومهنية وبرنامج عمل دقيق، فهل لكم أن تبدو لنا بمقومات أكاديميتكم الموقرة؟

الأكاديمية التونسية الفرنسية للتكوين في أمن الطيران المدني هي فريق عمل موحد تجمعه نفس الرؤى والأهداف وملتزم بتعهداته ومسؤول أمام عملائه وشركائه



ومن مختلف المنظمات والهيئات والمؤسسات الوطنية والإقليمية والدولية.

سؤال: أين تعقدون هذه الدورات؟ وما هي وسائلكم اللوجيستية المصاحبة والداعمة لذلك؟

يعد مبنى الأكاديمية كتحفة فنية مصمم طبقا للمعايير القياسية للمنظمة الدولية للطيران المدني ووفقا للمعايير ومواصفات الجودة العالمية. حيث تتوفر فيه قاعات دروس فسيحة مجهزة بأحدث تقنيات العرض لوحات عرض تفاعلية والوسائل التدريبية كما تتوفر بالمبنى مكتبة ثرية تتوفر على أحدث المراجع التدريبية القياسية والقوانين والتشريعات الدولية والوطنية. وتوفر الأكاديمية أيضا للمتدربين فضاءات متخصصة تم إعدادها بصفة متطابقة مع واقع ميدان العمل بالمطارات من حيث الهندسة والتجهيزات المركزية والمعينات التدريبية المعتمدة، وتعتمد في ذلك على ورشة تدريب تطبيقي متمثلة في نقطة تفتيش أمني ذات مواصفات قياسية وقاعة رقمية مجهزة بأنظمة محاكاة التفتيش بالأشعة وهو ما يضمن للمتدربين المتخرجين من الأكاديمية جاهزية قصوى تمكنهم من الإنخراط مباشرة في المنظومة الأمنية في مواقع العمل بمجرد انتهاء التدريب.

ويتوفر بمبنى الأكاديمية إضافة إلى ذلك مكاتب خدمات (موارد بشرية ولوجستية) مهمته تسهيل وتوفير أفضل ظروف الإقامة والتنقل طيلة فترة التدريب بتونس ومطعم وفضاء استراحة ومشرب..

سؤال: صحيح أن العمل التشاركي يعزز قدرات أكاديميتكم، فمن هم شركاؤكم الأساسيون؟ وأين تحدد آلية التعاون المشترك معهم؟

شركاؤنا الأساسيون هم الهيئة العربية للطيران المدني والاتحاد العربي للنقل الجوي «AACO» وأيضاً المجلس الدولي للمطارات «ACI» وجمعية منظمات التدريب الإفريقية في مجال الطيران «AATO» و الجمعية الإفريقية لشركات الطيران «AFRAA» كعضو رئيسي بهذه المنظمة ولا ننسى طبعاً المنظمة الدولية للطيران المدني.

« نشكركم على أجوبتكم القيمة، ونتمنى لكم المزيد من النجاح والتوفيق لخدمة المنظومة التدريبية للطيران المدني.»

سؤال: رؤيتكم تبرز طموحات واسعة الأفق، فما هي أهدافكم لتحقيق المبتغى في ظل المبادئ والثوابت التي تبنيتموها في خطة عملكم؟
إن الأكاديمية وكما ذكرت تمثل فريق عمل موحد ملتزم بتعهداته ومسؤول أمام عملائه وشركائه وهو سر نجاحنا و بالنسبة لمبادئنا فهي تتمثل في النزاهة والاحترام والشمولية والعمل الجماعي فثقة عملائنا وشركائنا في خدماتنا مردها الشفافية والنزاهة في معاملتنا والصراحة في طرح مشاكلنا ونواقصنا كما أننا نقدر ونحترم الاختلاف والتنوع ونعتبره عنصراً من عناصر الإصلاح والبناء والتميز.

سؤال: نود من سعادتم إفادتنا بلمحة مختصرة عن آليات عملكم وبرامجكم وما توفرونه من خدمات ومنتجات تدريبية؟ ومن هم المستهدفون والخبراء المؤطرون؟

نحن نوفر برامج تدريبية متخصصة في مجال أمن الطيران المدني معتمدين في ذلك على الحقائق و البرامج التدريبية القياسية لمنظمة الدولية للطيران المدني «الايكاو» والتي من شأنها أن ينتفع بها كل الكوادر والموظفين التابعين لسلطات الطيران و مستغلي المطارات وشركات الطيران وكل المؤسسات العاملة في مجال الطيران المدني خاصة على مستوى البلدان العربية والإفريقية وكذا بعض الدول الأوروبية.

كما توفر الأكاديمية برامج تدريبية في جميع مهن الطيران المدني باللغات العربية والفرنسية والانجليزية ونذكر منها بالخصوص:

- البرامج التدريبية القياسية في أمن الطيران المدني للمنظمة الدولية للطيران المدني «الايكاو»
- البرامج التدريبية «اياتا/ايكاو»
- برامج تدريبية في القوانين الدولية للطيران المدني
- برامج تدريبية في السلامة والملاحة الجوية لفائدة المهندسين ومراقبي الحركة الجوية والطيارين ومدربي وتقنيي الطائرات.
- برامج تدريبية في نظام الفحص المتقدم لمعلومات المسافرين لتسهيلات النقل الجوي
- برامج تدريبية في تحليل السلوكيات
- برامج تدريبية طبق معايير الكفاءة في اللغة الإنجليزية في الطيران (المستوى الرابع والخامس والسادس) وفق المعايير المعتمدة لدى الإيكاو.

وقد تم إعداد هذه البرامج التدريبية وفقاً للمعايير والمقاييس الدولية من جهة والمخططات والبرامج الوطنية والإقليمية والدولية في مجال أمن الطيران من جهة أخرى.

وتعتمد الأكاديمية في تأمين الدورات التدريبية على العديد من الخبراء المدربين المعتمدين من طرف المنظمة الدولية للطيران المدني «الايكاو» من الدول العربية والإفريقية والأوروبية وأمريكا.

وقد تمكنت الأكاديمية خلال الأربع السنوات الفارطة من تأسيس شبكة علاقات مع صناعات القرار في مجال الطيران المدني في أكثر من 20 بلداً من إفريقيا ومن الشرق الأوسط معتمدين في ذلك على الثقة المتبادلة والعمل المشترك والتواصل المباشر وقد دربنا أكثر من 9000 موظف من إفريقيا والدول العربية



الأكاديمية التونسية الفرنسية للتكوين في امن الطيران المدني
Académie Tuniso-Française de Formation en sûreté de l'Aviation Civile
Tunisian-French Academy for Training in Civil Aviation Security

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



Ecole Nationale de l'Aviation Civile
المدرسة الوطنية للطيران المدني



www.afsactunisie.com

مقتطفات من فعاليات المعرض الدولي للطيران والفضاء لوبورجي - باريس



ومنها (AIRBUS Group) و ENAC – DASSAULT-AVIATION و (ISAE.SUPAERO) International Space University)- ESMa Aviation Academy- THALES- SAFRAN- Zodiac Aerospace أما بخصوص المهن الجديدة فتجلت في الأروقة التالية:

• الإنتاج الإلكتروني – إنتاج الجودة – تجميع الطائرات – الحديد والصلب – تنظيم الإنتاج – الصناعة – الأسلاك – صباغة الطائرات – الميكانيك – اللحام – التسويق – التجهيزات – الملاحة.

ومن جهة أخرى كان للحاضرين موعداً في فضاء مدرج المطار لبرنامج الطيران الاستعراضي لفرقة فرنسا على طائرات ألفا جيت وكذلك عروض دقيقة ومتميزة لطائرات مدنية وعسكرية ومنها بالخصوص عروض طائرات D.51 Mus – Fougas CM170 – Douglass DC.3 – Alpha-jet – Airbus A400M – Yakovlev YAK3 – CESSNA195 – Extra 330

وقد شملت الفضاءات والأروقة الخاصة على آخر مستجدات الطائرات المدنية: AIRBUS, ANTONOV, ATR, BELL HILICOPTER, BOING, BOMBORDIER, DASSAULT, DAIMOND, EMBRAER, GULFSTREM أما على مستوى مدرج المطار فأستعرضت بعض الطائرات التي حظيت بالانتباه الكبير وهي: B787-DR, B777, A350-A380-A400-AN178 وطائرة YAK.3 الروسية و SUPERJET) من شركة سوخوي الروسية الطائرة الجديدة المتميزة.

كما يوجد بالمعرض متحف الطيران والفضاء الذي يضم العديد من نماذج من طرازات الطائرات القديمة وصور وتجهيزات تدون لمسار تاريخ الطيران المدني والعسكري منذ بداية القرن 20.

تم هناك فضاء التكوين والتشغيل ومهن الطيران، وهو من أهم مكونات وبرنامج المعرض: حيث التعرف على العديد من معاهد ومراكز ومدارس التكوين والتدريب للطيران المدني،

إعداد المهندس إبراهيم بنعمر مدير ثاني بالهيئة

احتضنت مدينة باريس النسخة الواحد والخمسين لمعرض لوبورجي للطيران والفضاء وذلك خلال الفترة 15-21 يونيو 2015.

ورغبة من الإدارة العامة للهيئة للاستفادة من هذه التظاهرة الكبرى والمعرض المصاحب وما يتضمنه من برامج وعروض لآخر مستجدات وابتكارات عالم صناعة الطيران، تم إيفاد ممثل عن الهيئة لحضور هذه الفعالية.

إنه معرض لوبورجي الذي يعقد مرة كل سنتين ويعتبر من أكبر معارض الطيران في العالم. واعتباراً لضخامته وتعدد أروقته وقاعاته وفضائه المتنوعة، حيث تبلغ المساحة المغطاة للمعرض حوالي 130.000 م²، بينما تبلغ المساحة الخارجية 192.000 م² مخصصة للزوار مع منصة كبيرة وباحة وشاشات عملاقة.

معارض

مبادرات لتجهيزات صناعية بيئية تدخل أساساً لمكافحة انبعاثات الغازات المسببة للاحتباس الحراري. ومن مستجدات المعرض المشاركة المعتمدة لقطاع طب الطيران من خلال عقد ندوات وورشات ميدانية لتوضيح آخر

لويورجي 140 طائرة. أما بخصوص الصفقات فإن عدد طلبيات للإيرباص بلغت 421 طائرة والبوينغ 331 طائرة. ومن أبرز الصفقات كانت للخطوط السعودية طلبت شراء 50 طائرة ركاب A330.300 بما قدره 8 مليار دولار، وصفقة

(عسكرية).

كما عرفت فعاليات المعرض ندوات علمية ومنها ندوة حول مستقبل صناعة الطيران، وبالموازاة كذلك هناك الأجنحة الخاصة بمكونات الطائرات والمحركات ومنها بالخصوص Rolls-Roos والرادارات المدنية والعسكرية وكذا أجهزة المحاكاة لطائرة A320 واللباس الجديد لأطقم الطائرة وآليات البحث والإنقاذ واللباس العسكري للطيارين وأجهزة الملاحة الجوية الجديدة. واستمتع الجميع بعروض جوية لطائرات A380 و A350XWB و DASSAULT RAFALE.

والخلاصة العامة للمعرض تجلت في:

توافد على المعرض 350.000 زائر منهم 150.000 من المتخصصين والعاملين في قطاع الطيران المدني والخدمات التي تدخل في مجالها، ووصل عدد العارضين إلى 2300 عارض من 50 دولة، ومن أبرز المشاركين مؤسسة GFAS التي تضم 240 شركة في شتى مجالات الطيران المدني وخدماته، كما حضر أكثر من 3500 صحفي ومن الطائرات التي أثار الانتباه لدى الجميع A350 و A380 و SUPERJET 100 و AN178 و B787DR و بالإضافة إلى العديد من أنواع طائرات بدون طيار من إنتاج دول مختلفة، وكذا الحوامات المدنية والعسكرية وذات الاستعمالات المتعددة (الوقائية والإنقاذ ومقاومة الحريق والإنقاذ البحري في المناطق الصعبة (الجبالي)). كما تضمنت الزيارة الأجنحة الخاصة بمحركات الصواريخ وعربات الفضاء ومنصات الإطلاق والرادارات الحديثة والأقمار الصناعية.

وبالموازاة إلى ذلك أقيمت عروض فنية ولقاءات أكاديمية بين المهتمين والمتخصصين في صناعة الطيران سواء المدني أو العسكري، كما أبرمت العديد من مؤسسات النقل الجوي عدة صفقات ما بين شركات الطيران وأكبر مؤسسات صناعة الطيران (بوينغ وإيرباص) وقد بلغ الحجم الإجمالي للصفقات ما يزيد على 100 مليار دولار. وقد بلغ عدد الطائرات المعروضة على أرضية مطار



الابتكارات والاستشارات والنصائح الطبية للركاب وحقيبة أدوية المسافر خاصة للمرضى بارتفاع الضغط الدموي وأمراض القلب والشرايين وأمراض الحساسية والجهاز التنفسي.

ومن استنتاجات المعرض:

هناك توقع لنمو كبير في سوق النقل الجوي حيث سيضاعف خلال العشرين سنة القادمة لينتقل من 3 مليار راكب إلى 7 ملايين راكب سنة 2030. ومن 20.000 إلى 35.000 طائرة سنة 2030 بتكلفة 4000 مليار دولار، علماً أن دولتي الصين والهند سيتقدمان اللائحة بنمو كبير ومن المرتقب أن تعرف منطقة الشرق الأوسط نمواً متزايداً واستثنائياً في السنوات القادمة.

نوايا لشراء 30 طائرة A320XLR. كما أبرمت الخطوط القطرية صفقة مع مؤسسة بوينغ لشراء 10 طائرات (B777.XS) و4 طائرات شحن B777 FR بما قدره 5 مليار دولار. ومن أكبر الصفقات هي صفقة شركة جارودا من أندونيسيا التي تعتمزم شراء 60 طائرة (30 طائرة B787.9S و30 طائرة B737.8S MAX بقيمة 9 مليار) كما وقعت خطاب نوايا لشراء 30 طائرة (A350.XWBS) بما قدره 8 مليار دولار.

كما عرف المعرض عقد صفقات في مجال الأقمار الصناعية حيث تم التوقيع على صفقة ضخمة من حوالي 1000 قمر صناعي صغير لمجموعة (وان ويب) الخاصة بالانترنت. ومن جهة أخرى عرفت فعاليات المعرض محاضرات حول بيئة الطيران من خلال تقديم

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 التحفيزات 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 ربابنة الطيران، وكذا تقنيي إصلاح الطائرات، أو ما يعرف اختصارا بـ1 وبـ2 بمطار بنسليمان. مما كرس تأكيد ريادة المجموعة في مجالات التكوين الخاص بمهن الطيران من ربابنة 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 ربابنتها 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



Based on the Euro Mediterranean Ministers for Foreign Affairs Meeting held in Barcelona on November 1995, which laid the foundations of a process designed to build a multilateral framework for dialogue and cooperation between the EU and its Mediterranean partners, the Euro - Mediterranean Program (also called MEDA program) was launched as the principal financial instrument for the implementation of the Euro-Mediterranean partnership.

10 years later, the Transport Ministers meeting in Marrakech held on December 2005 agreed on several measures among which two are relevant to civil aviation: work towards the longer term objective of a Euro Mediterranean Common Aviation Area (EMCAA) and to pursue the modernization and the organizational restructuring of the sector aiming in particular at separating the regulatory management and operational tasks.

It is in that environment that the EC launched the Euromed Aviation Project (1 & 2) which mainly carried out the Regional Transport Action Plan (RTAP) for the Mediterranean region (for the period 2007-2013), and run certain operational projects such MASC Project.

The Euro-Mediterranean Partnership was re-launched in 2008 as the "Union for the Mediterranean" at the Paris Summit for the Mediterranean on 13 July. This relaunching aimed to infuse a new vitality into the Partnership and to raise the political level of the strategic relationship between the EU and its southern neighbors. While maintaining the acquis of the Barcelona Process, the Union for the Mediterranean offers a commitment to tangible, regional and trans-national projects.

ACAC- ECAC cooperation

Given the important activity of air traffic between Europe and the Arab world and the speed of its development, setting up relations of cooperation with ECAC was among the first tasks ACAC undertook in order to benefit from its counterpart's long experience in the field of regional organisation. A key partnership was developed through a Memorandum of Understanding signed 15 years ago, on 16 May 2000. Both organisations met in December 2008 and agreed on a first triennial work programme (2009-2011) focusing on five areas of cooperation: facilitating the participation of ACAC Member States representatives to training sessions on safety regulations and aircraft accident/incident investigation, supporting ACAC in establishing benchmarks on aviation security, supporting ACAC's efforts in aviation environmental matters, and promoting the exchange of information on economic matters.

Both entities also agreed on several actions, including the organisation of a joint aviation security forum. The first ACAC/ECAC Aviation Security Forum took place in Marrakech on 8 and 9 June 2009. Participants, the majority of whom were representatives from ACAC Member States, were provided with valuable information from speakers of both organisations on topics such as international cooperation in aviation security, facilitation and emerging threats.

The two fellow regional organizations are now sharing experience and knowledge through their second work programme (2012-2015) focusing on the same area of cooperation. This cooperation has achieved several goals, the most important was the successful organization of the Euro-Arab aviation security Forum in 2009, the training cooperation between JAA-TO and ACAC (training seats were offered to participants from Arab States), Mutual attendance and presentation to different Events organized by the both parties (WS, seminar, courses but also their Assemblies). Also the sister organization has made close cooperation prior to each ICAO assemblies and/or major international civil aviation events/ meetings, while Consultation and coordination meetings have been organized to allow as possible as the convergence of mutual position.

Conclusion

The importance of the activity of air traffic between the Arab world and Europe, the speed of its development over the past decade with a trend towards sustained growth in the future, all this in an environment marked by the intense changes in the industry: all these factors require more consultation and exchanges of views between our two regions for the harmonisation of our procedures and regulations within the framework of mutual cooperation. We need to examine all possibilities to enhance our cooperation, diversify it, and adjust it whenever necessary. We, at ACAC, have always been keen to coordinate with ECAC prior and during civil aviation international meetings. We also need to continue to work towards strengthening our relations in different technical areas. There is a history of specific arrangements and cooperation that have contributed to the purposes and objectives of our Organisations. It is now time to introduce new cooperation tools, with strategic plans of action aiming to improve mechanisms for consultation and cooperation, including electronic information sharing, joint training and capacity building, periodic reviews of regional issues, to benefit from each other's competences and expertise.



ECAC - ACAC Cooperation

Eng.

Hicham Bennani

Introduction

Towards the end of World War 2, exactly December 7, 1944 was a milestone for the international aviation community. The Chicago Conference successfully ended with the adoption of the Convention on International Civil Aviation. The Conference immediately established the Provisional International Civil Aviation Organization (PICA) which was succeeded by ICAO in 1947 when the Chicago Convention came into force.

Later on, the need to strengthening of regional arrangements in the aviation community emerged. In response to that, a number of regional civil aviation organizations were established, according to the Article 55 of the Chicago Convention, assuming certain important roles mainly relating to aviation safety. Some of these organizations undertake overall responsibility on civil aviation matters in close coordination with, and receiving assistance from, ICAO, such as the European Civil Aviation Conference (ECAC) established in 1954, the Arab Civil Aviation Council established in 1967 (reconstituted in 1996 as Arab Civil Aviation Commission ACAC), the African Civil Aviation Commission (AFCAC) established in 1969, and the Latin American Civil Aviation Commission (LACAC) established in 1973.

Since then, due to their geographic proximity, the both regional organization, ACAC and ECAC were condemned to cooperate together to promote the safe, efficient and sustainable

development of civil aviation in their respective regions.

EURO-ARAB cooperation

The Framework for EURO-ARAB aviation Cooperation includes the coordination with many European bodies like EC, ECAC, EASA, Eurocontrol...etc. Some of those cooperation were formal under MOU/MOC such ECAC and Eurocontrol, some other exist but at the operational level like EASA. Also this cooperation is strongly linked to the Euro Mediterranean project.

The ACAC-EC cooperation started early at the establishment of ACAC (prior to that with the Arab council). Since 2008, this cooperation rich a significant level by the signature of open skies between the EU (European Union) and some Arab member States (such Moroccan, Jordan...), which underline the needs to the regulatory convergence, also manifested by the signature of MoU between the EC (European Commission), the ACAC and the AACO (Arab Air Carriers Organization).

In October 2009, the Euro-Arab Aviation conference was held in Muscat, Oman which has examine different way to enhance the EU -Arab cooperation in the field related to civil aviation including the air Transport, navigation, safety. At the end of the Conference, the Muscat declaration identified the following area of cooperation: Arab States to benefit from the CESAR studies and researches, European parties supports the establishment of the Arab RSOO and the development of standard procedures and exchange the information relating to fair competition.



Overcome of fuel consumption during take-off



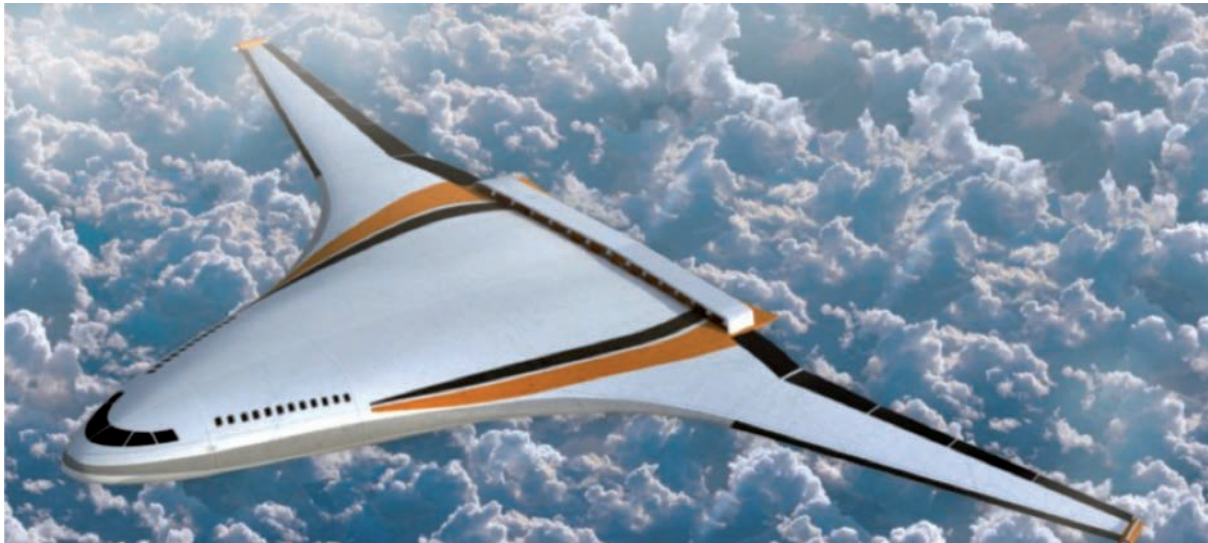
Engines of aircrafts are optimized for level flight at cruising speed in the stratosphere. However, back on the ground, where these engines aren't designed to work efficiently, making these bulky machines attain take-off speed consumes a lot of fuel, not to mention the noise pollution it causes for people living near a busy airport. Taking a little inspiration from steam catapults that instantly propel fighter jets to take-off speed in a much shorter distance, engineers at Airbus believe that similar electric catapults can be used to propel commercial aircrafts, thus saving fuel and reducing noise.

The plan is to make use of induction electric motors, similar to the ones used in high speed trains, to help aircrafts accelerate much quickly and in a more environmentally friendly fashion. An aircraft ready for take-off would sit on a platform that runs along a track similar to a runway. Once the aircraft attains its required speed, the plane would lift into the air powered by its own engines.





Expected design for Commercial Aircrafts



The aircraft industry is expecting a seven-fold increase in air traffic by 2050, and a four-fold increase in greenhouse gas emissions unless fundamental changes are made. But just how “fundamental” will those changes need to be and what will be their effect on the aircraft we use? The crucial next step towards ensuring the aircraft industry becomes greener is the full electrification of commercial aircraft. That’s zero CO2 and NOx emissions, with energy sourced from power stations that are themselves sustainably fuelled.

The main technological barrier that must be overcome is the energy density of batteries, a measure of how much power can be generated from a battery of a certain weight. Tesla CEO Elon Musk has said that once batteries are capable of producing 400 Watt-hours per kilogram, with a ratio of power cell to overall mass of between 0.7-0.8, an electrical transcontinental aircraft becomes

“compelling”. Given that practical lithium-ion batteries were capable of achieving energy-densities of 113Wh/kg in 1994, 202Wh/kg in 2004, and are now capable of approximately 300Wh/kg, it’s reasonable to assume that they will hit 400Wh/kg in the coming decade.

Another aspect is the exponential fall in the cost of solar panels, which have already become the cheapest form of power in most US states.

The expected 70% reduction in cost of lithium-ion batteries by 2025, and the rapid rise seen in the cost of kerosene-based jet fuel means that there will be a large and growing disparity in the costs of running aircraft that will greatly favour electrification. As is often the case, the reasons that will slow transition are not technological, but are rooted in the economic and political inertia against overturning the status-quo.





The irrefutable answer is to be found in publicly available statistics.

ICAO SAR audit findings are that:

- 43% of the world's States have no SAR legal framework, nominated SAR authority or organized resources;
- 46% of States have an insufficient SAR-skilled workforce;
- 40% have developed no SAR Plan that provides for civil/military cooperation;
- 36% have no formal arrangements for coordination between the aeronautical and maritime authorities.

Further,

- 40% of States have no arrangements to provide assistance to adjoining RCCs;
- 35% have no standing permission for entry of SAR units into foreign territory; and
- 72% have no SAR staff proficient in the use of the English language.

In summary, across the whole range of ICAO SAR provisions, the global rate of States' effective implementation stands at about 50%. In more practically meaningful terms, half of the world's States' SAR services are non-compliant, dysfunctional and downright dangerous and have been so for many years, even decades.

Global organizational solution

What is now urgently and critically required is a worldwide network of consolidated Regional RCCs serving amalgamated SAR Regions that will have the appropriate capacity, expertise, reach and readiness of response to provide effective SAR services to heavy, passenger carrying aircraft operating across borders as a matter of course. This arrangement need not supplant the existing 191 State RCCs and associated search areas; States have every right to establish RCCs within their sovereign territories to serve their domestic needs as they best determine. Indeed, this is their obligation under international law. There must now, however, be an insistence that major SAR actions are made the remit of fully functional Regional RCCs.

There is nothing radical in this. ICAO, for decades, has observed that "in many areas of the world, the fastest, most effective and practical way to achieve a global SAR service is to develop regional systems". For decades, too, States have paid lip service to that concept but inappropriate concerns over sovereignty, nationalism and politics have stood in the way of operational logic, commercial advantage and human well-being.

A regional organization of Aviation RCCs

would follow, if belatedly, the organizational strategy of our maritime SAR counterparts. They have already commissioned a network of 5 Regional Maritime RCCs that serve the entire African coastlines of the Atlantic and Indian Oceans. They are at Morocco, Monrovia, Mombasa, Lagos, and Cape Town.

The establishment of Regional Aviation RCCs for major SAR actions would extend coverage of effective SAR to all States through implementation of Regional SAR Plans for cross-border use of shared resources, assets, expertise and costs. It would standardise SAR services globally at ICAO-compliant levels, integrate all participating sectors: military, maritime, security, police, etc., and greatly reduce hazardous points of operational interface in the SAR system. It would leave no global gaps and strengthen SAR to the point that it can, at last, be properly described as the Safety Net of Last Resort.

An essential requirement now is that the industry acknowledges the reality of SAR's ineffectiveness and its need for it to be radically improved, accept the States' lack of political will to fix it and commit to leadership of its reconstruction. Failing governments' inability to hit it, the ball is in the industry's court.





Article



UPS 6

Twenty two minutes after departing Dubai for Cologne at 1453 on 3 September, 2010, the crew of UPS 6, a B747-400, reported a fire on board.

At no time did ATC either declare a SAR Phase or notify the RCC. In the event, after the crew elected to return to Dubai, the aircraft crashed near the Minhad Air Base and no persons on board survived.

What, from a SAR perspective, is arresting is that if the aircraft had crashed or ditched in the Gulf, it could have occurred in any of the Bahrain, Emirates or Tehran SRRs. The borders of these small search regions all converge very close to the location of the outset of the emergency.

Neither then, nor since, has a Regional SAR Plan been agreed to by Gulf States but because areas of SAR jurisdiction are small in the Gulf and closely adjacent, any major SAR action would likely require closely coordinated input from a number of States and from their maritime, police, military, medical and communication agencies.

RCC connections and interfaces

It is at the interface of an operational system's components, especially where operatives interact with each other, that systems are most vulnerable and failures are most

likely to occur. Cross-sector cooperation is not an inherently smooth process.

In the international SAR system, impediments to communication and coordination include different languages, cultures, proficiencies, policies and procedures of the 191 States providing the service. Just as in aviation operations generally, in SAR it is the mis-transfer of information between operatives that most prejudices the safe, effective and timely delivery of services.

MH370

The MH370 catastrophe had its genesis, like AF447, at an FIR boundary, this time the boundary between the Malaysian and Vietnamese areas of ATC/SAR responsibility.

After a cataclysmic series of blunders, an entire week was lost in an utterly futile search in the South China Sea when there was compelling evidence that the aircraft had tracked to the Andaman Sea and, later, even further distant.

This fiasco must, in substantial measure, be attributed to successive failures at critical points of interface, not least between cross-border ATC Units and the civil and military sectors. Matters of deep concern are that:

•Cross-border search operations were again severely hampered by a lack of Re-

gional SAR Plans;

•Uncoordinated searches were conducted by separate authorities in different localities;

•Early offers of assistance from foreign States were refused; and

•SAR coordination overall was severely hampered by a lack of English language proficiency.

Systemic failure

It is fundamental that in recounting these failures, blame not be apportioned to individual operators unless found to be willingly negligent and not, necessarily, to the States involved. It's clear that the repeated SAR shortcomings and deficiencies that have characterised recent actions are overwhelmingly organisational. The obvious question now to be asked is whether the States involved in the responses to these disasters were uncommonly incompetent, under-resourced or otherwise disadvantaged or whether they, the airlines and the personnel on board were the unfortunate victims of a broad malaise in the global SAR system organization that could result in similar embellishments of catastrophes anywhere at any time.

Global SAR disorder





Mr. Brian Day

Civil aviation SAR
consultant and trainer

Search and Rescue (SAR) has a simple, unambiguous purpose: to save lives. SAR has a proud record of supporting aviation by rescuing persons in distress, putting a brave face on tragedy and recovering valuable safety data for later application in the industry. Far from supporting the industry recently, however, SAR, in its dysfunctional response to recent tragedies, has severely added to industry distress: operationally, socially and financially. This is not good enough. SAR must change.

An incremental service

No single State SAR agency can act alone; none are sufficiently resourced. Thus, to meet its broad responsibilities for crash location, life support and recovery of survivors, SAR must have access to assets provided for other purposes and use expertise across many supportive sectors: medical, police, military, maritime and security to name a few.

AF447

TASIL is a waypoint on the Atlantico FIR boundary enroute from Rio to Paris. On 1 June, 2009, AF 447 failed to report there at its ETA of 0220. At 0834, 6 hours and 14 minutes after the aircraft lost communication, a Distress Phase was belatedly declared and the RCC activated. Search aircraft were allocated to different areas, in separate jurisdictions, by distinct authorities, in uncoordinated searches and with no common radio frequency on the basis of operational intelligence communicated through diplomatic channels, not between RCCs! No Regional SAR Plan was enacted. None, indeed, had been developed. The effort was neither coordinated, communicated nor cooperative. It offered little probability of timely detection.

Regional SAR Plans

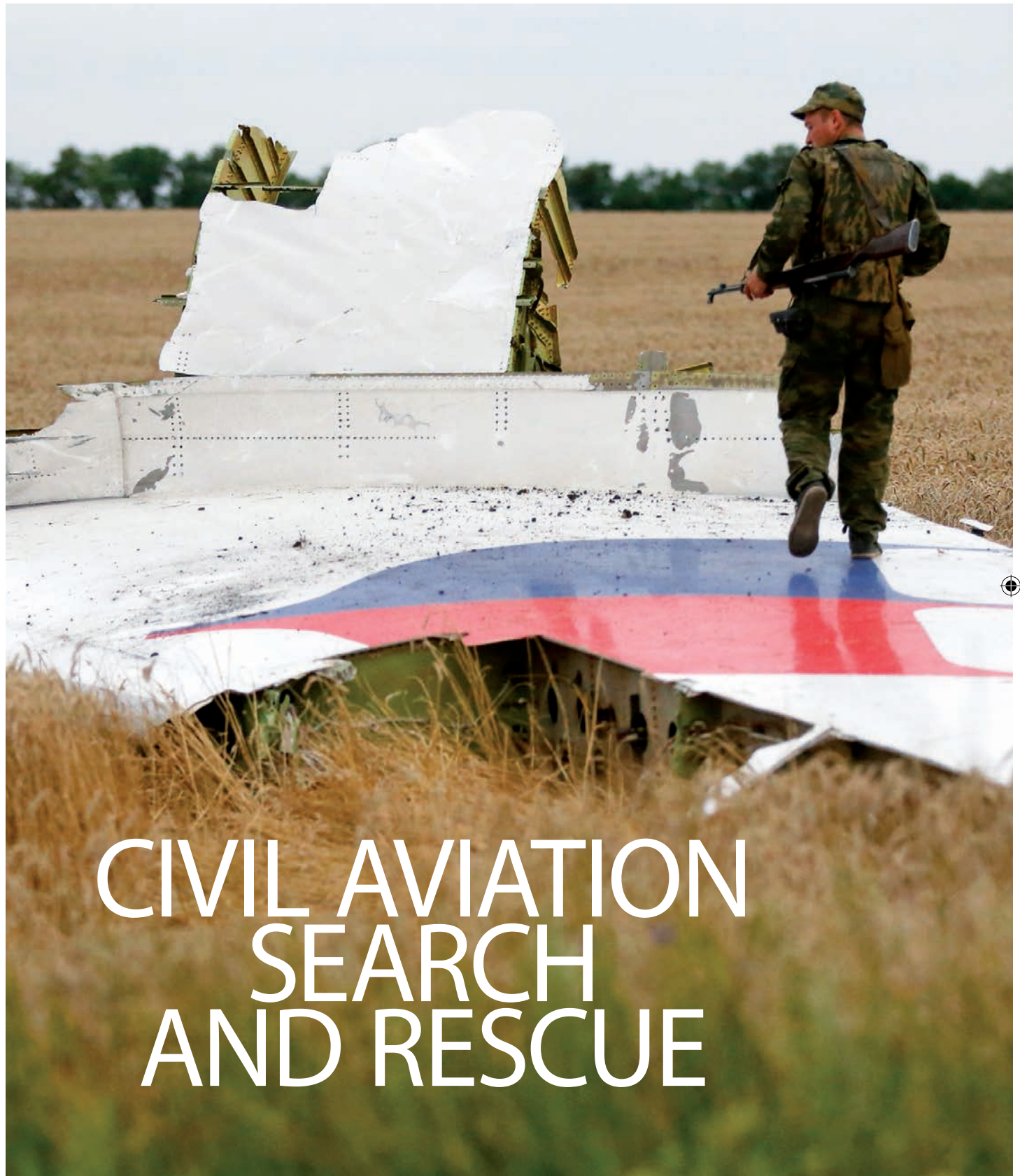
Regional SAR Plans are vital. Their purpose is to list the responsibilities and functions of all participants within cooperating States and to include databases of resources. Plans cannot be instantly developed at the time of a distress. They need to be pre-emptively agreed upon by all participants, documented, authorised, practised and regularly updated.

Without them, any response to a major emergency that crosses sovereign borders is likely to be shambolic and will, itself, threaten to become a disaster.





Article



CIVIL AVIATION SEARCH AND RESCUE





Open Sky Consulting



CAA Approved Training Center

Engineer qualifications modules

Civil Aviation Safety and Security

Airport Management

Flight Operations Training

SMS / SeMS

Airport and Operators Audits

www.open-sky-training.com

Mail: open.sky.c@gmail.com / TEL: +216 22 348 620

GAT Office

GAT Implementing Strategies

- ❑ Use of ISD and Competency-based methodologies
- ❑ Use TRAINAIR PLUS:
 - ➔ Driving force for training standardization
- ❑ Implementation through Training institutions:
 - ➔ Leading and reliable training institutions to support training development and delivery



GAT Office

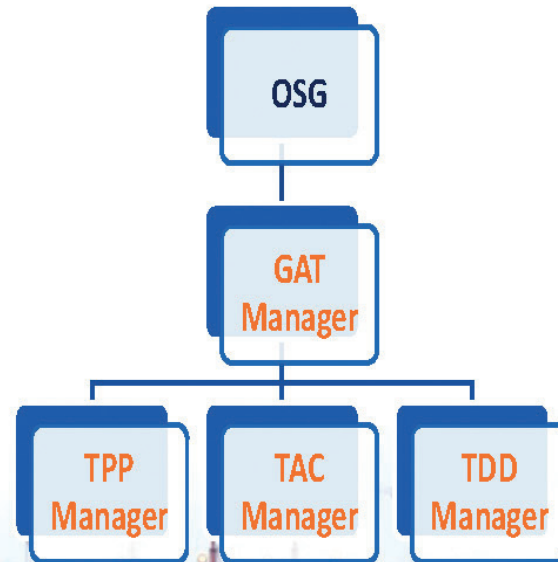
GAT Implementing Strategies

- ❑ Use of technology:
 - ➔ Effectiveness, efficiency, quality and evaluation
- ❑ Networking
- ❑ The voice of the customer



GAT Office

□ 1st January 2014



GAT Office

□ Vision:

→ Lead Human Resources Development in aviation



□ Mission:

→ Establish coordinated, effective and efficient mechanisms to support the development of human resources in aviation, appealing to Member States and the industry

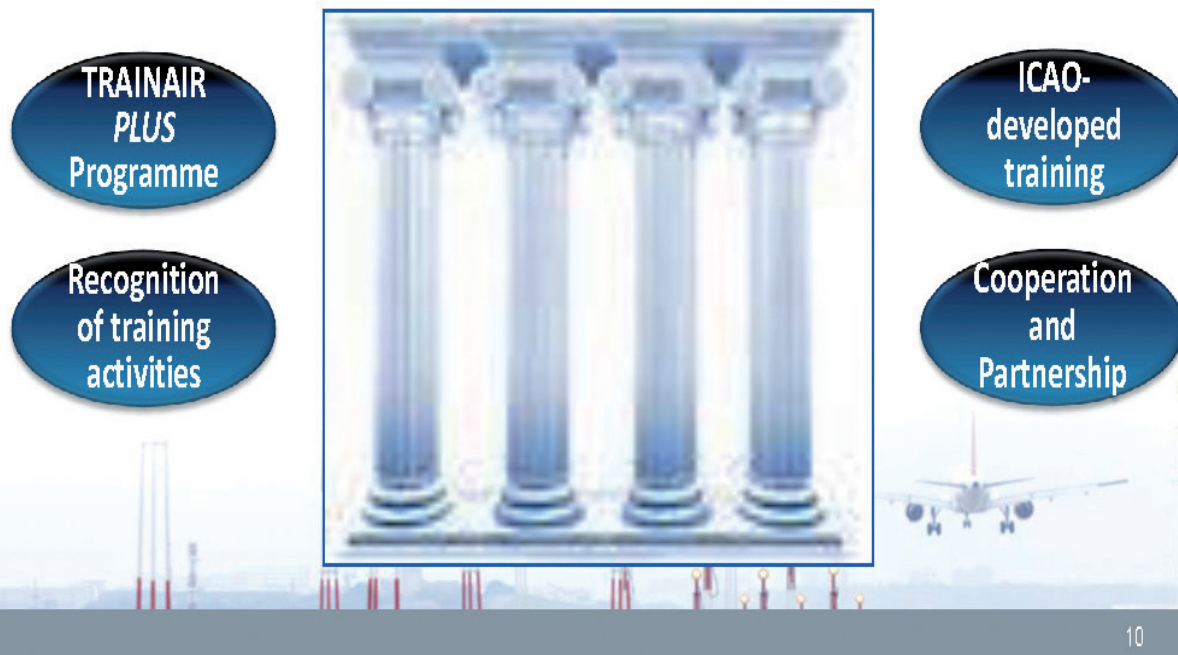
12

ICAO Training Policy

- ICAO objective:
 - ➔ support HRD strategies
 - ➔ not be in competition with training organizations
- Scope of ICAO training:
 - ➔ Areas in which ICAO has the intellectual property
- Implementation
 - ➔ All activities to be planned, managed and coordinated by GAT Office



ICAO Training Policy The 4 Pillars



ICAO, States and Industry Role

Human Resources Development Strategies

- ❑ How many they need?
- ❑ In which categories
 - ➔ Senior Managers
 - ➔ Line Managers
 - ➔ Technical/operational
- ❑ With what qualifications and competencies?



ICAO, States and Industry Role

Human Resources Development Tools

- ❑ Training Needs Analysis
- ❑ Competency-based Training
- ❑ Talent Management systems
- ❑ Succession Planning



ICAO, States and Industry Role

□ Assembly Resolution 38/12,
Appendix D:

→ Scope of ICAO activities:

- Assist Member States in achieving and maintaining competency of aviation personnel through the ICAO Aviation Training Programme.



ICAO, States and Industry Role

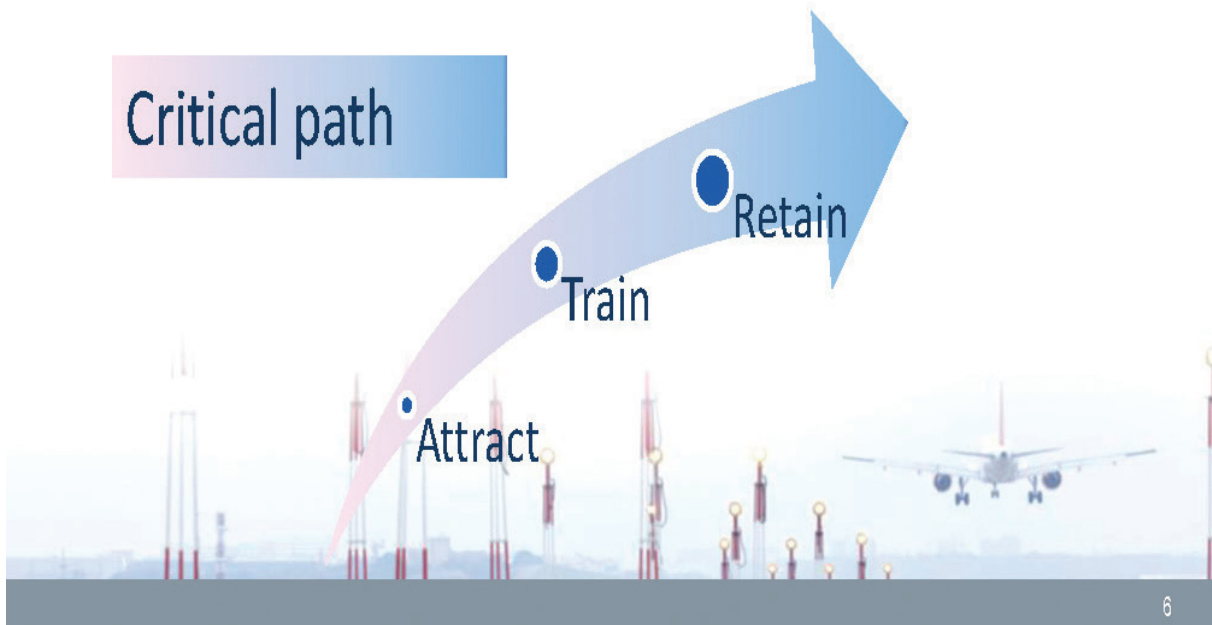
Human Resources Development Strategies

Critical path

Attract

Train

Retain



Outline

- ICAO, States and industry role
- ICAO Training Policy
- Global Aviation Training Office
- ICAO TRAINAIR PLUS Programme
- Working together



ICAO, States and Industry Role

- ICAO is the driving force for:
 - Development of SARPs
 - Development of guidance material
 - Coordination of global aviation initiatives
 - Coordination and implementation of international legal instruments



4



Seminar



Cap. Mostafa Hoummady
Global Aviation Training
Manager at ICAO



ICAO UNITING AVIATION

NO COUNTRY LEFT BEHIND





programming that allows the reduction of fuel consumption and of carbon dioxide emissions, and the purchase of ground equipments for electricity generation and air conditioning inside the aircrafts, in order to reduce the utilization of aircrafts generators that consume larger quantities of fuel, and the purchase of a device for the aircraft engines cleaning and the setting of a preventive program for the engines cleaning once every six months for each engine; as the accumulation of dust and lubricants on the engines causes the increase of fuel consumption, and also the fleet renewal.

Thus Tunisian airlines were able to control the fuel consumption and to maintain as much as possible a sound environment; the Tunisair company reduced its annual fuel consumption by about 13600 tons which means 42000 tons of dioxide carbon, and Tunisair Express was ranked first in the world in 2014 according to the global ranking «Atmosfair Airline Index» whose mission is to rank the carbon efficiency of the largest airlines of the world.

As for the European policy about emissions trading, Tunisia adheres to the consideration of ICAO the only body authorized to regulate air transport emissions and this under the Kyoto Treaty; and we refuse any proposal in contradiction with the ICAO general assembly resolutions, and we are committed to the positions of IATA and AACO under the ICAO resolutions.

In the framework of the implementation of the future air navigation systems by satellite, ACAC is working hard in this regard. What are your suggested recommendations for the optimal implementation of the Arab coordination mechanisms regarding the air navigation field?

The use of satellites in air navigation became among the initial strategies of countries in this field as an alternative to the preceding technologies, and this is due to many factors such as the availability of satellite signals everywhere on earth and the precision of the positioning using this technique.

And as a mean of development, and a fundamental element in the competition, the air transport sector, that is a pillar of the social and economic development, gained a special care and a high priority in terms of the integration of the air navigation by satellite.

Tunisia participated actively in the Euromed project for aviation, and the relevant administrations in the Ministry of Transport followed up the different steps of the project concerning the air navigation by satellite as follows:

- Preparation of precise technical studies and feasibility studies about the possibility of the navigation by satellite service expansion (EGNOS) in the Mediterranean countries,
- Setting a planning for the air navigation by satellite services in the Mediterranean region,
- Preparation of precise landing procedures on the terminals of Monastir airport after providing EGNOS signal at a level allowing the use of precise landing on the terminals in this airport.
- The comparison of the regulations harmony in Tunisia in the field of air navigation satellite to the international criteria and the European regulations,

- The preparation for bilateral negotiations with the European Commission to adopt EGNOS system in order to develop the agreement that the Ministry of Transport signed with the European Commission in the field of air navigation by satellite.

In this context, I suggest to urge the Arab countries to find the solutions for overcoming the technical barriers to begin effectively the exploitation of the air navigation by satellite through:

- The provision of sufficient signals of satellites in their airspaces allowing the adoption of the automatic precise landing in their airports,
- The equipment of ground infrastructure, and the completion of the regulatory framework providing the required services for the full utilization of the air navigation by satellite in the Arab region.

What is the position of training in the context of the Arab civil aviation development? And can you kindly give us a brief about the role of the Tunisian academies in this regard?

Training is important for civil aviation due to the technical aspects of this sector that requires a continuous training on the ICAO international criteria, and also to create jobs in the other hand.

That's why the promotion of the training system is among the most important strategic goals, and the 8 Tunisian certified training centers aim to apply the ICAO criteria by adopting the same manuals used globally in order to ensure the best level of training in the civil aviation sector.

How do you perceive the consumer protection subject? And what is your approach to deal with this subject?

Tunisian aviation still doesn't have regulations for consumer protection even if this is a fundamental subject, but we started the preparation of draft regulation texts by inspiration from the European expertise in the regulation of this field.

Next year, ACAC will celebrate twenty years from its establishment. What is your opinion about the future of ACAC work? And do you have directions or additions in order to promote its work?

ACAC is the «umbrella» of the Arab civil aviation, and we must support it and provide it with necessary resources to achieve its goals.

So I think that its important to enhance the integration between ACAC and the League of Arab States so that they can together promote the Arab economic system, and especially the Arab civil aviation.

It is also important to enhance the financial resources of ACAC to enable it to perform its training role at its best capacity.

Thank you so much for you valuable responses to this interview, one word to conclude?

Thank you for this interview and I hope more success for the ACAC goals aiming to develop the Arab civil aviation.



Interview

gation systems planning and development programs in Africa, Oceania, and Europe; and Tunisia participates in the works of the African European group for the air navigation planning and implementation, and also follows the programs and criteria of the European Aviation Safety Agency -EASA.

Two audit operations were performed in Tunisia in 2004 and 2009 where Tunisia got a non-conformity rate in 2009 of 28.11%

And the deficiencies written from the ICAO were related to supporting the human resources, applying the training programs, and reorganizing the general direction of civil aviation taking in consideration the financial autonomy.

We are ready to cooperate with our partners and friends to exchange expertise in the sector of safety monitoring, and in working on the establishment of a regional unit to ensure the real exchange of data related to safety; and to support the cooperation between the Arab countries in order to overcome the deficiencies, and to cooperate with the specialized international organizations in order to take benefit from the regional initiatives in the sector.

Tunisia is currently conducting a study of the possibility of joining the regional unit for safety monitoring that ACAC intend to establish, based on the results of the ICAO feasibility study that suggested the self financing from the member countries; and to limit its role to an advisory one in the first stage.

What are the actions that you have taken to address the challenges related to air security? And what are your real directions to reduce the risks and the criminal acts threatening the civil aviation security?

In the framework of the harmony with the international requirements in the field of civil aviation, and in implementation of measures provided for in Annex XVII of the ICAO Chicago convention, Tunisia prepared a set of national legislations and programs in the field of civil aviation since 2003 from which we mention:

- The creation of the civil aviation security unit under the order number 2429 in 2003;
- The civil aviation security national program ratified since 2003;
- The national program for training in the civil aviation security field ratified since 2004;
- The national program for the civil aviation security quality control ratified since 2006;
- Tunisian airlines security programs;
- All Tunisian airports security programs;
- The supply company security program.

As for the measures taken to tackle the challenges related to air security:

•Coordination between the different interfering parties to enhance the security system at the domestic and internatio-



nal levels for our international airports;

•Securing the perimeter of airports from inside and outside in coordination with all the relevant parties at the national level;

•Intensification of the control over all the crossing points;

•Enhancing the security detection equipment (concerning passengers, cargo, and mail) and supporting the human resources while being keen on their training to enable them to handle these equipments.

•Passenger educating with regard to respect and compliance with security procedures;

•Enhancing the security procedures in the security zones in the airports through periodic controls in coordination with all the interfering parties;

Concerning our directions to reduce the risks, they are as follows:

•Reviewing the national legislative texts and the security legislative system development to comply with the international legislations.

•In the global scope, we coordinate with all the countries with regard to civil aviation protection from the illegal interference, and all what may affect the civil aviation security and safety through enhancing the security system;

•Connection of Tunisia to the global communication group regarding information sharing;

•Focus on the bilateral cooperation in the field of civil aviation security: the Tunisian-French cooperation, the Tunisian-British cooperation, and the Tunisian-Japanese cooperation.

What are your measures regarding the reduction of aviation emissions that affect the environment? And what is your opinion about the European policy regarding the emissions trading?

The environment sector is an important component of the policy developed by the Tunisian civil aviation authority as a determinant element for competition, and the Tunisian aviation industry is working hard to protect the environment and to reduce the carbon emissions through a strategy derived from the ICAO resolutions and especially the recommendations arising from the 38th session of the general assembly, the strategy of the IATA, and the guidelines of the Arab and regional organizations.

And this strategy is basically based on:

•Enhancing the infrastructure of Tunisian airports through the promotion of the airspace control equipments, the airports and their equipment with sufficient ground equipments in order to reduce the use of aircrafts engines; and also the expansion of the congested aircrafts parking positions to reduce the pre-landing time, and also addressing the environmental, noise and air pollution,

•The rationalization of fuel consumption for the airlines through the acquisition of a sophisticated system for flights



achievement of this program. The company has regained its activity let alone that it has boosted its fleet during last June with an A330 aircraft that it will support with another similar aircraft, and this in preparation to access the long range markets such as Montreal in Canada and Beijing in China, and to support its presence in the African market.

What are the future projects concerning the development and construction of facilities in the Tunisian airports?

Many infrastructure projects for airports were scheduled as follows:

•Expansion of Tunis Carthage International Airport:

Considering the air transport development expected in the next decade, and knowing that this airport exceeded its maximal capacity of 5 million yearly passengers, it was decided to expand the airport (terminal) so that the capacity reaches in the first phase 7.5 million passengers and 10 million passengers in the second phase.

•Tunis Carthage International Airport infrastructure rehabilitation:

In the framework of the rehabilitation of Tunis Carthage airport infrastructure, the project of the rehabilitation of a terminal and aircrafts pathways in the airport was approved (reinforcement of the runway and taxiways).

•Expansion of the aircrafts parking in Sfax Airport:

Considering the notable development of air traffic in Sfax airport, an expansion program of the aircrafts parking in the airport was scheduled through the creation of 4 additional aircraft parking positions.

•The project of the construction of a new airport:

Due to the incapacity of Tunis Carthage International Airport to receive more traffic, a feasibility study will be prepared for the construction of a new airport, in order to harmonize the expected air traffic development due to the open skies.

Can you please give us a brief about the integrated development policy of air transport and tourism?

Air transport plays a central role in the development of tourism through the promotion of air connectivity of Tunisia to the most important tourism markets, with the continuing work on the access to new and emerging tourism markets, and the support of the infrastructure of airports and the enhancing of their services quality to ensure the reception of the tourism groups in the best and safest conditions.

An in order to ensure the maximum number of tourists, the Tunisian civil aviation authority initiated:

•Following the plan of gradual liberalization of air transport in



all the Tunisian airports, at the national and international levels,

- Accelerating the procedures of licenses assignment to foreign airlines,
- Opening new lines towards new touristic destinations for Tunisair,
- Exempting the foreign airlines from the services fees in the international airports of Tabarka and Tozeur which are touristic airports by excellence,
- Following the open skies policy in Tabarka international airport since 2005,
- Licensing some low cost carriers to run flights towards Tunisian airports (Monastir, Djerba...).

Licensing the airports is among the biggest challenges with the ICAO; what are the measures that you have taken concerning the international airports licensing in Tunisia?

In the framework of the airports licensing follow up for the airports open to the public aviation, I am honored to give you a brief about the licensing operations and the international big airports licensing follow up that began in 2007 with informal audits followed by real audits for all the international airports that received in 2009 a valid airport rehabilitation certificate as long as the airport operator applies the regulations in force and implements the corrective plan written in the airport guidebook.

After the comprehensive system audit operation performed by ICAO in the Tunisian authorities in 2009, this procedure was reviewed by altering the airport rehabilitation certificate validity period to be from one renewable year to five renewable years, and also a yearly field audit program was approved to control the airport exploitation safety.

And in the framework of the technical cooperation with our close partners and friends, and in order to exchange the knowledge in the field, we performed in 2014, at the request of the Mauritanian civil aviation authority, field visits to share the Tunisian expertise in the field, and we are ready to support the suggestions related to the technical expertise exchange.

What are the measures that you take in order to comply with the ICAO requirement concerning safety criteria? Also, ACAC is intending to establish a regional unit for air safety monitoring, what are the benefits that may be expected from this unit?

Tunisia was keen to keep up with current air safety developments at the regional and international levels, and a comprehensive review is being made for the legislative and regulatory framework, especially concerning the safety monitoring tasks in accordance with the international criteria and the European regulations in order to ensure the required safety level.

On the other hand, the relevant administrations of the Ministry of Transport made a benchmarking of all the air navi-





Interview

To keep pace with the global trends, Tunisia prepared a plan based on these pillars:

At the national level:

- The full liberalization of the irregular air transport since 1974,
- Licensing the private companies to exploit the regular air transport activity gradually (such as Nouvelair since 1990 and Syphax Airlines in 2012),
- Enabling the private companies to operate the airports open for civil aviation, such as the international airports of Enfidha and Monastir.
- Opening the skies in the airports of Tabarka and Tozeur since 2005,
- Completing the programs of the national airline rehabilitation in order to enhance its competitiveness and to prepare it to tackle the competition.

At the North African level:

- The air transport was liberalized to the third and fourth freedoms with both Libya and Morocco,

At the Arab level:

- We signed the Damascus convention on December 2004, and we opened the skies with many Arab countries such as KSA, Yemen, Oman, Libya, and Morocco...

At the African level:

- We apply the Yamoussoukro resolution concerning the liberalization of air transport services and the creation of a consolidated African air transport market, and the convention was ratified by the African Union leaders in Lomé during July 2000.

At the European level:

- Due to the importance of the air traffic between Tunisia and the European countries (around 80 % of the total traffic is between Tunisia and the EU countries), we received from the European Commission a project for the air transport services liberalization between Tunisia and the EU including provisions related to appointment, ownership, and actual control of the airlines in order to adapt them to the federal laws so that any federal country can appoint an airline owned and controlled actually by another federal country.

And the open skies agreement includes two parts:

- An horizontal agreement related to the appointment of airlines from the two parts and the distribution of the networks,
- A comprehensive agreement related especially to the transportation rights and to the market access mechanisms and competition rules,

And the suggested agreement is aimed especially to:

- The liberalization of the air transport rights (passengers and cargo) and the removal of restrictions on the capacities and on the number of flights,
- The liberalization of the air transport services fees,
- The expansion of the appointment of airlines so that any federal country may appoint an airline owned and actually controlled by another federal country,
- The creation of an equal competitive environment for practicing the air transport activities through the respect of the competition rules and the cancellation of the grants that will

breach these rules,

- The achievement of the legislative harmony especially in the sectors of safety, security, air transport management, and environment and consumer protection,
- Supporting the cooperation in the area of air navigation in order to create a common air space and to expand the Single European Sky.

Two sessions of negotiations were held so far:

First session: June 2013 in Tunis: Exchange of views about the foundations on which the open sky agreement must be created,

Second session: December 2013 in Brussels: A significant progress was achieved with the EU and the horizontal agreement was discussed.

In recent years there was an advanced private airlines creation pace in Tunisia; what is your opinion about this change? And what are the procedures that enable the private investors to invest in the air transport sector in Tunisia?

Believing in the integration and partnership between the public and private sectors, the Tunisian civil aviation authority has been encouraging the private investors in the air transport sector.

In this context, the new airline specialized in the irregular air transport was established in 1990 and in 2012 the airline Syphax specialized in air transport was created.

Furthermore, the investment in airports was opened for private investors such as the granted right to the Turkish company TAV that is exploiting currently the international airports of Monastir and Enfidha.

The responsibility of the civil aviation authority is big knowing its role as the regulator of the sector and it is important that the authority develop a clear and stable referential legal framework especially concerning the technical and fiscal criteria. Concerning the exploitation of the air transport activity, there is a set of conditions from which the majority aims to encourage the investment in addition to the laws in force in the field of air transport.

Tunisair is a company with a rich history full of successes during many years, where it is now in the context of the challenges facing the air transport industry?

Tunisair Company is the source of pride of the Tunisian civil aviation, but it is witnessing since 2011, and due to the global political and economic fluctuations, a big decrease in its financial profits as a result of the decrease of its activity.

In order to address this situation, many urgent and firm measures were taken and consisted basically of the development of a structural reforms program (financial, commercial, regulatory...)

In the short and medium terms, to enable the company to overcome the difficult experienced financial conditions, and to prepare it to tackle the competition that will result from the open skies with the UE, with detailed deadlines for the





ments in the air safety and security sectors, along with the air transport development according to the civil aviation international standards; and through enhancing the sector indicators in terms of its contribution to the national economy.

The most important strategic directions of the Tunisian civil aviation sector are:

- Enhancing the ability of the civil aviation authority to regulate the sector and to increase its contribution to the national economy,
- Adapting the civil aviation legislative and regulatory framework with the European standards, especially in the areas of civil aviation safety and security, air navigation and consumer protection,
- Supporting the competitiveness of the national airlines,
- Continuing the negotiations with EU to conclude the open skies agreement; in a way that serves our national interests,
- Developing the Tunisian airports infrastructure and increasing their capacity in parallel with the expected development of the air traffic in the light of the open skies policy.

What are the outlines of your policy and operational actions for the air transport enhancing and development?

The air transport strategy is focused on increasing its contribution to the national economy, on ensuring the sustainability of its institutions and the support of their competitiveness and the maintaining of their financial capacity in order to address the globalization and liberalization policies.

And we adopted a reform and incentive policy aimed to the air transport development as a whole and to enhance its position as an important element in the national economy.

A business strategy was adopted for Tunisian airlines based mainly on the development of their activity and the support of their position in the traditional markets with economic profitability; and ensuring their presence in the emerging markets like the African market; and also opening long range lines such as Canada and China destinations and also encouraging them to engage in an air alliance and to conclude strategic partnerships.

Tunisia is also encouraging the investment in air transport through the facilitation of the procedures for obtaining the necessary licenses in order to create the projects in this sector, and through encouraging the private companies to promote their activities and to have access to foreign markets.

The airports are a great pillar of the national economy development due to their provision of jobs, so Tunisia is trying to develop the capacity and air traffic in its airports especially the domestic ones through infrastructure and expansion projects.

Tunisia also taken incentive measures aimed to enhance the domestic connectivity through encouraging the airlines to run flights towards them; these measures are:

- Exempting airlines from airport and navigation services fees in these airports,
- Awarding a compensatory grant to the domestic airways (Tunisair Express) to encourage it to run more domestic flights,
- Simplifying of the procedures for obtaining the licenses in order to exploit entertainment activities and tourism promo-

tion using aircrafts and air sports events.

How do you perceive the future of Damascus convention implementation?

ACAC adopted in 2004 a common convention aimed for the liberalization of air transport services between Arab countries, and only 8 countries have ratified it so far (Jordan, Syria, Palestine, Lebanon, the UAE, Yemen, Oman and Morocco) from a total of 22 countries.

And this convention gives liberalization rights to run flights without any restrictions on capacity or aircraft model, and set a phased schedule to apply its provisions.

But many countries have not ratified this convention due to the disparity of perspective between a conservative position enshrining the principle of state sovereignty according to the first article of the Chicago Convention 1944; and a liberal position enshrining the principle of the competition between airlines without the interference of the state.

Thus, in the light of the disparity of perspectives, the Arab air liberalization that will be a great step in the Arab civil aviation, from my point of view will be dependent on achieving basic initial steps such as ensuring the competitiveness of national airlines and the legislative harmonization, it is also important to work gradually in time and positions in order to rehabilitate the civil aviation sector whether in terms of airports or airlines first to become able to compete, and we must achieve these steps before any liberalization:

- Equipping the airports infrastructure to ensure their capacity to handle the expected increase in the air traffic as a result of the open skies policy,
- Rehabilitating the airlines to have an economic strength sufficient to tackle the expected competition knowing that the air liberalization may lead to the decrease of the market shares of national airlines, and thus to a decrease in their profits,
- Unifying the Arab legislations especially in the civil aviation safety, security, air traffic management, and environment and consumer protection,
- Removing or easing of restrictions on visas between Arab countries.

There are strong trends for the open skies policy, so do you have such agreements? And what is your opinion about the repercussions of the open skies policy on the Tunisian air transport future?

The challenges in the regional and international scopes are especially:

- The increase of the air transport liberalization at the international and regional levels (European, Arabic, and African).
- The removal of regulation restrictions and the adoption of more flexible standards concerning the market access, the companies ownership, and the orientation towards the open skies agreements.
- The ferocity of the competition due to the emergence of important alliances and mergers between airlines, and the increase of the number of low cost carriers);
- The increasing importance of the civil aviation safety and security requirements.



Tunisian Aviation – Keeping Pace with Global Trends

ACAC talks to His Excellency Mr. Habib Mekki, the DG of the Tunisian Civil Aviation, about his views and perspectives about the industry changes and challenges in the Arabic, regional, and international scopes.



The civil aviation sector is witnessing enormous and fast developments. In the midst of these changes, what is your perspective concerning the future of the Arab Civil Aviation?

In recent years, the governing legislation of air transport is witnessing major developments, and new global trends based mainly on free competition and market rules, making the sector more open toward the full removal of restrictions; and this resulted in business alliances that contributed in the expansion of a fierce competition in all the world regions regardless their economic policies.

And to keep pace with these deep and fast changes and developments witnessed by the international air transport market, the Arab countries have adopted a reform policy to meet the future challenges, and were thus gradually engaged in the international air transport liberalization policy; and some countries in the Arab Gulf and the Middle East were proactive in this area. The Arab civil aviation system is witnessing major developments through the increasing number of airlines and the growth of air connectivity between the Arab countries.

In the context of the development of alliances and blocs and especially from EU countries, the Arab aviation authorities must create a unified vision and enhance the partnership and cooperation between them in order to achieve a common

strategy that will enable us to tackle the fierce competition.

As the DG of the Tunisian Civil Aviation and a supervisor of the future strategy implementation, what are your plans for the promotion of the civil aviation sector in Tunisia?

The civil aviation industry in Tunisia is among the most important economic sectors, a key driver for tourism and international trade development, and plays an important role in the support of the production and services sectors, and also in tourism, exports, and local development in support of the national economy growth through:

- The contribution in GDP (at a percentage of 4%).
 - The provision of 14.000 direct jobs and 20.000 indirect jobs.
 - The support for the local development through the contribution of domestic airports projects in the national economy.
- This sector has gained a growing interest in recent years, particularly the investment models and projects performance developments, along with the development of many operational plans and mechanisms aiming to promote this important sector, and to improve its efficiency and profitability so that it will have a better international rank.

The national authorities adopted a reform policy to address the future challenges through the adaptation of the institutional and legislative system with the international require-



How clean is your plane?

Aeroplanes are infamous as breeding grounds for bacteria, with tray tables, seats and blankets singled out as the worst offenders on board. But an entrepreneurial team are hoping their new invention will revolutionize the cleaning of aircraft and help airlines win the battle against bacteria. Arthur and Mo Kreitenberg, (A father and son team), have created a robot, called the Germfalcon, which uses ultra violet light to kill bacteria throughout the cabin. According to the businessmen, germs such as E.coli and MRSA can linger for up to a week on surfaces within an aircraft and there are no clear rules on how often aeroplanes should be cleaned. But the family team has developed the unusual new robot as a way to counter issues with cleaning the interior of a plane - which currently only takes place a few times a year. When the plane is parked and empty, the device, which is the size of a drinks cart, patrols the aisles using motion sensors to navigate itself. As it does, it spreads its two 'wings' over the seats on either side.



Chief executives of Arab airlines in IATA Board of Governors

The 71st AGM of the International Air Transport Association (IATA), which was held in Miami on 7-9 June 2015, elected the Director General of Saudia, H.E. Eng. Saleh N. Al Jasser, as a member in the IATA Board of Governors. Moreover, H.E. Mr. Akbar Al Baker, Group Chief Executive of Qatar Airways, was re-elected

as a member in the Board. This Arab airlines' representatives in the IATA Board of Governors become as follows:
•H.E. Mr. Akbar Al Baker / Group Chief Executive / Qatar Airways
•H.E. Eng. Saleh N. Al Jasser / Director General / Saudia

•Capt. Sameh El Hefny / Chairman & CEO / EgyptAir Holding Company
•Mr. James Hogan / President & Chief Executive Officer / Etihad Airways
The Board of Governors is IATA's highest authority. Its 31 members are elected by IATA from its member international airlines' chief executives.

ICAO Council adopts core principles on consumer protection and new Long-Term Vision for Air Transport

The governing Council of the International Civil Aviation Organization (ICAO) has established new global core principles on air transport consumer protection. The principles cover three phases of a customer's experience: before, during and after travel, and will now be considered by ICAO's 191 Member States when they develop or review their applicable national regimes. Prior to travelling, the ICAO core principles recommend that passengers should benefit from sufficient levels of advance information and customer guidance, given the wide variety of air trans-

port products in the market and associated legal and other protections which may apply. Product and price transparency is also recommended as a basic customer right. During their travel, the ICAO core principles call for passengers to be provided regular updates on any special circumstances or service disruptions which arise, as well as due attention in cases of a service disruption. This could include rerouting, refund, care, and/or compensation. The core principles also call on airlines and other stakeholders to have planning in place for situations of massive disrup-

tions characterized by multiple flight cancellations, and reiterate the fundamental right to fair access for persons with disabilities. After travelling, the ICAO core principles stipulate efficient complaint handling procedures be established that are clearly communicated to customers. The decision on the new core principles was made during the ICAO Council's most recent (205th) Session. Also adopted on the occasion was a new ICAO "Long-term Vision for International Air Transport Liberalization", which will serve as a reference point and aspirational indicator for States as they pursue related policy approaches.





Solar Impulse 2 breaks records in Japan-Hawaii flight



nical», said Borschberg, «but the second day was really getting me into the mission. It took me a while to create a relationship of trust with the airplane, which allows me to rest and eventually sleep by periods of 20 minutes with the autopilot. The experience of flight is so intense that I can only focus on the present moment and discover how to deal with my own energy and mindset.» If André's flight is successful, Bertrand will then continue this epic ocean crossing to Phoenix, Arizona (US). The journey will then take the two explorers, flying alternatively in the single-seater cockpit, across the US, the Atlantic and back to Abu Dhabi where the journey started on March 9. The main goal of this adventure is to collect millions of voices for www.FutureisClean.org, an initiative aiming to encourage governments to replace old polluting devices by new clean technology. Green technology aims to save energy, natural resources and decrease carbon dioxide emissions in a profitable way, creating jobs and economic growth while protecting the environment.

The world's first solar-powered plane is attempting to break all distance and duration world records for solar aviation, having already covered 6,190 km in 80 hours non-stop from Nagoya (Japan) to Hawaii (US). At the controls, Solar Impulse 2 co-founder and pilot André Borschberg also breaks the record for the longest solo flight in history by remaining airborne for three consecutive days and

nights, an accomplishment exceeding the American Adventurer Steve Fossett's flight on board Virgin Atlantic Global Flyer, who, in 2006, realized a 76 hours non-stop flight to circumnavigate the globe. Solar Impulse 2 has so far accomplished 80 per cent of its flight to Hawaii and is intended to fly approximately 120 hours in total before landing in Honolulu. «Can you imagine that a solar powered airplane without fuel can

now fly longer than a jet plane,» said Bertrand Piccard, initiator, chairman and pilot of Solar Impulse 2. «This is a clear message that clean technologies can achieve impossible goals!» André Borschberg is still enduring human, technical and operational challenges, navigating the high tech flying laboratory alone in an unheated and unpressurised 3.8 cubic meter cockpit. «The first 24 hours were very tech-

Passenger traffic at Rafic Hariri International Airport rises by 6% in first half of 2015

Passenger activity at Rafic Hariri International Airport grew by over 6% in the first half of 2015 compared to the same period of 2014, according to official statistics from the airport. The number of passengers in the first half

of 2015 reached 3,111,695 compared to 2,920,856 for the same period of 2014. According to a statement issued by the airport, the number of arrivals to Lebanon in the first half of 2015 increased by 6.5%, reaching 1,548,105. The number of

departures registered an increase of 5.8% to reach 1,555,011. The statement added that the number of commercial flights rose by 3.75%, to 30,835 with 15,422 arrival flights to Lebanon and 15,413 departure flights during this period.



IATA issues clarification on Cabin OK initiative

The International Air Transport Association (IATA) has issued comments clarifying key elements of its Cabin OK initiative which have been misunderstood in some reporting. The IATA Cabin OK initiative for carry-on bags aims to provide passengers with a greater assurance that their carry-on bags will travel with them in the aircraft cabin, even when the flight is full. The Cabin OK size guideline, developed by working with airlines and manufacturers, is 55 x 35 x 20 cm (or 21.5 x 13.5 x 7.5 inches). This size was calculated to make the best use of storage space in the cabin. If fully embraced by passengers, everyone would have a chance to travel with their carry-on bags on board aircraft of 120 seats or larger even when the flight is full. A number of major international airlines have signaled their interest to join the initiative and will soon be introducing operational guidelines to give Cabin OK bags priority to stay on board the aircraft when all carry-on bags cannot be accommodated in the cabin. The Cabin OK guideline is not a



maximum size limit. The maximum size of cabin baggage is set individually by each airline and is not affected by the Cabin OK initiative. The Cabin OK guideline is smaller than the size set by most airlines as their maximum acceptable for carry-on baggage. Thus, passengers with Cabin OK carry-on baggage can travel with a greater assurance that it

will be acceptable across the different airline requirements. And, when traveling on a participating airline there is a further benefit: those bags with a Cabin OK logo will have a priority (determined individually by each airline) for staying in the cabin should its cabin capacity be exceeded and some baggage needs to be moved to the hold.

RJ to launch new direct service to Iraq

Flag carrier Royal Jordanian (RJ) will commence its direct regular service between Amman and Najaf, Iraq, on July 9 - its sixth destination in the region. Captain Haitham Misto, RJ president/CEO, said that operating flights to Najaf expands the RJ network and strengthens the Levant strategy, which focuses mainly on boosting operations in the Middle East and opening new destinations in order to help the growing air transport within the region. Misto added that the service between Najaf and Amman will also serve Iraqi passengers transiting through

Queen Alia International Airport on their way to destinations beyond Amman, particularly serving Hajj and Umrah pilgrims. Passengers can also continue their travel to almost 1,000 destinations served by any of RJ's partners in the oneworld airline alliance. RJ will operate two weekly flights to Najaf, raising the number of flights between Jordan and Iraq to 31 weekly, including 12 weekly flights to Baghdad, nine to Erbil and four weekly flights to each of Basra and Sulaymaniyah, in addition to the two halted flights to Mosul.

«Qatar Airways» the third in the list of the top 10 airlines globally

13/7/2015. Travel Leisure announced the award for best airline in the world during 2015 based on a survey read traveler and views on trips and amenities, customer service and meals provided and travel programs. And Singapore Airlines topped the best rating in the world, came «Emirates» in second place and then Qatar Airways in third place.



QATAR AIRWAYS AND ROYAL AIR MAROC ANNOUNCE STRATEGIC JOINT BUSINESS PARTNERSHIP

Qatar Airways and Royal Air Maroc have announced the launch of a strategic joint business agreement on their services between the State of Qatar and the Kingdom of Morocco. Qatar Airways Group Chief Executive, His Excellency Mr. Akbar Al Baker and Royal Air Maroc Chairman and CEO, Mr. Driss Benhima signed the joint business agreement today at the Arabian Travel Market in Dubai, in the presence of international press and travel trade partners. The joint business will benefit passengers by providing enhanced links between Qatar and Morocco, greater choice of flights to more destinations and improved frequent flyer benefits. With this new agreement, passengers will be able to purchase a single itinerary combining flights on both carriers' global networks, affording them the ease of one-stop ticketing and baggage check-in. Royal Air Maroc will be operating three weekly flights with a Boeing 787 Dreamliner to Doha complimenting Qatar Airways' existing seven times weekly flights to Casablanca, giving passengers the flexibility of using a combination of flights from both airlines between Qatar and Morocco, significantly increasing their options. Qatar Airways and Royal Air Maroc will also be improving flight trans-



fers for passengers through enhancing and expanding the code-share network beyond their respective hub cities of Doha and Casablanca. "Strengthening the ties between Qatar and Morocco, the joint business with Royal Air Maroc is a major win for Qatar Airways' passengers flying to Casablanca, and beyond to destinations in Africa," said the airline's

Group Chief Executive His Excellency Mr. Al Baker. "This is great news for passengers doing business in African cities and for leisure travellers as well, and we look forward to having them experience our award-winning service, particularly as they may have previously used alternative gateways to get to their final destination."

Government to retain 75pc stake in Kuwait Airways

Kuwait's government has approved a new structure for the privatisation of Kuwait Airways under which the state will own 75 per cent of the carrier, it said on Sunday, excluding potential investors such as Jazeera Airways. Under the new proposal, approved by Transport Minister Issa Al-Kandari, 20 per cent of the airline's shares will be offered to Kuwaiti citizens, five per cent to current and retired employees, and the government will retain the rest, a statement on Kuwait's news agency (Kuna)

website said. Parliament's Financial and Economic Committee will meet to vote on the approved proposal before it is finalized. Previous proposals put government's stake at 20 to 40 per cent and allowed strategic investors to own up to 35 per cent. Kuwait's parliament first approved a plan to privatize the loss-making Kuwait Airways Corp. (KAC) in 2008, but the process has been repeatedly held up. Privatisation was initially delayed as the company planned to first restructure the airline. Kuwait Airways

agreed during 2014 to purchase 10 wide-body Boeing 777-300ER and 25 new Airbus aircraft including the A320-neos and A350s, in an attempt to launch new routes. The acquisitions raised the asset value to 2 billion dinars (\$6.61 billion), the statement said. Kuwait's low-cost carrier Jazeera Airways on May 31 said it filed an interest to acquire 35 per cent stake in the state-owned carrier. The new proposal would exclude domestic carrier competitors, such as Jazeera Airways as potential bidders.

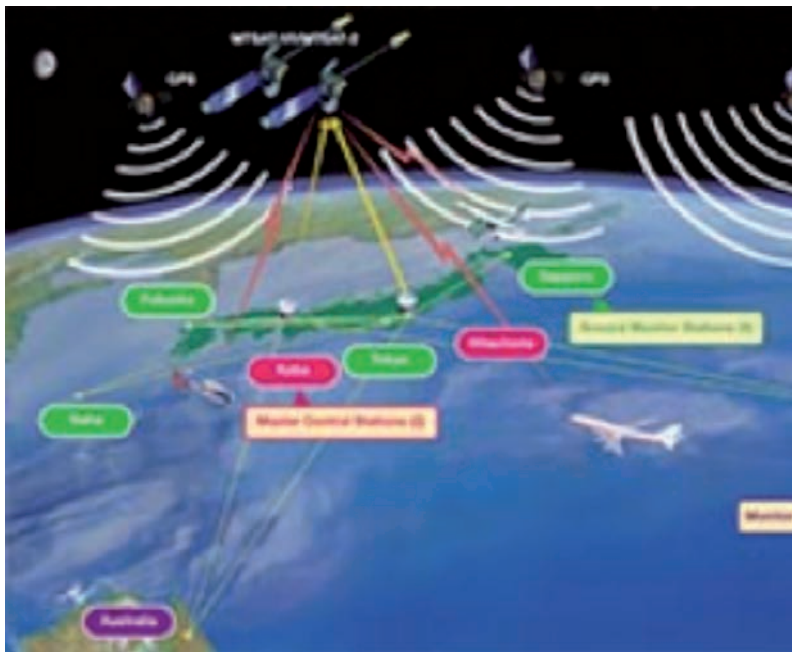
Tunisia: Tunisair Reinforces Its Fleet With New Aircraft

Tunisian fleet will be reinforced next November with a new aircraft type A320, CEO of the national carrier Saïwa Sghaier told TAP correspondent in Erbil, (capital of the autonomous region of Iraq's Kurdistan). By 2017, the fleet will be reinforced by 8 other aircraft, including 6 Airbus (A 320) and two aircraft type (A330), she added. These purchases are part of the company's strategy to enhance its positioning on the Mediterranean market through reinforcing its fleet, diversifying and introducing new products, stressed Sghaier who was speaking on the sidelines of the inauguration of the sales office of Tunisair in Erbil after the launch of the first direct flight between this city and Tunisia last June 1. On its

part, Tunisair Technics (subsidiary of Tunisair in charge of aircraft technical maintenance and equipment of the company) has set up a new strategy based on entry into international markets by providing services to foreign airlines. The company has already completed the maintenance of a number of airplanes of foreign companies, including «Ghedames Air» and «Libyan Airlines,» noted Imed Mhiri, Director General of Tunisair Technics. Tunisair Technics, which currently employs 1,200 workers, will sign two partnership agreements to train aircraft technicians in standards of the quality management system PART 147, besides modernising aircraft maintenance workshops.

Air traffic management focus of key meeting

The Transportation and Telecommunications Ministry will host the 15th meeting of the Middle East Regional Air Navigation Planning and Implementation Group. It will discuss a number of topics including air traffic management in the Middle East region, search and rescue, flight information and communication, navigation, surveillance systems, meteorology, aeronautical information systems, and safety reports prepared by the Regional the Middle East Regional Monitoring Agency which is chaired by and hosted by Bahrain. «We expect to see strong representation from all of the countries in the region as well as some from outside the region, and international organisations involved in planning and implementation of air navigation systems at this important meeting,» Transportation and Telecommunications Ministry acting under-secretary for civil aviation affairs Ahmed Al Nemah said. «The topics that are set to be discussed at the meeting are all in support of implementing the Middle East Region



Air Navigation strategy which has been developed as per the ICAO Global Air Navigation Plan. «Bahrain has exceptional strength in the field of air navigation

management gained from more than 60 years' experience in the region, dating back to the 1950s.»

Saudi Arabian Airlines in talks to buy 50 Airbus planes

European planemaker Airbus is in talks to sell up to 50 aircraft to Saudi Arabian Airlines, sources familiar with the matters told Reuters on Sunday. The deal could include 30 A320neo planes and up to 20 A330 aircraft, the sources said, speaking

ahead of the June 15-21 Paris air show. Based on list prices, the deal could be worth around \$8.2 billion. French newspaper La Tribune earlier reported Saudi Arabian Airlines was close to a deal to buy A330 planes.



News

The appointment of HE Abdullah Al Subaie as the Chairman of Qatar Civil Aviation Authority QCAA

When the Emir Sheikh Tamim Bin Hamad Al-Thani issued the Emiri Decision No. (26) of 2015 appointing Mr. Abdullah Nasser Turki Al Subaie as Chairman of the Civil Aviation Authority to succeed Mr. Abdul Aziz Mohammed Al Noaimi. Mr. Abdullah Al Subaie has served as the director of the joint services department at QCAA; he is well known for his high human values, his outstanding communication skills, and his high sense of responsibility in terms of the optimal management of human resources and financial affairs. Mr. Al Subaie has an extensive experience in the civil aviation sector acquired through his involvement in various projects, conferences, summits, and meetings at the Arabic, regional, and international levels.

Gaining the great honor of being appointed to this high level position is an evidence of his successful career path characterized by outstanding skills and valuable achievements. These qualifications are also in harmony with the effective role that the State of Qatar plays in terms of the continuous support provided to all ACAC activities.

On this occasion, the ACAC Magazine department is honored to extend its warmest congratulations to HE Al Subaie on his appointment, and takes the opportunity to wish him every success in his new duties.



MoU with the Arab Tourism Organization



A memorandum of understanding was signed on 8 June 2015 between the Arab Civil Aviation Commission and the Arab Tourism Organization by Mr. Mohamed Sherif, Director General of

ACAC, and Dr. Bander bin Fahd al-Fehaid, Head of the Arab Tourism Organization, and in the presence of His Excellency Dr. Nabil ElAraby, the Secretary General of the League of Arab States, accompanied by his deputy Ambassador Ahmed Ben Helli, and also Dr. Mohammed Bin Ibrahim Al-Tuwajjri, the Assistant Secretary General of the Arab League for Economic Affairs.

This MoU was signed in the framework of cooperation and integration between the specialized Arab organizations in order to achieve the Arab common interests and the charter of the League of Arab States. This MoU is mainly aimed to the cooperation in many fields including the exchange of information and statistical data and even economic studies about how to encourage tourism and therefore create a thriving air transport industry, the organization of joint workshops and seminars about the role of air transport as a support for the tourism movement within the Arab world, and also about the impact of tourism and civil aviation on the national economy and other similar topics.





E DITORIAL

Mohamed Ibrahim Sherif

Director General Arab Civil Aviation Commission(ACAC)



Importance of training in development of civil aviation

The cornerstone for the development of any sector, institution or company is the capacity of human resources and the extent to possess professional for renewable and knowledge of the ingredients that keep pace with technological developments and new innovations, approaches and modern roads and successful methods in management, which confirms the consolidation of the status of education and formation , training and rehabilitation in all strategic policies, including the sector of Civil Aviation who knows developments and transformations require accelerated rehabilitation and continuous training of human resources, especially in the technical side to deal with the mechanisms and technological equipment which needs operation and maintenance optimally and required quality.

International Civil Aviation Organization has adopted a strong and binding procedures for Contracting Member States to emphasize the importance of formation and training where the organization headed towards many new operational concepts by supporting the transition from track-based to performance based orientation, which requires training and formation of the human element capable of running departments and sections of aviation system , capable to operate the modern technological equipments and to spread the benefits to aircraft operators and airspace users, as well as equipment electronic for aviation security , in addition to the procedures of the economics of air transport , Aviation Airworthiness , management of airports , aviation laws , aviation environment and the reduction of emissions, taking into account the new role of regional organizations .

The development and the modernization in the field of civil aviation industry is going very fast by virtue of competition between manufacturers that drive toward greater innovation and other relevant factors , accuracy and quality of technical products. So to keep the Arab aviation market globally in continuous competition , necessary training and qualification of human resources of engineers and observers, administrators and specialists in various fields of civil aviation .

Keeping abreast of developments and technical innovations , daily views and the accuracy of operation , all these factors pushing everyone to engage in the configuration and training by participating in renewable formative seminars , training courses and specialized workshops in accordance with a detailed program that includes the requirements of the labor market and to absorb new knowledge and experience in order to rehabilitate and to provide specialized employees.

Under the new policy of Arab Civil Aviation Commission which gives priorities to formation and training by delivering a training program with detailed agenda includes all the terms of reference, to give chance to candidates from Member States to take advantage of new developments, information and knowledge in the areas of security , safety, air transport , environmental influence, aviation law, management, economics , marketing and trade, by international experts for providing the participants the new information and technologies.

The Arab Civil Aviation Commission adopt the policy of formation and training to enhance cooperation and relations and to exchange of experiences and expertise between member states and regional and international organizations including training institutions.

The human resources investment by formation, training and rehabilitation is the actual object to meet the challenges and engage in the process of development and growth to achievement of the desired objectives to keep the Arab Aviation system safe and secure among other similar regional systems.





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

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 by Arab Civil Aviation Commission

General Supervision
Engineer
Mohamed Ibrahim Sherif
DG. ACAC

Editor in Chief
Engineer Brahim Benomar

Editorial Secretary
Zineb Errouali
Onissi Mohammed

Design Responsibility
Ayoub

E-mail:
acac@acac.org.ma

Website:
www.acac.org.ma

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

Phone:
(+212) 537 658340/658323

Fax:
(+212) 537 658111/658154

N°. Legal Deposit: 165/2000
ISBN: ISSN 1119 - 3053

All rights reserved

Acknowledgement

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



Editorial

Eng. Mohammed
Ibrahim Cherif
DG. ACAC

News

MoU between ACAC
and Arab Tourism
Organization



Interview

with **Lahbib Mekki** :
Tunisian DG GDCA



Seminar

ACAC seminar
of training
ICAO Presentation



Articles

• CIVIL AVIATION SEARCH
AND RESCUE



• Expected design for
Commercial Aircraft
• ECAC – ACAC Cooperation

Carte réseau

Lignes régulières



live for the day

Tunisair au coeur de l'Afrique

tunisair.com



ARAB AVIATION



Issue 24

Issued by Arab Civil Aviation Commission (ACAC)

September 2015

Expected Design For Commercial Aircraft



interview

with **Iahbib mekki**
TUNISIAN
DGCA



Report

MOU was Signed with Arab Tourism Organization

news

Subaie is The chairman of Qatar CAA

