



مجلة تصدر عن الهيئة العربية للطيران المدني

الطيران العربي

يوليو 2017

العدد 29

acac@acac.org.ma

www.acac.org.ma

معرض باريس للطيران الحصيلة والمستجدات



صوار

مع الدكتور محمد بن ناصر الزعابي
الرئيس التنفيذي للهيئة العامة للطيران العماني



أخبار

الأسبوع العربي للتنمية المستدامة



فعاليات

خلاصات المجلس التنفيذي 56
للهيئة العربية للطيران المدني





ARAB AVIATION



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



Our Contact : acac@acac.org.ma

www.acac.org.ma

المشرف العام:

المهندس محمد إبراهيم شريف
المدير العام

رئيس التحرير:

المهندس إبراهيم بنعمر

هيئة التحرير:

السيد حسن ميرغني

المهندس محمد رجب

المهندس عاطف عجيلي

سكرتارية التحرير:

السيدة زينب الروالي

جرافيكس:

السيدة كوثر ازغيري

البريد الإلكتروني:

acac@acac.org.ma

الموقع الإلكتروني:

www.acac.org.ma

العنوان:

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

العنوان البريدي:

صندوق البريد 5025 الرباط / السويسي المملكة المغربية

الهاتف:

(212) 537 658323/658340

فاكس:

(+212) 537 658154/658111

رقم الإيداع القانوني:

2000/165

ردمك:

ISSN 1119 – 3053

جميع الحقوق محفوظة

شكر وتقدير

يتقدم المشرف العام لمجلة الطيران العربي بتشكراته وتقديره لكل من ساهم في إثراء هذه المجلة بالمقالات واستطلاعات وأخبار وإعلانات إخبارية، وشكر خاص إلى سلطنة عمان على المساهمة القيمة في هذا العدد.



06

فعايات:

خلاصات الاجتماع 56 للمجلس التنفيذي



05

افتتاحية:

بقلم المهندس محمد إبراهيم أحمد شريف



16

مطارات:

المحطة الجديدة لمطار فاس



09

أخبار الطيران:

57.5 مليار دولار قيمة مشاريع الطيران في دول "التعاون"



22

حوار:

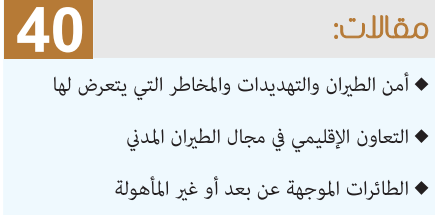
مع الدكتور محمد بن ناصر الزعابي / الرئيس التنفيذي للهيئة العامة للطيران العماني



20

أخبار الجامعة العربية:

الأسبوع العربي للتنمية المستدامة



40

مقالات:

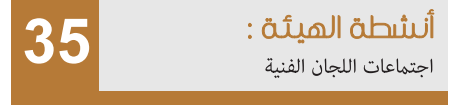
- ◆ أمن الطيران والتحديات والمخاطر التي يتعرض لها
- ◆ التعاون الإقليمي في مجال الطيران المدني
- ◆ الطائرات الموجهة عن بعد أو غير المأهولة
- ◆ أولويات أمن الطيران بالمنطقة العربية



33

تقارير:

رئيس مجلس الإيكاو ومتابعة خطة كورسيا 2021



35

أنشطة الهيئة:

اجتماعات اللجان الفنية



52

معارض:

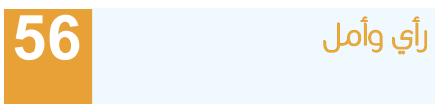
معرض باريس للطيران / حصيلة ومستجدات



49

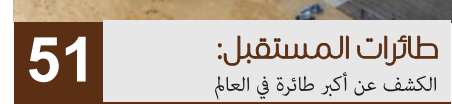
طب الطيران:

آلام الأذن في الطائرة



56

رأي وأمل



51

طائرات المستقبل:

الكشف عن أكبر طائرة في العالم

تعريف الهيئة



الهيئة العربية للطيران المدني

1/ إجراء البحوث وإعداد الدراسات، حسبما يلزم، بشأن الجوانب الاقتصادية والتنظيمية والقانونية والفضية 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 .

إنشاء الهيئة

■ الهيئة العربية للطيران المدني هي منظمة عربية متخصصة تابعة لجامعة الدول العربية تهدف إلى توثيق التعاون والتنسيق بين الدول العربية في مجال الطيران المدني وتطويره. أنشأت في 7 فبراير 1996 عندما دخلت اتفاقية إنشائها حيز التنفيذ، وقد عقدت جمعيتها العامة الأولى في 4/5 يونيو 1996.

صادقت على هذه الاتفاقية حتى الآن 18 دولة عربية، بينما باقي الدول العربية بصدد التصديق.

أهداف الهيئة

تتمثل أغراض وأهداف الهيئة في تزويد سلطات الطيران المدني في الدول الأعضاء بإطار للعمل المشترك من أجل:

■ وضع تخطيط عام للطيران المدني بين الدول العربية قصد تنمية وتأمين سلامته.

■ النهوض بالتعاون والتنسيق الواجب بين الدول الأعضاء في مجال الطيران المدني ووضع الأسس الكفيلة بذلك ليكون ذا طابع موحد.

■ العمل على تنمية وتطوير الطيران المدني العربي بشكل يستجيب لحاجيات الأمة العربية في نقل جوي آمن وسليم ومنتظم.

أجهزة الهيئة

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

اختصاصات الهيئة

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

الهيئة العربية للطيران المدني في خدمة التنمية وتعزيز العمل العربي المشترك

التجاري وتيسير التواصل بين الشعوب العربية وكل ذلك في سياق الرقي بأدائها وتطوير عملها تحقيقاً للأهداف المرجوة منها حتى تكون في مستوى طموحات الدول الأعضاء وللمضي قدماً فيما تصبو إليه نحو طيران معززاً بأمنه وسلامته وانتظامه ويكون في متناول الشرائح المختلفة من المجتمعات العربية ويكون النقل الجوي رائداً ضمن وسائل النقل الأخرى.



مهندس / محمد إبراهيم شريف
المدير العام

ومن هنا سنواصل الجهود لرفع التحديات القادمة المرتبطة أساساً بالنمو الاقتصادي وبالتطورات التكنولوجية الدقيقة في مجال صناعة الطيران وخدماته، مما يستوجب جهوداً متكاملة بين الدول الأعضاء في الهيئة لمواكبة التطورات بعمل تعاوني وتشاركي سواء في مجال التنظيم الاقتصادي للنقل الجوي وتحرير الأجواء أو في إعادة تخطيط المجال الجوي العربي، وإدارة تدفق الحركة الجوية وانسيابها والتعامل الأمثل مع نظم الملاحة الجوية بالأقمار الصناعية والعمل بالمناهج الجديدة لأمن الطيران والتقييد بالنظم القياسية الخاصة بالسلامة الجوية وحماية البيئة والحد من الانبعاثات مع السعي لتعزيز العمل التشاركي مع قطاع السياحة اعتباراً للارتباط القوي بين القطاعين مما يستدعي مواقف وسياسات موحدة بشأن تطوير وتنمية القطاعين دعماً للاقتصاد الوطني ومنه للسوق العربية المشتركة الكبرى مما يساهم بفاعلية في تنفيذ أهداف التنمية المستدامة 2030 في المنطقة العربية.

لقد أصبح قطاع الطيران المدني يمثل لدى العديد من الدول العربية قاطرة إستراتيجية للاقتصاد الوطني تجسدها الاستثمارات الهائلة التي تضخ في قطاع صناعة الطيران من اقتناء الأساطيل الحديثة من كل أنواع الطائرات وتوسيع وتشبيد عشرات المطارات الدولية الراقية، بالإضافة إلى التجهيزات الملاحية المتطورة، والاهتمام المتزايد بتكوين الأطر والعاملين المتخصصين وتأهيلهم.

وكل هذه المعطيات قوت من مكانة الهيئة العربية للطيران المدني لدى مجتمع الطيران الدولي، وعززت مكانتها كمرجعية فنية للتنسيق والتعاون والتكامل بين الدول الأعضاء وبجهودها وإنجازاتها ومردوديتها الفنية تتوجه أساساً للمساهمة الفعالة في السوق العربية المشتركة وفي تنفيذ المطلوب منها في أهداف التنمية المستدامة لأفق 2030 بالمنطقة العربية، وذلك من خلال الرفع من نمو الحركة الجوية وبالتالي انتعاش النشاط السياحي والتبادل

خلاصات المجلس التنفيذي 56 للهيئة العربية للطيران المدني



بالملاحه الجوية حيث وافق على توصيات الاجتماع 36 للجنة الملاحه الجوية والتي تضمنت إجراءات متابعة مشروع تحديث دراسة CNS/ATM من خلال تعميم مسودة نموذج الخطة التنفيذية للمشروع. تم توفير البيانات اللازمة بشأن تنفيذ حزم التحسينات بمنظومة الطيران المدني ASBU، وتعزيز التعاون بين الهيئة ومكاتب الإيكاو الإقليمية لتنظيم ندوات في هذا المجال. ومشروع إعادة تدفق الحركة الجوية حيث تم اعتماد اللائحة التنظيمية لفريق عمل ATFM وخطة عمله لسنتين 2017-2018. بالإضافة إلى موضوع الملاحه بالأقمار الصناعية حيث تم اعتماد نموذج الإبلاغ لإشارة الأقمار الصناعية GPS ودعوة فريق عمل دعم الملاحه بالأقمار الصناعية GNSS لعقد اجتماعه وتحديث مخطط عمله. وفي مجال السلامة الجوية وافق المجلس على توصيات لجنة السلامة في اجتماعها 38 ومنها دعوة الدول الأعضاء لتعبئة الاستبيان الخاص بمدى تنفيذ برنامج مراقبة سلامة الطائرات الأجنبية ليتم تحليل النتائج وعرضها على الاجتماع القادم للجنة السلامة. تم دعوة الدول

وهي حصيلة للفترة ما بين دورتي المجلس التنفيذي 55 و 56. وقد شملت بنود الاجتماع مواضيع فنية وتنظيمية ومالية وإدارية. ففي الجانب الفني ناقش المجلس أوراق العمل الخاصة بالنقل الجوي ومنها توصيات الاجتماع 38 للجنة النقل الجوي والقواعد الاسترشادية لحماية المستهلك ومذكرة الأمانة العامة للجامعة بشأن موقف الإتحاد الأوروبي من بعض شركات الطيران العربية، وقد وافق المجلس على توصيات اللجنة كما أوصى بحث الدول الأعضاء على تفعيل اتفاقية تحرير النقل الجوي بين الدول العربية، وتكليف الإدارة العامة بالتواصل مع اللجنة الإفريقية للطيران المدني لوضع أسس تحرير النقل الجوي بين الدول العربية والدول الإفريقية، وتفعيل مذكرة التفاهم بين الهيئة واللجنة الإفريقية. كما أوصت اللجنة بتفعيل مذكرة التفاهم الموقعة مع منظمة السياحة العربية ودور الهيئة في دعم السياحة ومتابعة مسار اتفاقية الإعفاء من الضرائب والرسوم الجمركية على مؤسسات النقل الجوي العربية. كما ناقش المجلس أوراق العمل الخاصة

عقد المجلس التنفيذي للهيئة العربية للطيران المدني اجتماعه العادي 56 وذلك خلال الفترة 10-11 مايو 2017 بمدينة الرباط، المملكة المغربية وقد شارك في الاجتماع السادة الرؤساء والمدراء العاميين للسلطات وهيئات الطيران المدني للدول العربية الأعضاء في المجلس التنفيذي كما حضر السيد/ محمد خير مدير المنظمات والاتحادات العربية ممثلاً للأمانة العامة لجامعة الدول العربية. وقد افتتح الاجتماع سعادة الدكتور محمد بن ناصر الزعابي رئيس المجلس التنفيذي والرئيس التنفيذي للهيئة العامة للطيران المدني بسلطنة عمان مرحباً بالمشاركين مؤكداً على دقة المرحلة في سياق التوجه نحو تطوير وتفعيل عمل الهيئة. وتدارس المجلس مجموعة من المواضيع المقدمة ضمن جدول الأعمال، بدءاً بالتقرير الشامل لمدير عام الهيئة العربية للطيران المدني الذي تطرق فيه إلى إجراءات متابعة تنفيذ توصيات المجلس في دورته السابقة كما استعرض مجمل الأعمال والأنشطة والإنجازات والمشاركات في الفعاليات العربية والإقليمية والدولية

النهائي للإستراتيجية على المجلس التنفيذي في دورته القادمة.

ومن جهة أخرى تداول المجلس التنفيذي في بعض الشؤون التنظيمية التي تهم تجاوب الدول لتفعيل أنشطة الهيئة واللجان الفنية حيث أوصى المجلس بحث الدول على الحضور والمشاركة الفاعلة في الاجتماعات والأنشطة والدورات التدريبية والفعاليات التي تنظمها الهيئة والطلب من الدول الأعضاء دعم مجلة الطيران العربي التي تصدرها الهيئة دورياً.

كما وافق المجلس على دعم مبادرات الهيئة في تفعيل سياسة التمويل الذاتي وأطلع المجلس على موضوع خطة التنمية المستدامة والذي أصبح يمثل ركيزة في عمل جامعة الدول العربية حيث تم تكليف الإدارة العامة بوضع التصور العام للخطة الإستراتيجية لتضمينها في تحقيق خطة التنمية المستدامة 2030.

ووافق المجلس في الأخير على تقارير الحسابات الختامية ومراقب الحسابات القانوني والمراقب الداخلي للهيئة وتم الاتفاق على عقد الاجتماع القادم للمجلس خلال شهر ديسمبر 2017.

25 ومنها قائمة خبراء أمن الطيران العرب بعد استكمال ملفات المرشحين تم تداول المجلس في موضوع تهديدات أمن الطيران وزكى توصية اللجنة بدعوة فريق العمل المكلف بإعداد دراسة حول التهديدات الناشئة والتهديدات الإلكترونية وأثرها على الطيران المدني.

كما أوصى المجلس بدعم التعاون الثنائي بين الإدارة العامة للهيئة وجامعة نايف للعلوم الأمنية. وكلف المجلس الإدارة العامة للهيئة بالتنسيق مع اللجنة الإفريقية بشأن القرار الأمريكي وكذا البريطاني بخصوص حظر حمل بعض الأجهزة الإلكترونية واللوحات والكاميرات في بعض المطارات وشركات الطيران المتوجهة للدول المعنية.

وفي مجال البيئة وافق المجلس على توصيات البيئة في اجتماعها 12 ومنها الدعوة لتعميم الاستبيان قصد الاسترشاد به وعرض نتائجه في سياق إعداد دليل خبراء بيئة الطيران العرب.

كما تم تدارس موضوع مطبوعات ووثائق الإيكاو الخاصة بالبيئة قصد الاسترشاد وتدارس المجلس تعديل مرثبات الدول في إستراتيجية الهيئة العربية للطيران المدني في مجال بيئة الطيران على أن يعرض المقترح

الأعضاء إلى متابعة تحديث المعطيات المتعلقة بالسلامة على موقع الإيكاو STARS والمعتمدة بالتقرير السنوي حول متابعة تطور مستويات السلامة الجوية بالمنطقة العربية، ومن أهم ما تم تدراسه في مجال السلامة موضوع إنشاء نظام إقليمي لمراقبة السلامة الجوية حيث تم اعتماد الوثائق الأساسية المتضمنة لمسودة الهيكل التنظيمي واتفاقية إنشاء الوحدة الإقليمية للسلامة الجوية بمنطقة الشرق الأوسط وشمال افريقيا RSOO-MENA وكذا مسودة مذكرة التفاهم وخطة العمل للفترة 2017-2018، والبت في المسائل المالية لإنشاء الوحدة لدعم سرعة إنشاء الوحدة وتوفير الدعم المالي والمساهمات العينية والوظيفية.

كما تدارست اللجنة موضوع التعاون الإقليمي في مجال التحقيق في حوادث ووقائع الطيران حيث أوصت اللجنة بحث الدول الأعضاء على تعبئة الاستبيان حول سبل التعاون الإقليمي في التحقيق في حوادث الطائرات ليتم تحليله وعرض نتائجه في الاجتماع القادم للجنة.

وفي مجال أمن الطيران وافق المجلس على توصيات لجنة أمن الطيران في اجتماعها



المدير العام للهيئة العربية للطيران المدني لـ"وكالة انباء الشرق الاوسط": الانسان هو جوهر التنمية وهدفها الاسمى

وتحدث سعادة المدير العام للهيئة عن دور الهيئة العربية للطيران المدني في التنمية المستدامة حتى عام 2030، مشيراً إلى أن هذا الدور يبرز في ثماني مستويات تتجلى في السلامة الجوية، إعادة تخطيط المجال الجوي العربي، إدارة تدفق الحركة الجوية على الصعيد الإقليمي، الملاحية عبر الأقمار الاصطناعية، الأمن والتسهيلات، حماية بيئة الطيران، تحرير النقل الجوي بين الدول العربية، وتوحيد التشريعات في مجال الطيران المدني.

وأكد المهندس محمد شريف أن الهيئة العربية للطيران المدني باعتبارها مرجعية فنية للتنسيق والتعاون والتكامل بين الدول الأعضاء، وبجهودها وإنجازاتها ومردوديتها الفنية، تتوجه أساساً للمساهمة الفعلية في السوق العربية المشتركة وفي تنفيذ المطلوب منها في أهداف التنمية المستدامة لأفق 2030 بالمنطقة العربية من خلال الدفع بنمو الحركة الجوية وبالتالي انتعاش النشاط السياحي والتبادل التجاري وتيسير التواصل بين الشعوب العربية.

وأشار سعادة المدير العام إلى أن الهيئة العربية للطيران المدني تسعى دائماً إلى تطوير عملها تحقيقاً للأهداف المرجوة منها حتى تكون في مستوى طموحات الدول الأعضاء وللمضي قدماً فيما تصبو إليه نحو طيران معزز بأمنه وسلامته وانتظامه، ويكون في متناول الشرائح المختلفة من المجتمعات العربية ويكون النقل الجوي رائداً ضمن وسائل النقل الأخرى.



على هامش مشاركة الهيئة العربية للطيران المدني في "الأسبوع العربي للتنمية المستدامة"، الذي أقيم في القاهرة في الفترة الممتدة بين 14-17 مايو الماضي، صرح المدير العام للهيئة، اللواء المهندس محمد إبراهيم أحمد شريف، لوكالة انباء الشرق الأوسط، "أن الإنسان هو جوهر التنمية وهدفها الأسمى، وبدون تأهيله واخذ مصالحه بعين الاعتبار لا يمكن الحديث عن تنمية حقيقية". وأضاف أن النظام يكون مستداماً اجتماعياً فقط في حال تحقق المساواة في التوزيع وإيصال الخدمات الاجتماعية كالصحة والتعليم إلى المستفيدين الأجدر بهما، وأن الاستدامة تعني دائماً وضع الحدود أمام الاستهلاك والنمو السكاني والتلوث وأمطاط الإنتاج السيئة واستنزاف المياه وقطع الغابات وانجراف التربة.

إشادة بجهود الهيئة العربية للطيران المدني في ختام الدورة الـ 26 للجنة المنظمات التابعة للجامعة العربية

والمتابعة، كما تم استعراض ما تم الوصول اليه فيما يخص تطبيق النظام المالي المحاسبي الموحد.

وقد تم عرض التوصيات والقرارات التي سترفع للمجلس الاقتصادي والاجتماعي في دورته القادمة ليتم مناقشتها والموافقة عليها.



في خبر تناقلته وسائل اعلام عربية مختلفة، أشادت لجنة المنظمات للتنسيق والمتابعة المنبثقة عن المجلس الاقتصادي والاجتماعي لجامعة الدول العربية، التي عقدت بمقر الأمانة العامة لجامعة الدول العربية خلال الفترة 10-14 يوليو الجاري، بجهود الإدارة العامة للهيئة العربية للطيران المدني ومبادراتها الطيبة في الرفع من أداء الهيئة وتعيين وتنمية مواردها المالية في سياق تطوير عملها بالشكل الأمثل.

وقد عرض سعادة المدير العام للهيئة العربية للطيران المدني، المهندس محمد إبراهيم أحمد شريف، خلال مشاركته في هذا الاجتماع، تقريراً مركزاً حول أنشطة وإنجازات الهيئة لسنة 2016، كما تم تقديم تقرير عن الحساب الختامي للهيئة لسنة 2016. وكان الاجتماع مناسبة لمناقشة العديد من البنود ومنها متابعة تنفيذ تقرير وتوصيات الاجتماع الخامس والعشرون للجنة المنظمة والتنسيق والمتابعة، وكذا عرض توصيات اجتماعات اللجنة الفنية المعنية بدراسة الأنظمة المنبثقة عن لجنة المنظمات للتنسيق

«أساس» توقع اتفاقية بناء مركز لإحاطة وتوجيه طواقم الطيران العُماني بمطار مسقط الدولي



وقعت شركة مسقط الوطنية للتطوير والاستثمار «أساس» اتفاقية مع الطيران العُماني لتطوير وبناء مركزٍ جديدٍ لإحاطة وتوجيه الطواقم الجوية بمطار مسقط الدولي بقيمة 7.6 مليون ريال عُماني. ومن المتوقع الانتهاء من المركز بحلول الربع الأول من عام 2018 وذلك مع انتهاء أعمال إنشاء مبنى المسافرين الرئيسي في المطار الجديد. ويشار إلى أن الغرض الأساسي من إنشاء المركز الجديد يكمن في تلبية متطلبات الطواقم الجوية وفرق العمليات التابعة للطيران العُماني بحيث سيختصر الوقت على موظفي شركات الطيران من خلال الحد من حاجتهم لعبور مبنى المسافرين. وسيتم تمويل المشروع بشكلٍ كاملٍ من جانب شركة «أساس»، بحيث يتم تطويره على مساحةٍ تصل إلى 25000 متر مربع قامت بتخصيصها الشركة العُمانية لإدارة المطارات. ومن المتوقع أن يبدأ العمل في المشروع خلال الأسابيع القليلة القادمة تحت إشراف شركة كيان المسؤولة عن إدارة وتنفيذ مشاريع التطوير العقاري لـ «أساس» في السلطنة. وعقب الانتهاء من المشروع، سيتولى الطيران العُماني تشغيله بموجب عقدٍ خاصٍ لمدة 25 عاماً.

45% حصة الطيران في ناتج دبي 2030

نقلت «ميد» عن بول جريفيث الرئيس التنفيذي لمطارات دبي قوله: «إن صناعة الطيران ستسهم بنحو 88.1 مليار دولار أو 45% من الناتج المحلي الإجمالي لدبي بحلول 2030 مقارنة بمعدل ثلاثة أضعاف مساهمته في 2013». وتوقع جريفيث خلال منتدى قادة الطيران العالمي في دبي نمو عدد الوظائف في القطاع إلى 1.9 مليون وظيفة 2030 مشكّلةً 35% من الوظائف في الإمارة.



الطيران في منطقة الخليج على نسبة 72 في المئة من إجمالي قيمة كل مشاريع الطيران التي تشهدها منطقة الشرق الأوسط وشمال إفريقيا، استناداً إلى التقرير المعلوماتي الصادر عن BNC. وفي أحدث تقريرٍ معلوماتي لها، أشارت BNC إلى أن للمملكة العربية السعودية تتصدر مشاريع قطاع الطيران ضمن دول مجلس التعاون الخليجي 46%، تليها دولة الإمارات 26% فدولة الكويت 12%. وفي إبريل 2017، نالت ثلاثة مشاريع إنشاء مطارات في السعودية جوائز تقديرية، ونعني بها تحديداً مشروع تطوير «مطار حائل»، بتكلفة 380 مليون دولار، ومشروع «مطار القصيم الدولي»، الواقع في منطقة البريدة، بتكلفة 372 مليون دولار، ومشروع «مطار الطائف الدولي»، بتكلفة 350 مليون دولار. كما جرى في إبريل 2017 أيضاً، منح جوائز تقديرية لمشروعَي طيران، هما «شركة إس تي تي إس لخدمات طلاء الطائرات»، والواقعة في «مدينة دبي العالمية للطيران»، و«حظيرة خدمة الطائرات» في «مطار الشارقة الدولي».

57.5 مليار دولار قيمة مشاريع الطيران في دول "التعاون"



بلغت قيمة حوالي 152 مشروعاً قائماً في القطاعات ذات الصلة بالطيران في المنطقة 57,5 مليار دولار في إبريل 2017، وفق ما ورد في تقرير شبكة BNC، أكبر وأوسع مزود بحث ومعلومات للمشاريع في منطقة الشرق الأوسط وشمال إفريقيا (مينا). ويشكل قطاع الطيران في دول مجلس التعاون الخليجي ما نسبته 69 % من إجمالي مشاريع الطيران القائمة في منطقة الشرق الأوسط وشمال إفريقيا، بالدولار الأمريكي. وتستحوذ مشاريع

الصين وروسيا تطلقان مشروع صناعة طائرة ركاب كبيرة لمنافسة بوينج وإيرباص

هاثل. ويعترف محللون بأن طائرة «سي919» الصينية تشكل علامة فارقة تقنياً، محذرين من أن الصين تواجه مهمة صعبة في منافسة شركتي «بوينج» و«إيرباص» عمالقة الأسواق والتي لهما تاريخ طويل في الأداء الناجح. لكن مع طائرة الركاب الصينية الروسية الجديدة، التي تقول وسائل الإعلام الصينية، إنه سيطلق عليها اسم «929»، فإن بكين ستستفيد من خبرة الشركة الروسية المتحدة، وهي الشركة الأم لسوخوي، وغيرها من العلامات التجارية الروسية في عالم الطيران.

واحدة، ونجتهد لجعل المشروع نموذجاً للشراكة الصينية الروسية». وحققت الصين في بداية مايو تقدماً رئيساً في مشروعها الطموح لمنافسة الشركات الرائدة في صناعة الطائرات في العالم مع نجاح الرحلة التجريبية في شانغهاي للطائرة الصينية «سي919» ذات الجسم الضيق. وتتسع «سي919» إلى 168 راكباً، وهي مخصصة للرحلات القصيرة الفرعية، وتمثل عقوداً من العمل بعد تكليف حكومي لتقليص الاعتماد على طائرات بوينج وإيرباص. وتسيطر الشركتان الأوروبية والأمريكية على السوق الصيني لطائرات الركاب الذي ينمو بشكل

طائرة ركاب قادرة على القيام برحلات طويلة لمنافسة شركتي بوينج الأمريكية وإيرباص الأوروبية، بعد أسبوعين فقط على الرحلة التجريبية الناجحة لأول طائرة ركاب كبيرة مصنوعة بالكامل في الصين. وأعلنت الشركة الصينية للطائرات التجارية «كوماك» والشركة الروسية المتحدة لصناعة الطائرات «يو آي سي»، تأسيس شركة «كريباك» المشتركة التي أعلن عنها سابقاً في شنغهاي. وكان مخطط لصناعة طائرة بجسم عريض تم الكشف عنه في يونيو الماضي عندما التقى الرئيس الروسي فلاديمير بوتين نظيره الصيني شي جينبينغ في بكين، ونقلت وسائل إعلام صينية عن مسؤولين رسميين أن تكلفة المشروع تتراوح بين 13 و20 مليار دولار. وقال رئيس «كوماك» جين جوانغلونج في بيان، «تأسس الشركة المشتركة يرمز إلى التقدم المهم الذي تم تحقيقه في مشروع طائرات الركاب الصينية الروسية ذات المدى الطويل والهيكل العريض». وأضاف: «سنعامل بإخلاص مع الشركة الروسية، ونتوحد كشركة



ارتفاع أرباح القطرية» 21.7%

أسطولها من الطائرات بهدف دعم خطط النمو الطموحة، حيث ازداد عدد الطائرات في الأسطول ليبلغ 196 طائرة وذلك حتى 31 مارس 2017، ويشتمل الأسطول على 7 طائرات إيرباص 380 و30 طائرة بوينج 787 درملاينر و16 طائرة إيرباص 350. وأعلنت الناقل القطرية عن اتفاقية تاريخية مع شركة بوينج في شهر أكتوبر 2016 لشراء 100 طائرة، حيث تتضمن الاتفاقية 30 طلباً مؤكداً لشراء 30 طائرة من طراز 787-9 و10 طائرات من طراز 777-300ERS، وكذلك كتاب نوايا لشراء ما يصل إلى 60 طائرة من طراز B737 MAX 8.

السنة المالية 2016 إلى مستوى بلغ 1.97 مليار ريال في السنة المالية 2017 وسجلت الأصول نمواً من مستوى بلغ 93.7 مليار ريال في 2016 إلى مستوى بلغ 99.9 مليار ريال في 2017 وبلغت الأرباح التشغيلية مستوى ملياري ريال. وتأتي هذه النتائج الاستثنائية بينما تحتفل الخطوط الجوية القطرية، الحاصلة على عدة جوائز، بعشرين عاماً من النجاح والريادة في قطاع الطيران العالمي. ووسّعت الناقل القطرية شبكة وجهاتها في العام المالي الماضي، في حين بلغت نسبة النمو في المقاعد المتوقّرة لكل كيلومتر 21.9 بالمائة لتصل إلى 185.208 مليون خلال نفس الفترة. ووسّعت الخطوط الجوية القطرية



أصدرت الخطوط الجوية القطرية تقريرها السنوي للعام المالي 2017 (1 أبريل 2016 وحتى 31 مارس 2017)، حيث كشفت النتائج المالية عن ارتفاع صافي الأرباح السنوية بنسبة 21.7%، وزيادة في الإيرادات السنوية بنسبة 10.4% وارتفعت الأرباح الموزعة على المالكين (الأرباح الصافية) من 1.62 مليار ريال في

لهذا السبب يفضل الطيارون التحليق فوق القطب الشمالي

للقود. وتشير شركة «بوينج» للطيران أن شعبية الطرق القطبية ارتفعت مع بداية الألفية الثالثة، بعدما سمحت روسيا بفتح المجال الجوي أكثر ومع التحرير التدريجي من الاتفاقات الثنائية، وفي ظل ارتفاع الحاجة للانتقال من وإلى الصين.

عاماً، إلا أنه في عام 1998 بدأت شركات الطيران في استخدام خطوط الأرض القطبية، باعتبارها طرقاً سريعة في السماء. يتم تعيين هذه الطرق بنقاط، وتحلق الطائرات على ارتفاعات محددة وإحداثيات جغرافية، تجعل التحليق أكثر كفاءة وأقل استهلاكاً

قد تبدو 16 ساعة على متن طائرة كابوس للكثيرين، ولكن للمسافرين من نيويورك إلى هونغ كونغ ستصبح واحدة من أجمل المناظر الخلابة أثناء السفر بين الوجهتين، ناهيك عن اختصار ساعتين من زمن الرحلة بفضل الطريق الجديد الذي ستتبعه طائرات شركة كاثاي باسيفيك. وبدلاً من التحليق غرباً فوق أمريكا الشمالية والمحيط الهادئ، ستتجه الطائرة شمالاً لتحلق فوق الخط المقوس للقطب الشمالي، قبل أن تنخفض فوق روسيا ثم الصين إلى هونغ كونغ. وتعد الرحلة أكثر سلاسة وأسرع بحوالي ساعتين، من التحليق فوق المحيط، مع مكافأة إلقاء نظرة خاطفة ونادرة على القطب الشمالي. ورغم أن الطائرات كانت تحلق بجوار القطب الشمالي لأكثر من خمسين



التوجه نحو خصخصة نظام المراقبة الجوية في الولايات المتحدة

كشف الرئيس الأمريكي دونالد ترمب مشروعه لتجديد البنى التحتية، من خلال خطة لخصخصة نظام المراقبة الجوية في الولايات المتحدة، وتعد المبادرة الأولى للسلطة التنفيذية والتي تقضي بتعديل نظام المراقبة الجوية في الولايات المتحدة من خلال إسناد مهمة تأمين الملاحة في الأجواء الأمريكية لهيئة جديدة خاصة. وحالياً تتولى هذه المهمة هيئة الطيران الفدرالية، التي تتكفل أيضاً بمراقبة حسن سيرها. وقال الرئيس ترمب في كلمة في البيت الأبيض إن الولايات المتحدة ستدخل في «عهد جديد في القطاع الجوي»، مؤكداً أن «الوقت قد حان للتحرك، ولفترة طويلة قبلت بلادنا بتأخير غير مقبول في المطارات وفتترات انتظار طويلة على مدارج المطارات مع تباطؤ التجارة.



«طيران الخليج» تجتاز تدقيق «أيوسا» لتأمين معايير السلامة

اجتازت «طيران الخليج» الناقل الوطنية لمملكة البحرين بنجاح متطلبات تدقيق الشركة لدى برنامج تفتيش السلامة التشغيلية (أيوسا) التابع للاتحاد الدولي للنقل الجوي (الأياتا)، والذي يتم من خلاله تقييم أداء معايير السلامة للناقلات الجوية كل عامين. ونتيجة لاجتياز الشركة للتدقيق تم تجديد تسجيل الناقل الوطنية في البرنامج حتى مايو 2019، علماً بأن الناقل الوطنية كانت تجتاز هذا التدقيق في كل مرة منذ العام 2005.



أول سيارة طائرة في اليابان توحد الشعلة الأولمبية عام 2020

نجح مهندسون يابانيون في تطوير أول سيارة طائرة تحمل اسم «سكاي درايف»، على أن يتم تصنيعها مع مطلع 2020، ومن المقرر أن تقوم الطائرة الفريدة بإشعال شعلة دورة الألعاب الأولمبية المزمع إقامتها في اليابان عام 2020. وحسب وكالة «أنباء الشرق الأوسط»، يمكن للسيارة الطائرة -التي يصل طولها إلى 2.90 متر وعرضها 1.30 متر- الطيران لمسافة 100 كيلومتر/ساعة على ارتفاع 10 أمتار، إلى جانب إمكانية السير على ثلاث عجلات لمسافة 150 كم/ساعة وبها كابينة واحدة. وأول نموذج لهذه الطائرة من المنتظر أن يرى النور مع مطلع 2018؛ وحسب الشركة المصنعة تستهدف أن تتمكن -بحلول عام 2050- من توفير عالم يستطيع التحليق في السماء بواسطة السيارات الطائرة هرباً من الازدحام المروري.



روسيا تسعى لمنافسة بوينج وايرباص بأول طائرة تجارية منذ الحقبة السوفيتية

نفذت أول طائرة تجارية تصنع في روسيا منذ الحقبة السوفيتية أول طلعة لها بنجاح. ويأمل المسؤولون الروس أن تتمكن الطائرة الجديدة، وهي من طراز MS-21، من منافسة طائرتي بوينج 737 وإيرباص A320، وهما الطرازان اللذان يسيطران على سوق الطائرات متوسطة الحجم. ويبلغ مدى الطائرة الجديدة ستة آلاف كيلومتر ويمكن أن تتسع لنحو 200 مسافر. ويقول القائمون على تصنيع الطائرة إنهم تلقوا بالفعل طلبات لشراء 175 منها. وتقل تكاليف تشغيل الطائرة الجديدة عن الطائرات المنافسة، بحسب مسؤولين. وتحاول روسيا أن تستقل صناعياً عن الغرب بسبب العقوبات التي تتعرض لها نتيجة الأزمة في أوكرانيا. ويأتي الإعلان عن الطائرة الجديدة بعد إعلان الصين عن تنفيذ الرحلة الأولى لأول طائرة ركاب من إنتاجها. وقد ناضلت روسيا للتخلص من السمعة السيئة لشركة الطيران الوطنية «إيرفلوت». وبالرغم من ذلك تمكنت شركة «إيرفلوت» مؤخراً من الحصول على نجمة رابعة من موقع سكاي تراكس للتقييم المستقل، وهو ما يضعها إلى جانب شركات أوروبية وشرق أوسطية منافسة، ومتقدمة على شركات أمريكية.

نمو حركة السفر الخليجية إلى تركيا بنسبة 10.5% في 2016

أعلنت الخطوط الجوية التركية، عن تسجيل نمو ملحوظ في عدد السياح الداخليين والخارجيين لتركيا ودول الخليج، وذلك خلال معرض سوق السفر العربي (الملتقى 2017) الذي يقام في مركز دبي الدولي للمؤتمرات والمعارض. ووفقاً لوزارة الثقافة والسياحة التركية، ارتفع عدد الزوار الخليجيين إلى تركيا في عام 2016 بنحو 10.5% مقارنة بالعام الذي سبقه ليصل إلى 822849 زائراً، وشهدت المملكة العربية السعودية الارتفاع الأكبر في عدد الزوار بنمو قدره 18% ليصل إلى 530410 زائرين. وسجلت دولة الإمارات ثاني أكبر نمو في عدد السياح إلى تركيا، بزيادة تقدر بنحو 14%. وقال إلكر أيجي، رئيس مجلس الإدارة واللجنة التنفيذية في الخطوط الجوية التركية: "كان 2016 عاماً ناجحاً بالنسبة للخطوط الجوية التركية من حيث نمو أسطولنا وشبكة خطوطنا العالمية، وذلك في الوقت الذي نواصل فيه تعزيز خدمتنا على متن طائراتنا وخدمة عملائنا. وشكل نمو أسطولنا كذلك خطوة محورية في دعم زيادة طلب العملاء في جميع أسواقنا، بما في ذلك دولة الإمارات وبقية دول الخليج. ولا شك في أننا نهدف من خلال إضافة خصائصنا المميزة الجديدة المبتكرة فضلاً عن امتلاك أسطول متنمٍ، إلى تزويد عملائنا بأفضل الخيارات الممكنة من حيث الوجهات الجديدة والمنتجات والخدمات المبتكرة". وشهد السفر إلى أوروبا من الشرق الأوسط نشاطاً كبيراً هذا العام، حيث فضلت أغلبية المسافرين من الشرق الأوسط الذين اختاروا السفر على متن الخطوط الجوية التركية إلى تركيا وأوروبا، مدن اسطنبول ولندن وبرشلونة وباريس وأمستردام والبوسنة والهرسك كوجهات رئيسية. وما زالت الوجهات عبر المحيط الأطلسي في الولايات المتحدة الأمريكية وكندا تمثل الخيارات الأولى للسفر غرباً.



بوينج تخطط لاختبار طائراتها ذاتية القيادة العام المقبل

في مؤتمر صحفي سبق معرض الطيران في باريس، أنه يجب على الطائرات ذاتية القيادة، الالتزام بمعايير السلامة الخاصة بالسفر الجوي.

والجدير بالذكر أن الخطوط الجوية عموماً تدعم هذه الفكرة، نظراً للحاجة المتوقعة لنحو 1.5 مليون طيار، على مدى السنوات العشرين المقبلة، مع استمرار نمو الطلب العالمي على السفر الجوي.

وتقترب شركة بوينج من إنشاء طائراتها الجديدة، لسد الفجوة في خط إنتاجها، كما تهدف لإطلاقها بحلول عام 2025.

عدد الطيارين الموجودين على متن طائرة الركاب القياسية، انخفض من 3 إلى 2، على مر السنين.

وقال مايك سينيت، نائب رئيس تطوير المنتجات في شركة بوينج: «إن أساسيات التكنولوجيا الحديثة متوفرة فعلياً، كما نخطط لاختبارها في قمرة القيادة هذا الصيف».

وأوضح الطيار سينيت، أنه بحلول العام المقبل، سيتم إقلاع الطائرة وهي مزودة بالذكاء الصناعي، الذي يمكنه اتخاذ القرارات بدلاً من الطيارين. وذكرت شبكة سلامة الطيران العالمية،



تتطلع شركة بوينج إلى إطلاق طائرات من دون طيار «ذاتية القيادة»، إلى جانب اختبار بعض التقنيات الحديثة العام المقبل.

وطورت الشركة طائرة Jetliners، لتقوم بالإقلاع والهبوط باستخدام أجهزة الكمبيوتر الموجودة على متنها، علماً أن

مصير الطائرات بعد خروجها من الخدمة

المحرك، وبعضها الآخر لا يجد مشترين. وفي النهاية يجري تحطيم ما تبقى من هيكل الطائرات وإعادة تدويره في صناعات أخرى. وتشير تقارير إخبارية إلى أن بعض الطائرات القديمة تجد أيضاً من يشتريها في الدول النامية، رغم تجاوزها عمرها الافتراضي بكثير.



للطائرات توجد في منطقة «نونيارد» بولاية أريزونا الأمريكية، ومعظم الطائرات فيها عسكرية، وتبلغ مساحة المقبرة 2600 فدان، كما يضم مطار فيكتوريا في كاليفورنيا مئات الطائرات القديمة. وأشارت الصحيفة إلى أن طبيعة المنطقة الصحراوية والتربة الصلبة في المكان تجعلها مفضلة لإرسال الطائرات القديمة إليها. وتتم عملية إنهاء حياة الطائرات بمراحل عدة، مثل ركنها في ساحات واسعة مثل مطار «نونيارد»، ثم يجري تفكيك بعض أجزائها وبيعه. لكن لا تلقى كل أجزاء الطائرات القديمة رواجاً، فبعضها يصل سعره إلى مليون دولار مثل

بعد أعوام من نقل البشر جواً تحال الطائرات إلى التقاعد وتخرج عن الخدمة، لكن عملية التخلص منها أكثر تعقيداً من تلك المرتبطة ببقية المركبات. وتقول الهيئات المتخصصة في شؤون الطيران، إن العمر الافتراضي للطائرات متباين، لكنها لا تخرج عن مدة تتراوح 25 و30 عاماً، إذ تصبح غير آمنة للركاب. وتخضع الطائرات دورياً لأعمال الصيانة حتى تجعل الطائرة آمنة و إن وصل عمرها إلى 20 عاماً مثلاً، وتتركز أعمال الصيانة على المحركات والأنظمة المشغلة للطائرات. ويقول تقرير لصحيفة «تلغراف» البريطانية، إن أكبر مقبرة

تفاعل إيرباص مع بريطانيا بعد البريكسيت

العالم.. سيكون لدينا الكثير من الخيارات والمقترحات». وبحسب المدير فإن «الاتفاق النهائي على (بريكست) يجب أن يوفر حرية الدخول إلى المملكة المتحدة لموظفي الشركة في جميع أنحاء العالم، وتأمين الإفراج عن عناصر من الرسوم الجمركية على الواردات والصادرات، وكذلك ضمان التصديق على التفاصيل البريطانية بالاتفاق مع الوكالة الأوروبية لسلامة الطيران (EASA) ويعمل أكثر من عشرة آلاف شخص في مصنعين لإيرباص داخل بريطانيا، وفق الموقع الإلكتروني للشركة.

حركة الأفراد ورسوم التجارة في المحادثات المرتقبة للانفصال عن الاتحاد الأوروبي «بريكست». وشدد فابريس بريجييه، المدير التنفيذي لشركة «إيرباص»، أن المشاريع الجارية، مثل العمل على طائرات من طراز A320 وA380 سوبر جيت العملاقة، سيتم تنفيذها في بريطانيا، ولكن إنتاج جيل جديد من هذه النماذج يمكن أن «ينتقل» إلى مكان آخر. ربما إلى ألمانيا حسب توقعات الصحيفة. وقال بريجييه: «من السهل جداً إنشاء مصنع جديد لمراقق إنتاج جديدة في أي مكان من



كتبت صحيفة «سنداي تايمز» أن شركة «إيرباص» قد تنقل إنتاج طائرات جديدة من بريطانيا، بعد خروج المملكة من الاتحاد الأوروبي. وبحسب الصحيفة ستتحذ «إيرباص» هذا الإجراء، إذا لم تلبى المملكة طلبات الشركة الأوروبية المصنعة للطائرات «غير القابلة للتفاوض» بشأن حرية

«إيرباص» تتوقع طلباً على الطائرات يفوق 5 تريليون دولار



وتشمل توقعات «إيرباص» لتسليم الطائرات في عشرين سنة 733 طائرة شحن وتزيد على التوقعات قبل عام البالغة 33 ألفاً و70 طائرة.

وستقود الطلب الطائرات الضيقة البدن مثل إيرباص A320 نيو أو بوينج 737 ماكس التي تتوقع إيرباص تسليم 24 ألفاً و807 طائرات منها بقيمة 2.4 تريليون دولار بدعم من شركات الطيران المنخفض التكلفة.

وجدد مسؤولو «إيرباص» التأكيد على استهداف تسليم أكثر من سبعمائة طائرة في 2017 لكنهم قالوا أن هدفاً أعلى يتجاوز 720 طائرة تحدث عنه المدير المالي قابل للتحقيق أيضاً.

ذاتها مع اتساع الطبقة الوسطى بالعالم إلى مثلي حجمها الحالي لتصل إلى خمسة مليارات شخص.

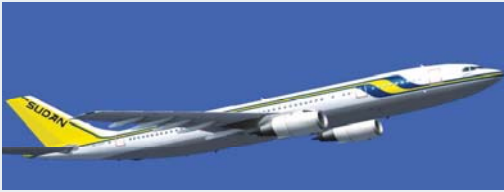
بيد أن «إيرباص» خفضت توقعاتها لنمو الحركة الجوية إلى 4.4% سنوياً من 4.5% متبينة رأياً

أكثر حذراً تجاه الأمريكيتين، في حين عززت توقعاتها للشرق الأوسط على الرغم من التوترات السياسية بمنطقة الخليج.

رفعت شركة «إيرباص» توقعاتها لتسليم الطائرات بنسبة 6% إلى 34 ألفاً و899 طائرة بقيمة 5.3 تريليونات دولار خلال السنوات العشرين القادمة، وهو ما يوفر فرص عمل لأكثر من مليون شخص ما بين طيارين وفتيين.

وقال رئيس المبيعات في الشركة جون ليهي أن عدد الأشخاص الذي يستقلون طائرات من المتوقع أن يزيد إلى ثلاثة أضعاف خلال الفترة

مكتب مراقبة الأصول الأجنبية يسمح لـ"سودانير" باستيراد قطع الغيار



أفادت سلطة الطيران المدني في السودان، بأن مكتب مراقبة الأصول الأجنبية التابع لوزارة الخزانة الأمريكية (أوفاك)، سمح مؤخراً لشركة الخطوط الجوية السودانية "سودانير" باستيراد قطع الغيار، بعد رفع العقوبات الاقتصادية التي كانت مفروضة على البلاد.

ورفعت الولايات المتحدة بشكل جزئي في يناير الماضي، عقوبات اقتصادية فرضتها على السودان منذ العام 1997، وتنتظر الخرطوم أن يصبح قرار رفع الحظر كاملاً ونهائياً في القريب.

وقال مدير عام سلطة الطيران المدني، أحمد ساتي باجوري، إن الوكالة الأوروبية لسلامة الطيران، ستزور السودان أكتوبر المقبل لإجراء تفتيش عام على شركات الطيران في البلاد. ونقل المركز الصحفي السوداني للخدمات الصحفية عن المسؤول السوداني إن "نسبة السلامة الجوية في السودان ارتفعت من 49% في العام 2012 إلى 74.9 حالياً".

رادارين جديدين لتغطية الأجواء العراقية

اشرف وزير النقل العراقي، كاظم فنجان الحماسي، مايو الماضي، على وصول رادارين جديدين ضمن العقد المبرم مع شركة تالاس الفرنسية للعمل على تغطية العمليات الجوية في الأجواء العراقية.

وقال الوزير، إن الرادارين الجديدين سيتم نصب الأول منهما في بغداد والآخر في كركوك من اجل تغطية الأجواء العراقية، لافتاً إلى أن قسم الرقابة الجوية في المنشأة العامة للطيران المدني ستقع عليه مسؤولية مهمة كبيرة في العمل على تلك الرادارات الجديدة لمتابعة حركة مرور الطائرات.

يذكر أن وصول هذه الرادارات الجديدة يتزامن مع إعادة فتح الممرات الجوية حيث ارتفع عدد الطائرات العابرة للأجواء العراقية خلال الأسبوع الأول 859 طائرة.

وكان الوزير العراقي قد افتتح أعمال ملتقى المطارات المدنية المحلية وشركات الشحن الجوي والسياحة في مدينة السليمانية بحضور وزير النقل في حكومة إقليم كردستان مولود باوه مراد وعدد من النواب ومدراء المطارات المحلية، ومشاركة أكثر من 60 شركة محلية وأجنبية.

وبارك الوزير الحماسي في كلمة ألقاها في حفل افتتاح الملتقى الجهود الحثيثة التي بذلت لإقامة هذا الملتقى، مبيناً انه سيدعم خطوات الوزارة في افتتاح مطار مدني في كل محافظة، مؤكداً أن هذا الملتقى سيسهم بتطوير النقل الجوي في جميع المطارات العراقية.

وأشار الحماسي في كلمته إلى أن الملتقى سيسلط الضوء على فرص الأعمال لمشاريع البنية التحتية للطيران في العراق والتقدم الذي تشهده المشاريع الجارية في مطارات العراق، وتوسعة وإنشاء محطات جديدة، إضافة إلى أفضل الممارسات في إدارة الملاحة الجوية والأمن والأمان ودعم تقنية المعلومات والصيانة والعمليات والخدمات الأرضية.

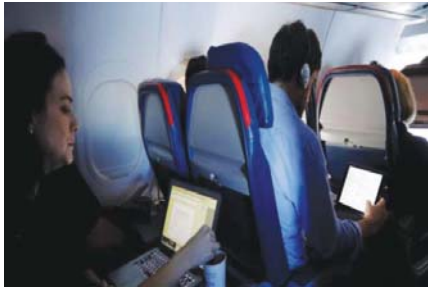


أمريكا ترفع حظر حمل الأجهزة الإلكترونية على الدول العربية وتركيا

إجراءات أمنية معززة لرحلات الطيران تتطلب وقتاً أطول في تفتيش الركاب وأجهزتهم الإلكترونية.

وقالت وزارة الأمن الداخلي الأمريكية إن الإجراءات الجديدة ستؤثر على نحو 325 ألف راكب يوميا يسافرون عبر 180 شركة طيران من 280 مطارا في أنحاء العالم.

والشركات التي تفشل في الوفاء بالشروط الأمنية الجديدة ستظل عرضة للقيود على حمل ركايبها للأجهزة الإلكترونية داخل الطائرات.



الأمن الداخلي الأمريكية بالنسبة لكل الرحلات المتجهة إلى الولايات المتحدة»، وتسير «طيران الإمارات» رحلات إلى 12 مدينة أمريكية.

وقال رئيس الملكية الأردنية «ستيفان بيتششر» في بيان إن الشركة، التي تسير رحلات إلى نيويورك وشيكاغو وديترويت من العاصمة عمان، رفعت الحظر بعد تطبيق الإجراءات الأمنية الجديدة على الرحلات المتجهة للولايات المتحدة. أما الخطوط الجوية الكويتية التي تسير رحلات من الكويت إلى نيويورك عبر أيرلندا فقالت إن الحظر رفع بعدما تحقق المسؤولون الأمريكيون من إجراءات الأمن على رحلاتها. فيما رحب شريف فتحي، وزير الطيران المدني المصري في بيان، بقرار رفع الحظر مشيراً أنه «كان هناك تنسيق مع جميع الجهات والأجهزة العاملة بمطار القاهرة الدولي وشركة مصر للطيران والسلطات الأمريكية في هذا الشأن».

وأعلنت الولايات المتحدة يوم 29 يونيو

بدأت الولايات المتحدة الأمريكية، منذ مطلع شهر يوليو، رفع الحظر عن اصطحاب أجهزة إلكترونية، على متن شركات طيران عربية متجهة إلى الولايات المتحدة.

ورفعت الولايات المتحدة الحظر عن الطائرات القادمة من الإمارات العربية المتحدة والأردن والكويت وقطر ومصر والمملكة المغربية والمملكة العربية السعودية وتركيا.

وقالت شركات طيران من الدول التي طبق عليها الحظر إنها عملت على تطبيق إجراءات أمنية جديدة على الرحلات المتوجهة إلى أمريكا.

في هذا السياق، قالت ناطقة باسم شركة «طيران الإمارات»، عملت طيران الإمارات بالتعاون مع عدد من الأطراف المعنية في صناعة الطيران المدني والسلطات المحلية لتطبيق إجراءات وبروتوكولات أمنية مشددة، لتلبية التوجيهات الأمنية الجديدة لوزارة

الملكية الأردنية توقع اتفاقية مع Sabre العالمية لتحسين عملية التخطيط لشبكتها الجوية

ونجاحاً في المنطقة، ولديها قدرة على التطور والتكيف مع احتياجات السوق وخدمته بطريقة ملائمة، مؤكداً سعي الشركة لتقوية مكانتها التنافسية واستخدام مواردها بكفاءة أفضل مع الاستفادة من إمكانات الأنظمة المتقدمة من شركة Sabre المتطورة والتي ستقدم للملكية الأردنية مستوى جديداً من التكنولوجيا يمكنها من اتخاذ قرارات صائبة في تخطيط الشبكة، وبالتالي زيادة الربحية وتحسين تجربة السفر للعملاء.

وتقدم Sabre خدماتها واستشاراتها الفنية لأكثر من 225 شركة طيران، كما تسمح مجموعتها الواسعة من الحلول البرمجية المرنة والقابلة للتطوير لشركات الطيران بالتشغيل بالطريقة التي تناسبها وتكيف أعمالها مع الاحتياجات والمتطلبات المتغيرة، حيث تستعين معظم شركات الطيران الكبرى في العالم بشركة Sabre لمواجهة التحديات وزيادة الإيرادات وتقليل التكاليف وتوفير تجربة سفر أفضل للمسافرين.

لمواجهة بعض التحديات التي تواجهها الشركة في هذا المجال، ووضع نظام تخطيط يوفر معلومات دقيقة عن أسواق السفر العالمية ذات الجدوى الاقتصادية الفعالة للشركة.

كما تشمل الخدمات والحلول التقنية التي ستقدمها Sabre إدارة مهام عديدة تتصل بعملية التخطيط للشبكة، منها جدولة الرحلات وزيادة ربحية الخطوط وتحسين كفاءة الشبكة بشكل عام، ما سيشجع للملكية الأردنية أن تكون أكثر ديناميكية في تطوير شبكتها استناداً إلى ظروف السوق ودراسات الجدوى وتوفير تحليلات وتوقعات أكثر دقة في المجال التجاري مقارنة مع المنافسين، وبما يعزز الاستخدام الأمثل لطائرات الأسطول بشكل يتناسب مع الشبكة العاملة.

المدير العام/ الرئيس التنفيذي للملكية الأردنية كابيت سليمان عبيدات قال إن الملكية الأردنية من الشركات الرائدة في منطقة الشرق الأوسط، وهي واحدة من بين الشركات الأكثر عراقة



وقعت شركة الخطوط الجوية الملكية الأردنية وشركة Sabre العالمية المزودة للخدمات التكنولوجية لقطاع السياحة والسفر اتفاقية شراكة جديدة تقوم بناء عليها بتزويد الملكية الأردنية بمجموعة من الأنظمة التقنية التي من شأنها أن تساعد الشركة على تحسين عملية التخطيط لشبكتها الجوية وتعزيز الترابط بين مقاطعها وإجراء الدراسات التي تستهدف فتح أسواق جديدة.

وستقدم شركة Sabre المدرجة في (NASDAQ) من خلال الاتفاقية حلولاً تكنولوجية عالية حديثة في مجال تخطيط الشبكات الجوية

العاقل المغربي محمد السادس يدشن المحطة الجديدة لمطار فاس- سايس



والحدثة والإبداع. وتشتمل المحطة الجديدة لمطار فاس- سايس على بهو عمومي، وقاعة للإركاب، ومنطقة للتجارة معفية من الضرائب (ديوتي فري)، والمطعم، وبهو للوصول، وفضاء للعب الأطفال. كما تضم مكاتب لمؤسسة محمد الخامس للتضامن مخصصة لتقديم النصح والمساعدة للمغاربة المقيمين بالخارج، وأبنك، ووكالات لصرف العملات، ومنطقة مخصصة لتسليم الأمتعة بها ثلاثة سلاسل متحركة، وموقف للسيارات يتسع لـ 800 سيارة. ويأتي تدشين العاهل المغربي لهذه المحطة الجديدة بمطار فاس- سايس لتعزيز المكانة الدولية التي يحظى بها هذا المطار، الذي سجل برسم الفترة ما بين 2006 و2016 نموا مضطردا في حركة نقل المسافرين برقمين، مع معدل ارتفاع سنوي تفوق نسبته 13 بالمائة. وهكذا، تضاعف عدد المسافرين الذين عبروا المطار بأزيد من ثلاث مرات في أقل من 10 سنوات، مروراً من 228 ألف و399 مسافراً في 2006 إلى 892 ألف و974 في 2016 بما يفوق طاقته الحقيقية (500 ألف مسافر).

طريقي جديد للربط بالمدرج. وستتيح مختلف هذه الإنجازات الرفع من طاقة الاستقبال السنوية للمطار إلى 2,5 مليون مسافر عوض 500 ألف حالياً. ومن أجل الاستجابة المثلى لحاجيات وانتظارات المستعملين، المغربية والأجانب، تم تزويد المحطة الجديدة بتجهيزات تكنولوجية متطورة تستجيب للمعايير الدولية المعمول بها في مجال السلامة والأمن وجودة الخدمات. كما تتميز بهندسة عصرية تتيح الاستغلال الأمثل للفضاءات من أجل تدبير سلس للمسافرين، إلى جانب توفير إضاءة طبيعية بفضل واجهات زجاجية على الجهتين المقابلتين للمدراج والمدينة، والتي تمنح المسافرين فضاء داخلياً جذاباً. ويشكل تزيين وتأثيث هذه المحطة الجديدة مزيجاً فريداً بين اللمسة الإبداعية الحديثة والبصمة التقليدية السائدة، ما يبرز مكانة الصانع التقليدي المغربي. كما يتم عرض تحف فنية مميزة من وحي إبداع فنانين مغاربة ذاتي الصيت، والتي تجسد الفن المغربي في كامل تنوعه وتعدد روافده، لتحكي عن مراحل تاريخية مختلفة، مذكرة المسافرين بأن الفضاء الذي يستقبلهم يحتفي بالثقافة

أشرف العاهل المغربي محمد السادس، على تدشين المحطة الجديدة لمطار فاس- سايس، البنية التي ترقى إلى الإشعاع الدولي لمدينة فاس ومكانتها كعاصمة علمية وروحانية للمملكة. ويأتي هذا المشروع، الذي رصدت له استثمارات بقيمة 471 مليون درهم، في سياق تفعيل التعليمات الملكية السامية الرامية إلى تمكين مدينة فاس من بنيات مطارية حديثة تستجيب للمعايير الدولية، بما من شأنه تعزيز صيتها العالمي، والاستجابة للنمو المضطرد في حركة نقل المسافرين، ومصاحبة الطفرة السوسيو- اقتصادية والسياحية التي تشهدها الجهة برمتها. كما يندرج في إطار برنامج الرفع من قدرات المطارات المنفذ من طرف المكتب الوطني للمطارات، والذي يتوخى في المقام الأول تعميم الملائمة مع المعايير الدولية في مجال سيولة حركة النقل الجوي، والسلامة الجوية، والأمن وجودة الخدمات بالمطارات. وقد همت أشغال توسعة مطار فاس- سايس، على الخصوص، بناء محطة جديدة بمساحة إجمالية قدرها 28 ألف متر مربع، وتوسعة حظيرة الطائرات لاستقبال أربع طائرات إضافية، منها طائرة كبيرة الحجم، وهيئة مسلك

خصخصة مطار الملك فهد وتحويله إلى شركة..



دشنت إدارة مطار الملك فهد الدولي بالدمام، هوية شركة مطارات الدمام (داكو) وإعلان أهدافها لخصخصة وتحويل المطار إلى شركة مملوكة بالكامل لشركة الطيران المدني القابضة التابعة للهيئة العامة للطيران المدني .

وحسب مدير عام مطار الملك فهد الدولي فإن النقل الجوي في المنطقة الشرقية قد لعب دوراً هاماً في التنمية الاقتصادية والاجتماعية والثقافية في المنطقة، مشيراً إلى أن مطار الملك فهد الذي تأسس في العام 1999م بموقعه الجغرافي المتميز يعد رافداً أساسياً لتنمية المنطقة وتوفير فرص العمل لأبنائها وتنشيط حركة الاقتصاد والتجارة والاستثمار فيها. كما أوضح «أن رؤية المملكة الطموحة 2030 والخطوط العريضة التي تصب في تطوير الخدمات المقدمة للمواطن والمقيم وقد ساهم ذلك بشكل كبير في تحديد الأهداف الجوهرية للشركة ضمن برنامج خصخصة مطار الملك فهد الدولي بالدمام، وتتمثل هذه الأهداف في ثلاثة محاور أساسية، هي تطوير البنى التحتية ويشمل ذلك تركيب أنظمة جديدة

لقيادة التغيير في قطاع المطارات والطيران، ودعمهم من خلال مبادرات وبرامج التدريب وتهيئة فرص العمل المناسبة لهم.

واختتم مدير عام المطار تصريحه بالإشارة إلى أن شركة (داكو) سوف تسعى لرفع القدرات التشغيلية والكفاءة العملية للمطار لمواكبة تطورات الصناعة الجوية، وسيكون ذلك من خلال تنفيذ الخطة الخاصة بتطوير المخطط الرئيسي للمطار الذي سيحتوي على مدارج إضافية للطائرات، وصلات إضافية للمسافرين ومكاتب جديدة لشركات الطيران.

لإدارة أمتعة المسافرين، إضافة إلى تطوير شامل للمرافق الخاصة بالمطار، كما يأتي تطوير مدارج الطائرات ضمن أولوياتنا في هذا المحور، أما المحور الثاني فيتمثل في خلق تجربة أفضل للمسافرين: من خلال تطوير وتسهيل إجراءات السفر، وإنشاء وحدة متكاملة لخدمة العملاء، بالإضافة إلى تبسيط مريحة للمسافرين عن طريق تقديم خدمات تجارية وترفيهية لجميع فئات المجتمع.

وقال بأن المحور الثالث هو الاستثمار في الطاقات الوطنية الشابة وإعطائهم الفرص

3 مليارات دولار لتوسعة مطارات دبي



أعلنت دائرة المالية بحكومة دبي، ومؤسسة دبي للاستثمارات الحكومية، ومؤسسة مدينة دبي للطيران، توقيع شركة تمويل المطارات «فينكو»، على تمويل بقيمة 3 مليارات دولار مع 12 بنكاً محلياً ودولياً، وهو التمويل الأول من نوعه لشركة «فينكو»، في إطار منصة التمويل طويل الأجل المخصصة لتطوير مطارات دبي. وسيستخدم التمويل، الذي لعب بنك «إتش إس بي سي» فيه دور المستشار المالي، في دعم مشاريع توسعة مطاري «دبي الدولي» و«آل مكتوم الدولي»، كما أنه يمثل المرحلة الأولى ضمن برنامج تمويل أكبر، يسعى لجعل مطار «آل مكتوم الدولي»، المطار الرئيس في دبي، ليخدم نحو 146 مليون راكب بحلول عام 2025. واشتمل التمويل على شقين، تمويل تقليدي بقيمة تتجاوز 1.62 مليار دولار يمتد لـ 7 سنوات، وآخر إسلامي بالدرهم بصيغة الإجارة بقيمة تتخطى 1.47 مليار دولار، يمتد لـ 7 سنوات. ووقت تغطية التسهيلات بفائض كبير زاد على 50 %، وهو ما يعد دليلاً على استمرار الدعم الذي تحظى به مبادرات حكومة دبي.

إطلاق نظام الخدمة الذاتية للمسافرين «طر إلى البوابة»

أعلنت شركة جيمالتو المتخصصة في مجال الأمن الرقمي، وشركة «آي إي آر» IER المتخصصة في مجال تصميم وتحسين حلول تدفق البضائع والمسافرين، عن تعاونهما في ابتكار حل «طر إلى البوابة» Fly to Gate التي يوفر تجارب سفر بنظام الخدمة الذاتية للمسافرين. والجدير بالذكر أن حركة السفر بالمطارات تشهد ازدهاراً كبيراً، حيث وصل عدد المسافرين في 2016 إلى 3.8 مليار مسافر، ومن المنتظر أن يتضاعف هذا العدد بحلول عام 2035، وتحديداً في الشرق الأوسط ستكون نسبة النمو 4.9% في كل عام لغاية 2034، وذلك حسب توقعات الاتحاد الدولي للنقل الجوي (الإياتا)، وهو ما يشير إلى أن هذا القطاع والهيئات القائمة عليه ستحتاج بالضرورة إلى استخدام حلول مؤتمتة لتحسين تدفق المسافرين مع ضمان مستوى أمان قوي في الوقت ذاته. يلبي حل «طر إلى البوابة» Fly to Gate الحاجة المتنامية لتوفير تجربة خدمة ذاتية تنتقل بالمسافرين بكل سهولة ويسر من منازلهم وحتى بوابات المغادرة. يشار إلى أن حل «طر إلى البوابة» Fly to Gate الخاص بالمغادرة يوفر للمسافرين الخيار بين تسجيل الدخول عبر الجوال أو كبائن الخدمة الذاتية ويتضمن نقاطاً لوضع الحقائب ومراقبة الحدود وبوابات صعود الطائرات. ويسهم هذا الحل المبتكر الذي يدمج بين أجهزة وخدمات الخدمة الذاتية المقدمة من «آي إي آر» IER وحلول الإدارة الحدودية التي تقدمها جيمالتو في فتح طريق بيومتري سريع وآمن في المطارات. ويدعم حل «طر إلى البوابة» Fly to Gate وإمكانية المصادقة البيومترية متعددة الأمط بما في ذلك التعرف على الوجه والتحقق القوي من صحة الوثائق، إضافة إلى إمكانية الاندماج المباشر مع أنظمة الهجرة، مما يوفر معايير أمنية قوية فضلاً عن الكفاءة التشغيلية المتميزة للمطارات وشركات الطيران.



الكويت تطلق مشروع مبنى ركاب جديد يرفع الطاقة الاستيعابية لمطار الكويت الدولي إلى 25 مليون راكب سنوياً



ويستغرق المشروع ست سنوات وهو من أكبر المشاريع الحكومية قيد التنفيذ حالياً.

وتعتزم الكويت بناء «مطار مساند» للمطار الحالي يستغرق تنفيذه عاماً ونصف العام وتبلغ كلفته نحو 55 مليون دينار لیساعد المطار الحالي ويرفع طاقته الاستيعابية إلى نحو عشرة ملايين مسافر سنوياً وذلك لحين انتهاء مشروع مبنى الركاب الجديد.

وتزايدت الضغوط على مطار الكويت الدولي في السنوات الأخيرة بسبب زيادة عدد السكان وتنامي معدلات السفر سواء بين المواطنين أو الوافدين. ويبلغ عدد سكان الكويت 4.4 ملايين نسمة من بينهم 1.4 مليون من المواطنين.

وتبلغ مساحة مبنى الركاب الجديد الذي صممه شركة فوستر أند بارتنز 708 آلاف متر مربع والمساحة التي سيجري البناء عليها 631 ألف متر مربع في حين تبلغ المساحة الإجمالية للمطار ستة ملايين متر مربع.

ويستوعب مبنى الركاب الجديد 51 بوابة ومنصة مع القدرة على خدمة 21 طائرة من طراز إيرباص A380 العملاق في نفس الوقت.

أطلقت الكويت مشروع مبنى الركاب الجديد الذي من المنتظر أن يضاعف الطاقة الاستيعابية لمطارها الدولي عدة مرات.

ووضع حجر الأساس للمشروع، الذي تنفذه شركة ليماك التركية بالتعاون مع وكيلها المحلي شركة الخرافي ناشيونال، أمير الكويت الشيخ صباح الأحمد الجابر الصباح والرئيس التركي رجب طيب اردوغان الذي كان في زيارة للكويت.

وكانت الحكومة الكويتية وقعت في مايو 2016 عقد مبنى الركاب الجديد مع ليماك والخرافي ناشيونال بتكلفة إجمالية قدرها 1.312 مليار دينار (حوالي 4.3 مليارات دولار).

ويرفع المبنى الجديد قدرة مطار الكويت الدولي إلى 25 مليون راكب سنوياً من نحو خمسة ملايين راكب حالياً علماً بأن حركة المسافرين الفعلية عبر المطار تقرب من مثلي هذا الرقم.

وقال رئيس هيئة الطيران المدني الكويتية الشيخ سلمان حمود الصباح - في كلمة خلال مراسم وضع حجر الأساس، إن المطار استقبل 12 مليون مسافر العام الماضي ومن المتوقع أن يصل الرقم إلى 23 مليون مسافر بحلول عام 2027.



الصين تعتزم إنشاء 136 مطاراً بحلول 2025

تعتزم الصين، الدولة الأكثر سكاناً في العالم، إنشاء 136 مطاراً، إضافة إلى 207 مطارات مدنية عاملة في أنحاء البلاد. ونقلت وكالة الأنباء الصينية «شينخوا» عن مصادر حكومية، أن الصين تستهدف إنشاء 136 مطاراً بحلول عام 2025. وأضافت أن الصين بدأت مرحلة ازدهار في إنشاء المطارات عام 2008، عندما قررت الحكومة الإنفاق على البنى التحتية لتعويض الأزمة المالية العالمية. وذكرت الوكالة أنه في نهاية 2015، كان لدى الصين 207 مطارات مدنية، ومن المتوقع أن يصل العدد نحو 260 بحلول 2020. واستقبلت المطارات الصينية، في 2015، نحو 910 ملايين مسافر، ومن المتوقع أن يبلغ عددهم من خلال تلك المطارات 1.5 مليار مسافر في 2020، و2.2 مليار بحلول 2025، حسب الوكالة ذاتها.

«سمارت باث».. للتعرف على وجوه المسافرين بدون استخدام وثائق السفر

خلال «سمارت باث» نحن نقدم تجربة مميزة وأمنة تعمل على تبسيط إجراءات السفر للمسافرين وتخفيف العبء على المطارات وشركات الطيران». وأضاف: «يمكن التوسع في تطبيق هذه التقنية لتشمل أي عمليات ونقاط تفتيش تتطلب التحقق من الوثائق. وتعد استراليا من الدول الرائدة عالمياً في إدارة الحدود وأمنها وبذلك سيعمل مطار بريسبان وشركة سيتا معاً على مدار الأشهر المقبلة لاستخدام هذه التكنولوجيا في مجموعة متنوعة من السيناريوهات». ومن جانبه قال رويل هيليمونس مدير عام قسم التطوير والتخطيط الاستراتيجي في مطار بريسبان: «تتميز التقنية الجديدة بالتكامل مع البنية التحتية وأكشاك الخدمة الذاتية الموجودة لدينا، والتي بدورها تتماشى مع دورنا في استخدام أحدث الوسائل التقنية لتقديم تجربة فردية للمسافرين عبر بريسبان».



على الخطوط الجوية النيوزيلندية تجربة «سمارت باث» في مطار بريسبان، حيث من المخطط التوسع في تقديم الخدمة في الأشهر القليلة المقبلة، لتشمل المزيد من خطوط الطيران الدولية والمطارات التي تستخدم أي منصة استخدام مشترك. وفي هذا السياق، قال سوميش باتل رئيس شركة «سيتا» في منطقة آسيا والمحيط الهادئ: «نحن نسعى دائماً لتوفير أحدث التقنيات لخدمة المطارات وشركات الطيران حول العالم، ومن

كشفت شركة «سيتا Sita» العالمية، المتخصصة في مجال اتصالات النقل الجوي وحلول تكنولوجيا المعلومات، عن تطبيق تقنية «سمارت باث - Smart Path» الجديدة التي تهدف إلى التعرف على وجوه الركاب، لأول مرة، وذلك في مطار بريسبان الأسترالي وذلك بالتعاون مع الخطوط الجوية النيوزيلندية. وتعتمد «سمارت باث» التي يُعتقد أن من شأنها أن تغير مستقبل الرحلات والسفر، على استخدام المقاييس الحيوية كرموز تعريفية للركاب في كشك الخدمة الذاتية لإكمال إجراءات السفر والاستعداد للصعود على متن الطائرة، بالإضافة إلى تقنية التعرف على الوجه من أجل الدخول إلى الطائرة. وتتيح التقنية الجديدة للمسافرين لحظة دخولهم المطار ميزة الصعود للطائرة بدون الحاجة إلى إبراز بطاقة الصعود أو جواز السفر أو غيرها من الوثائق. وسيخوض الركاب المسافرون

تركيا تتوقع استقبال مطاراتها لأكثر من 226 مليون مسافر في 2019

تتوقع تركيا استقبال مطاراتها لأكثر من 226 مليون راكب سنوياً بحلول العام 2019، أي بزيادة قدرها 30% عن العام الماضي، وذلك وفقاً لما أشارت إليه بيانات رسمية. وأفادت بيانات الإدارة العامة لمؤسسة المطارات الحكومية التركية، بأن عدد المسافرين عبر جميع مطارات تركيا خلال العام الماضي وصل لحوالي 174 مليون مسافر، ومن المتوقع أن ترتفع أعدادهم بنسبة 8.4% إلى 188.6 مليون بنهاية العام الجاري. ووفقاً لبيانات الإدارة الحكومية التركية، فمن المتوقع أن ترتفع أعداد المسافرين القادمين جواً إلى تركيا إلى 205 ملايين مسافر خلال عام 2018 لترتفع إلى 226 مليون شخص في 2019. وبالنسبة لأعداد الرحلات، تتوقع الإدارة ارتفاع أعداد الرحلات الجوية إلى 1.95 مليون رحلة بنهاية العام الجاري، من 1.83 مليون رحلة العام الماضي قبل أن ترتفع إلى 2.13 و2.3 مليون رحلة خلال عامي 2018 و2019 على الترتيب.



الأسبوع العربي للتنمية المستدامة انطلاقة عربية نحو المستقبل المستدام



كبرى أهمها قاعدة بيانية صحيحة، مشيراً إلى أن عدد من الدول العربية بها قصور شديد وتفقد إلى البيانات المعلوماتية المختلفة.

من جهته أكد الدكتور مراد وهبة الأمين العام المساعد للأمم المتحدة- المدير الإقليمي لمكتب الدول العربية لبرنامج الأمم المتحدة ضرورة تضافر الجهود لمواجهة التحديات المعقدة التي تواجهها المنطقة العربية. وأعرب وهبة عن تطلع الأمم المتحدة للعمل عن كثب مع الجامعة العربية والأجهزة الفاعلة والقطاع الخاص لتنفيذ خطة التنمية الشاملة 2030.

وفي كلمتها شددت الدكتورة خولة مطر الأمينة التنفيذية بالوكالة للجنة الأمم المتحدة لغرب آسيا (ESCWA) على أن الظروف

في المنطقة العربية تزيد تحديات التنمية تعقيداً الأمر الذي جعلها لا تملك خيار الانتظار من خلال المبادرة بالعمل والتحرك السريع لتحقيق أهداف التنمية المستدامة وقالت إنه على الرغم من أهمية تحقيق الأمن والاستقرار يمثل شرطاً ضرورياً للتنمية إلا أن القضاء على الفقر والبطالة وانعدام المساواة وغياب العدالة الاجتماعية هي السبيل الأكثر نجاعة لتحقيق الأمن والاستقرار.

خاصة أن هناك العديد من التحديات المشتركة في الدول العربية ومن أهمها النمو الاقتصادي وخفض معدلات الفقر والبطالة في العالم العربي والمساواة بين الرجال والنساء والتوجه لمحاربة الإرهاب بكل أشكاله.

من جهته أكد أحمد أبو الغيط، الأمين العام لجامعة الدول العربية، أن هذا الأسبوع يأتي ليضيء شمعة على الطريق الطويل نحو التنمية الذي علينا السير فيه رغم كل الظروف التي تمر بها المنطقة العربية من تحديات أمنية وعسكرية، وتهديدات إرهابية وعنف مسلح، مؤكداً على أن ما ينقص الأمة العربية هو برنامج العمل والخطة الشاملة والأداء المتواصل المثابر عبر فترة زمنية طويلة، فالخروج من المأزق الراهن لن يكون في عام أو اثنين، وإنما هو مشوار طويل عنوانه الصبر والعمل المشترك المتضافر ومحبة الأوطان والتضحية من أجلها.

وقال محمود محيي الدين النائب الأول لرئيس البنك الدولي لأجندة الأمم المتحدة 2030 أن مؤشرات التنمية في الوطن العربي ضعيفة مشيراً إلى أن 50% من السكان بالمنطقة العربية يقعون تحت خط الفقر المدقع، موضحاً أن التنمية الحقيقية تحتاج إلى أوليات

عقدت فعاليات الأسبوع العربي الذي افتتحت وقائعه بمقر الجامعة العربية تحت رعاية الرئيس المصري عبد الفتاح السيسي في الفترة من 14-17 مايو الماضي، وبحضور الأمين العام لجامعة الدول العربية أحمد أبو الغيط والدكتورة غادة والي وزير التضامن الاجتماعي في مصر، وممثلي البنك الدولي والأمم المتحدة.

هذا وقد شارك في الأسبوع أكثر من 300 خبير عربي ودولي، إضافة إلى وفود الدول العربية، كما شاركت الهيئة بوفد ترأسه سعادة اللواء المهندس/ محمد إبراهيم أحمد شريف مرفوقا بالمهندس إبراهيم بنعمر، كما شهد الأسبوع توقيع مذكرة تفاهم مع البنك الدولي لدعم تنفيذ التنمية المستدامة في المنطقة، كما تم على هامشه عقد الاجتماع الأول للجنة العربية للتنمية المستدامة.

وقد أكدت الدكتورة غادة والي في كلمتها التي ألقته نيابة عن الرئيس عبد الفتاح السيسي في الافتتاح على ضرورة استتباب الأمن والسلم في المنطقة العربية لتحقيق أهداف التنمية المستدامة، وأضافت أن التكامل الإقليمي يعد من أهم آليات وأهداف تحقيق التنمية المستدامة في الوطن العربي

فعاليات.. مستدامة

وقد شهد الأسبوع العربي زخم وفعاليات مستدامة مكثفة على مدار أربعة أيام حاشدة، حيث تمت مناقشة عدد كبير من القضايا في مقدمتها قضايا الصحة وعلاقتها بتحقيق أهداف التنمية المستدامة، وجلسة خاصة حول إدارة مخاطر الجفاف في الصومال والقرن الإفريقي، وكرامة الإنسان ونوعية الحياة، وعدد من الجلسات حول قضية التغيرات المناخية من حيث ترابط مخاطر المناخ، والمناخ واستدامة البيئة في إطار رؤية متكاملة، والترابط بين الأمن المائي والطاقي والغذائي.

كما ناقش الأسبوع كذلك دور القوة الناعمة في تحقيق التنمية المستدامة، ومحاور تعزيز السلم والأمن والعدالة، والضعف الاجتماعي في المنطقة العربية وبناء القدرات لتحسين الأمن الاجتماعي، كما تمت مناقشة قضية العلوم والتكنولوجيا والابتكار في دعم البحث العلمي لتحقيق أهداف التنمية المستدامة، علاوة على مناقشة قضايا تمكين المرأة وحماية الطفل والأسرة كركائز لتحقيق التنمية المستدامة.

وشهد الأسبوع عدة جلسات حول دور المجتمع المدني في تنفيذ خطة التنمية المستدامة 2030، وغيرها من القضايا والمحاور الأخرى الهامة التي تصب في مجرى تحقيق التنمية المستدامة عربياً.

البيان الختامي

وفي 17 مايو عقدت الجلسة الختامية للأسبوع العربي للتنمية المستدامة، حيث تم إعلان البيان الختامي الذي نص على أهمية هذا الأسبوع وقدم الشكر للمشاركين في تنظيمه وفي مقدمتهم جامعة الدول العربية ووزارة الاستثمار والتعاون الدولي في مصر والبنك الدولي وبرنامج الأمم المتحدة الإنمائي.

وأكد البيان على ضرورة تبني المخرجات التي خلص إليها الأسبوع والتي كان من أهمها أن التنمية المستدامة وسيلة لتغيير نمط الحياة في المجتمعات وأن الشراكة بين جميع أطراف التنمية هي السبيل لتحقيقها، وأن تعزيز السلم والأمن والعدالة وإنهاء العنف والصراع وتأهيل وإعمار المناطق ما بعد النزاع كمدخل هام لتحقيق التنمية المستدامة بالمنطقة العربية، كما ندعو إلى اتخاذ المزيد من التدابير والإجراءات الفعالة من أجل إزالة العقبات التي تحول دون تمام إعمال حق تقرير المصير بالنسبة للشعوب الرازحة تحت نير الاستعمار أو الاحتلال الأجنبي.

وأشار البيان إلى اعتماد سلسلة من الأطر والاتفاقات العالمية في عام 2015، بما في ذلك إطار سينداي للحد من مخاطر الكوارث للفترة 2015-2030، وأهداف التنمية المستدامة، وخطة عمل أديس أبابا، واتفاق باريس، وإعلان مراكش، يجعل من أسبوع التنمية المستدامة العربية منصة مشتركة لمعالجة تنفيذ هذه الأطر العالمية في المنطقة العربية بطريقة متناغمة ومتآزره وبتكامل وتنسيق تام مبني على الشراكات بين جميع أصحاب المصلحة.

وتمثل خطة عمل 2030 فرصة جديدة للمنطقة العربية لتعزيز التعاون والتكامل العربي الذي يمكن أن تدعم الأمن الغذائي والمائي في المنطقة، علاوة على أهمية دعم المجالس الوزارية ومؤسسات العمل العربي المشترك في جهودها لتنفيذ أهداف وغايات التنمية المستدامة، مع الأخذ بمفهوم الترابط فيما بين الأبعاد الاقتصادية والاجتماعية والبيئية أثناء العمل على إعداد البرامج والمشاريع والأنشطة، ودمج جميع الأطراف في منظومة فاعلة لتحقيق أهداف التنمية المستدامة.

كما دعا البيان إلى دعم مبادرات الترابط خاصة ما بين المياه والطاقة والأمن الغذائي كنموذج للتنسيق المطلوب بين القطاعات لتحقيق أهداف التنمية المستدامة، بما يخدم تنفيذ خطة التنمية المستدامة 2030 واتفاق باريس للتغيرات المناخية لتعبئة الموارد المالية اللازمة لتفعيل الترابط بين هذه القطاعات الحيوية ذات الأولوية من خلال شراكات على مستوى الدول وإقليمياً ودولياً.

وأكد على أهمية توفير قواعد للباحثين العرب وإنشاء كيان لهم يعمل على دعم البحث العلمي الموجهة لخدمة أهداف التنمية المستدامة وتحقيق التمكين والتوطين للتكنولوجيا، وبدعم حقوق تأمين المعرفة إلى الدول العربية التي تحتاجها، وسد الفجوة المعرفية وتوفير البيانات والمعلومات من مصادرها الأولية وتعزيز جهود نقل الخبرات والنماذج الناجحة والتوعية والبناء المؤسسي.

وحث على ضرورة العمل على تنويع هياكل الإنتاج بالدول العربية من أجل المحافظة على استدامة النمو، وضرورة الارتقاء بمناخ الأعمال بالدول العربية لخلق بيئة عربية جاذبة للاستثمارات الوطنية والدولية، وأن تتحمل المصارف العربية مسئوليتها الاجتماعية بإتاحة التمويل الذي يهدف لدعم خطة التنمية المستدامة 2030، والمشروعات الصغيرة والمتوسطة خاصة الخضراء منها.

ودعا إلى تفعيل قرارات القمم العربية بشأن تهيئة البيئة السياسية والتشريعية والاجتماعية والاقتصادية والخدمات التعليمية والصحية الموجهة للمواطن العربي مع دعم الدور الفاعل للقطاع الخاص ومنظمات المجتمع المدني، إلى جانب أهمية إدماج المرأة عند تنفيذ أهداف التنمية المستدامة، وتوضيح دور المرأة في إطار كل هدف وكذا توظيف التكنولوجيا لتمكين المرأة اقتصادياً، إضافة إلى بناء شراكات قوية وفاعلة مع منظمات المجتمع المدني والقطاع الخاص ومراكز البحث العلمي وجميع أصحاب المصلحة في تنفيذ أهداف التنمية المستدامة، إلى جانب إشراك الشباب في وضع الإستراتيجيات وخطط العمل وفي صنع القرار.

كما أكد البيان على تفعيل العقد العربي لمنظمات المجتمع المدني نحو تنفيذ خطط التنمية المستدامة، مع الترحيب بنتائج المنتدى العربي للتنمية المستدامة الذي عقد خلال الفترة 3-5 مايو 2017 بالرباط، التأكيد على الدعوة إلى دورية انعقاد الأسبوع العربي للتنمية المستدامة، بما يدعم جهود الدول العربية لتنفيذ خطة 2030 بالتنسيق مع المنتدى العربي للتنمية المستدامة، متابعة تنفيذ مخرجات الأسبوع العربي للتنمية المستدامة بالتعاون مع جميع الشركاء.

نعمل ليكون الطيران المدني العماني رائداً في دعم التنمية

الدكتور محمد بن ناصر الزعابي



في إطار الحوارات التي تجريها مجلة الطيران العربي مع كبار المسؤولين والمشرفين على منظومة الطيران المدني في البلدان العربية. تتشرف إدارة المجلة بمحاورة سعادة الدكتور محمد بن ناصر الزعابي الرئيس التنفيذي للهيئة العامة للطيران المدني بسلطنة عمان ورئيس المجلس التنفيذي للهيئة العربية للطيران المدني للحدث عن واقع الطيران العماني وعن مرثياته وتصوراته حول الهيئة العربية للطيران المدني وآليات تطويرها وكذا عن دور الهيئة والتحديات التي يعرفها القطاع عربياً إقليمياً ودولياً.

أجرى الحوار المهندس إبراهيم بنعمر
رئيس تحرير المجلة

في مجال الطيران المدني عالمياً، مع تطوير المهارات الفنية والقيادية للكوادر الوطنية. الجودة والكفاءة: تقديم خدمات ذات مستوى عالمي للجميع.

قيمتنا:

النزاهة والأمانة والاحترام: تطبيق أعلى المعايير الأخلاقية والمعنوية وتعزيز ثقافة الشفافية والاحترام المتبادل.

تنمية الثروة البشرية: بناء قدرات فنية وقيادية معترف بها عالمياً.

السلامة والأمن: تعزيز أعلى مستويات السلامة والأمن في جميع الخدمات التي نوفرها.

الجهات المعنية: معرفة وتلبية احتياجات الجهات المعنية.

الكفاءة والفعالية: الالتزام بالتطوير المستمر في العمليات وإدارة التكاليف.

الأهداف الإستراتيجية:

بناء على رؤية الهيئة ورسالتها والتحديات التي تواجه قطاع الطيران المدني بوجه عام، تم تحديد أهداف إستراتيجية، يتعين تحقيقها خلال الخطة الإستراتيجية الحالية كما يلي:

إعداد وتنفيذ إطار تنظيمي للسلامة والأمن يتطابق مع معايير منظمة الطيران المدني الدولي، ويضع في اعتباره أفضل الممارسات العالمية.

ضمان التنمية الاقتصادية لقطاع الطيران المدني من خلال إطار اقتصادي ملائم، يراعي حماية مصالح المستهلك.

ضمان حماية البيئة من خلال الاستعمال الفعال للمجال الجوي، وإنفاذ أنظمة ولوائح حماية البيئة.

إنشاء شركة للملاحة والأرصاد الجوية لتقديم خدمات عالية الجودة تتمثل لمعايير المنظمات العالمية، مع الأخذ في الاعتبار أفضل الممارسات العالمية.

الحفاظ على الاستدامة المالية، وتوفير خدمات تنافسية وعالية الجودة للجهات المعنية.

بناء مؤسسة فعالة من خلال الاستثمار المستمر في الموظفين والتقنيات الحديثة.

تشهد سلطنة عمان نهضة تنموية واسعة، برزت منها القفزة النوعية لمنظومة الطيران المدني العماني وآخرها افتتاح المعلمة الفنية المتميزة المتمثلة في مركز المراقبة الجوية، وجاء ذلك في خضم العمل المؤسسي المتوج بإنشاء الهيئة العامة للطيران المدني بسلطنة عمان.

بداية نود من سعادتكم إفادتنا بنبذة عن هيتكم الموقرة؟ وأين حددتم مكامن الرؤية والرسالة لتحقيق الأهداف الإستراتيجية المرجوة؟

يمثل قطاع الطيران المدني واحداً من أهم القطاعات الحيوية والضرورية في السلطنة، ونظراً للأهمية البالغة في تأهيل وتنمية هذا القطاع ومثالية الموقع الجغرافي الإستراتيجي للسلطنة مع الدول الأخرى، وحرصاً من الحكومة الرشيدة بقيادة حضرة صاحب الجلالة السلطان قابوس بن سعيد المعظم حفظه الله ورعاه لدعم وتعزيز النمو في كافة قطاعات الدولة كي تقوم بواجبها في مواكبة التطورات الحاصلة

بجميع المجالات، ولتزايد الحاجة لتطوير حركة الطيران الدولي في العصر الحديث وتعزيز النمو الاقتصادي الوطني، فقد أنشأت الهيئة بموجب المرسوم السلطاني رقم (2012/33) بتاريخ 26 مايو 2012م الموافق 5 رجب 1433هـ وأصدر نظامها بموجب المرسوم السلطاني 2013/43م

تسعى الهيئة العامة للطيران المدني في التطوير المستمر لتنمية قطاع الطيران مما جعلها تخطو تطوراً ملحوظاً وجذرياً في هذا القطاع من خلال تطوير التشريعات الوطنية لتلبية المتطلبات الدولية وتنفيذ العديد من المشاريع وتوفير الخدمات المهمة والضرورية مواكبة للتطورات المتسارعة وباستخدام أحدث وأفضل التقنيات لضمان سلامة وأمن الطيران في السلطنة.

رؤيتنا:

أن نتميز في مجال سلامة وأمن الطيران المدني وكفاءة الكادر البشري وما نحققه من فوائد لعمان.

رسالتنا:

التنظيم: تنظيم جميع مجالات الطيران المدني، بما يتوافق مع المعايير الدولية، ضماناً للسلامة والأمن وحماية البيئة.

النمو والثروة البشرية: تعزيز وتوسيع مصالح السلطنة

تسعى لتطوير التشريعات الوطنية



يعتبر التخطيط الاستراتيجي من الوسائل الهامة التي تساعد المؤسسات في تحديد رؤاها المستقبلية وتوجهاتها العامة، وضمان تسلسل هذه الغايات إلى خطط واقعية ومشاريع ملموسة تعمل من خلالها على تحقيق أهدافها على المدى المتوسط أو البعيد.

وتطبيقاً لأفضل الممارسات في هذا المجال، قمنا بصياغة الخطة الإستراتيجية للهيئة التي حددت التوجهات

المتوسطة المدى للهيئة بمختلف

القطاعات، تضمنت رؤية ورسالة وستة

أهداف إستراتيجية، ينبثق منها

165 مبادرة، تنفذ على مدى خمس

سنوات، وتعمل الهيئة على

ترجمة خطتها الإستراتيجية

إلى خطة تنفيذية سنوية،

تفصل أنشطة المبادرات

والمشاريع والمدة الزمنية

لتنفيذها مع الوضع في الاعتبار

الموارد البشرية والمالية المتاحة.

وتتركز الخطط والمبادرات التي وضعتها

الهيئة على تطوير وتحديث التشريعات

التنظيمية وإعداد السياسات التشريعية اللازمة،

وتطوير الخدمات الجوية التي تقدمها الهيئة لضمان

أمن وسلامة الأجواء وحماية البيئة. كما أن إعادة

هيكلية قطاع الطيران المدني بوجه عام كانت من ضمن

اهتمامات الهيئة وبالتالي تم إعداد الدراسات اللازمة

لذلك ومنها فصل وخصخصة مقدمي الخدمة عن

عمان من

أوائل الدول

المصدقة على

اتفاقية دمشق

المشروع.

وفيما يخص النقل الجوي فإن الهيئة تعمل على توسيع

شبكة النقل الجوي بين السلطنة والدول الشقيقة

والصديقة في جميع أنحاء العالم بسياسة الأجواء

المفتوحة لاستقطاب أكبر عدد ممكن من شركات

الطيران لتوفر مناخاً تنافسياً يخدم المواطن الكريم

وكل زائر ومقيم على أرض هذا الوطن العزيز، وتتجلى

سياسات وتوجهات الهيئة في جعل السلطنة من الدول

بالاطلاع على الهيكل التنظيمي لهيئتكم الموقرة تبين ركائزه في ثلاث مديريات عامة (المديرية العامة للطيران المدني - المديرية العامة للملاحة الجوية - المديرية العامة للأرصاد).

أين تتجلى المهام الرئيسية لهذه الركائز وتخصصات الدوائر التي تشملها؟

المديرية العامة لتنظيم الطيران المدني:

تقوم هذه المديرية بجميع الأعمال المتعلقة بتنظيم الطيران المدني والتشريعات اللازمة وفق قانون الطيران المدني ولوائحه التنفيذية والسياسات المعمول بها ومتطلبات المنظمات الدولية ذات العلاقة باختصاصات الهيئة من خلال المجالات الثلاثة الرئيسية:

- السلامة.

- الأمن.

- النقل الجوي.

المديرية العامة للملاحة الجوية:

تضطلع المديرية العامة للملاحة الجوية

بتقديم خدمات الملاحة الجوية وهيكلية

المجال الجوي العماني وإدارة الحركة

الجوية فيه وفق أسس ومعايير

دولية وتوجهات محلية لتقديم

أعلى معايير السلامة والأمن

والجودة للخدمات الجوية.

المديرية العامة للأرصاد الجوية:

تقوم هذه المديرية بتوفير خدمات

الأرصاد الجوية بوجه عام وفق معايير

دولية تماشياً مع متطلبات المنظمة

العالمية للأرصاد الجوية WMO، وتعتبر الهيئة ممثلة

بالمديرية العامة للأرصاد المصدر الرسمي لجميع

معلومات وأخبار الطقس في السلطنة، حيث يقوم

مركز الإنذار المبكر من المخاطر المتعددة برصد ومتابعة

مستجدات الطقس، وإصدار النشرات العامة والبيانات

والتحذيرات اللازمة الخاصة بالطقس وكذلك الإنذار

المبكر من أمواج المد البحري «تسونامي».

بصفتكم رئيساً تنفيذياً للهيئة العامة للطيران المدني العماني،

والأكيد أن لكم توجهات إشرافياً دقيقاً في تنفيذ الخطة الإستراتيجية

لمنظومة الطيران العماني.

فأين تتجلى معالم سياستكم وتوجهاتكم بهذا القطاع التنموي؟

بالتعاون مع الهيئة العمانية للشراكة من أجل التنمية. تعديل رسوم الهيئة ومنها رسوم الطائرات العابرة لرفع إيراداتها بأكثر من 25% لتعزيز مساهمتها في الإيرادات العامة للدولة.

- إعداد السياسة الإعلامية للهيئة.

- اقتراح مسودة السياسة العامة للطيران المدني.

- تم الانتهاء من إعداد مسودة قانون الطيران المدني.

- السماح بالتشغيل الفعلي لأول طيران اقتصادي في السلطنة « طيران السلام » والتي تملكها شركة طيران السلام وتعتبر المشغل الثاني للطيران.

- تفعيل أنشطة الطيران العام وفتح مجال الاستثمار للقطاع الخاص.

- أصدرت الهيئة سياسة التنظيم الاقتصادي للطيران المدني الذي من شأنها تعزيز موقفها لدى الجهات الأخرى وزيادة الدخل.

- اللوائح الخاصة بترخيص شركات الطيران التجارية.

- اللوائح الخاصة بحماية حقوق المسافرين.

- اللوائح الخاصة بالتزامات الخدمة العامة (PSO)

- التطبيق والتظلمات (الغرامات المفروضة).

- أصدرت الهيئة موافقة لكلا من شركتي صلالة والشرقية للطيران لاجتياز معايير التقييم المبدئية للطيران العام، لتفعيل أنشطة الطيران العام بالسلطنة وفتح مجال الاستثمار للقطاع الخاص العماني.

- اجتياز السلطنة للدورة الثالثة للتدقيق على أمن وتسهيلات الطيران المنفذ من قبل المنظمة الدولية للطيران المدني في شهر مارس وقد حققت السلطنة نسب امتثال عالية.

- توقيع اتفاقيات/ مذكرات تفاهم الموقعة مع عدد من الدول بشأن تشغيل رحلات جوية.

- الانتهاء من دراسة فصل مقدمي الخدمة عن الهيئة (الملاحه الجوية، الأرصاد الجوية)، وإنشاء شركة للملاحه والأرصاد الجوية.

- العمل بتوجهات الحكومة نحو إنشاء شركة قابضة لتوحيد الاستراتيجيات وتطوير القطاع

الرائدة في صناعة الطيران المدني وليكون هذا القطاع رافداً فعالاً في دعم التنمية الاقتصادية نحو تنمية مستدامة.

يعرف قطاع الطيران المدني العالمي تطورات متسارعة في ظل سياسة الخصخصة والتحرير وبرز التكتلات الكبرى الناتجة عن الاندماج المصلحي.

أين وصلت جهود هيتكم الموقرة في التفاعل مع هذه التحولات المتسارعة التي تطبع ساحة الطيران الدولي؟

بدايةً فإن حكومة السلطنة تعي تماماً أهمية قطاع الطيران المدني، وبذلك فقد أولته جُل اهتمامها من خلال الاستثمار في هذا القطاع ودعم المشاريع المتعلقة بالطيران وإعطاها الأولوية التامة، وبالتالي فقد شهد القطاع تحولات متسارعة خلال الفترة الماضية، وقد كان للهيئة الدور الكبير في ذلك بالتعاون مع الجهات ذات العلاقة من خلال رسم الخطط الإستراتيجية لتنمية هذا القطاع بما يتوافق الرؤى المستقبلية التي وصنعتها الحكومة الرشيدة لجعل السلطنة على مسار الريادة على المستويين الإقليمي والعالمي في مثل القطاعات، وكذلك من خلال تحديث واستحداث

القوانين والتشريعات التنظيمية التي تلبى متطلبات هذا التي تلبى متطلبات هذا الطور برؤية بعيدة المدى . وقد بدئنا مؤخراً بقطف ثمار هذا الاستثمار من خلال الإنجازات التي شهدها قطاع الطيران المدني مؤخراً، ومنها:

التدشين الرسمي لمركز مسقط للمراقبة الجوية بالهيئة العامة لطيران المدني الأكبر والأحدث في شرق الأوسط والذي يحتوي على أحدث التقنيات المستخدمة عالمياً في مجال الملاحة الجوية، بطاقة استيعابية عالية تضمن التوسعات المستقبلية المرسومة.

مواصلة الاهتمام بالمشاركات الفعالة في المحافل العربية والإقليمية والدولية، وكذلك استضافة الاجتماعات الهامة، وكان أهمها اجتماعات المجلس التنفيذي للهيئة العربية للطيران المدني في دورته الـ (55) نترأس فترته الحالية وتعتبر السلطنة عضواً فيه. والمشاركة في الدورة (39) للجمعية العمومية الـ (ICAN) وموافقة السلطنة من حيث المبدأ على الانضمام في الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق (GMBM).

نضت الهيئة العامة للطيران المدني البرنامج الوطني للمراقبة على سلامة الطيران (ASOP)

فما بوضع خطة إستراتيجية لحدد لوجهان الهيئة ومبادرائها وفق أجندة لتفيذية سنوية

الانعكاسات الإيجابية لسياسة الأجواء المفتوحة أنها تفتح المجال أمام شركات الطيران للتنافس على تقديم أفضل الخدمات بأقل الأسعار، كما أن سياسة الأجواء المفتوحة لها انعكاسات إيجابية على زيادة الحركة الجوية في المطارات وبالتالي رفع معدلات التبادل الاقتصادي والسياحي بين السلطنة والدول الأخرى.

نرجع إلى سياسة التحرير، وكما هو في علم سعادتك فقد حددت اتفاقية دمشق الإطار الأنسب لتنفيذ آلية تحرير النقل الجوي بين الدول العربية، ورغم دخول هذه الاتفاقية حيز النفاذ سنة 2007 إلا أنها وللأسف لم تعرف طريقها للتنفيذ حتى من طرف المصدقين عليها.

وحسب رأي سعادتك ما سبب هذا التعثر؟ وكيف تنظرون إلى مستقبل تنفيذ هذه الاتفاقية؟

السلطنة من أوائل الدول التي صادقت على اتفاقية دمشق لتحرير النقل الجوي بين الدول العربية وليس لدينا أي تحفظ على تنفيذ بنودها. أما فيما يتعلق بتعثر التطبيق فإن المجال مفتوح أمام الدول التي لم تنفذ الاتفاقية لإبداء مرئياتها وقد يكون من الجيد أن يتم تدارس أفضل السبل الممكنة لحل أية معوقات تواجه الدول العربية الأعضاء في سبيل تطبيق الاتفاقية، وفي نفس السياق نعتقد أنه من الضروري حث الدول العربية لتفعيل هذه الاتفاقية لما لها من دور إيجابي في تطوير النقل الجوي العربي.

بعدما كانت السلطنة إحدى المساهمين الرئيسيين في شركة طيران الخليج تم الانتقال إلى إنشاء شركة الطيران العماني سنة 1993 كناقل وطني لسلطنة عمان.

وبخطوات ثابتة شهدت هذه الشركة نموا متزايدا وقفزت إلى الريادة بأسطولها الحديث وجودة الخدمات مما رفع مردوديتها في توسيع النشاط التجاري والصناعي والحركة السياحية في السلطنة، كما حققت الشركة عدة إنجازات وحصلت على عدة جوائز كأفضل تنظيم وأفضل درجة رجال الأعمال.

ما هو سر النجاح وكيف تحقق ذلك؟

تم إنشاء الطيران العماني- الناقل الوطني لسلطنة

تجمع تحت مظلتها:

شركة الملاحه والأرصاد الجوية.
الشركة العمانية لإدارة المطارات.
الطيران العماني.



يعتبر النقل الجوي قاطرة مهمة في التنمية الاقتصادية. ما هي أسس الإجراءات العملية لتنمية النقل الجوي وتعزيز مكانته كركيزة أساسية في الاقتصاد العماني؟

لا شك بأن النقل الجوي يعتبر من أهم الوسائل التي تساهم في تنمية التبادل الاقتصادي والسياحي بين مختلف دول العالم. وإدراكا من حكومة السلطنة لهذه الأهمية فقد قامت بتطوير البنية الأساسية لهذا القطاع الحيوي الهام من خلال بناء عدد من المطارات الجديدة في السلطنة، وكذلك الترخيص لناقل

جوي اقتصادي جديد والذي بدأ عملياته التشغيلية في بداية هذا العام 2017م،

كما أن السلطنة تسعى إلى تقديم العديد من التسهيلات في سبيل جذب شركات الطيران العالمية للتشغيل إلى السلطنة، الأمر الذي يتيح أمام المسافرين خيارات أكثر في الخدمات والأسعار.

هناك توجهات قوية لنهج سياسة الأجواء المفتوحة، هل السلطنة منخرطة في هذا التوجه؟ وما هي في رأي سعادتك انعكاسات سياسة الأجواء المفتوحة على مستقبل النقل الجوي في سلطنة عمان؟

السلطنة من الدول التي تنتهج سياسة الأجواء المفتوحة وفضا لمبدأ المعاملة بالممثل، ونرى بأن من

لنهج السلطنة الأجواء المفتوحة



بالطيران
المدني، حيث
أن اللوائح
القانونية
وقواعد
التنظيم
الاقتصادي
للطيران المدني
في السلطنة
تشتمل على
عدد من
الاشتراطات
المالية مثل
رأس المال
الأدنى لممارسة
كل نشاط
والنسبة الأدنى
للمساهمين
العمانيين في

الشركة، كما أن الهيئة تنظر بدقة في دراسات الجدوى الاقتصادية التي يقدمها المستثمرين بالإضافة إلى خطة عمل المشروع وغير ذلك من الاشتراطات المالية. وهناك أيضا اشتراطات فنية ومتطلبات تتعلق بسلامة الطيران المدني والتأمين يجب استيفائها قبل الحصول على الترخيص من الهيئة.

وفيما يتعلق بالاستثمار في أنشطة النقل الجوي بالسلطنة فقد سبق وأن أعلنت الهيئة العامة للطيران المدني عن رخصة واحدة لطيران اقتصادي (منخفض التكاليف)، وتنافس على الرخصة عدد من المستثمرين الذين انطبقت عليهم الاشتراطات المالية والفنية للرخصة، وبالفعل تم اختيار الشركة صاحبة العرض التفضيلي وانتهت الشركة من كافة إجراءاتها وتم منحها رخصة المشغل الجوي الاقتصادي حيث باشرت الشركة عملياتها التشغيلية في بداية العام 2017م.

كما أعطت الهيئة مؤخراً موافقتين للطيران العام لفتح المجال أمام القطاع الخاص لتفعيل أنشطة النقل الجوي للطائرات السياحية الصغيرة وطائرات رجال الأعمال والطائرات العمودية وكذلك طلبات بإنشاء أندية الطيران.

تمثل المطارات العمانية ركيزة محورية في إنعاش حركة النقل الجوي وتنمية الحركة السياحية، وفي هذا الإطار نود سعادتك

عمان- بعام 1993 منذ ذلك الحين انطلقت خدمات الناقل على المستوى الإقليمي، ليشهد نمو متزايد، وللطيران العماني دوراً رئيساً في جعل العاصمة العمانية مسقط مركزاً رئيسياً للحركة الجوية في الشرق الأوسط؛ مما ساهم في إثراء الأنشطة التجارية، والصناعية، والسياحية في البلاد.

يحظى الطيران العماني بمكانة عالية، ويسعى جاهداً للحفاظ على أعلى مستويات الأداء في كافة النواحي المتعلقة بالعمليات التي يضطلع بها.

تأسست شركة عمان للخدمات الدولية عام 1970، وبعدها تم تأسيس الشركة العماني لخدمات الطيران عام 1981 لتقديم الخدمات إلى الخطوط الجوية الأخرى، وذلك في مجالات شحن وتفريغ الحاويات، ومناولة البضائع الخ.

يتميز أسطول الطيران العماني بطائرات حديثة وذات كفاءة في استهلاك الوقود بالإضافة إلى تصميمها الداخلي الخلاب، كما تم تزويد الطائرات بأحدث الأجهزة والمعدات لتقديم أرقى مستوى من الخدمة والمحافظة على أعلى مستويات السلامة والأمان والارتقاء بمستوى الأداء بوجه عام. ولقد ساهم الاستثمار في التقنية، والتخطيط، وابتكار المنتجات الجديدة في دفع مسيرة التنمية للشركة ووضع الطيران العماني في طليعة الشركات العاملة في صناعة الملاحة الجوية.

كما أن شركة الطيران العماني أول شركة في الخليج تضم إلى أسطولها طائرات طراز بوينج 737 الجيل الجديد. ويقوم الطيران العماني بتطبيق أعلى معايير السلامة والأمان. وتتميز الشركة وقد تجاوز معدل الدقة في الأداء مؤخراً أكثر من 95%، ويواصل الطيران العماني العمل على الارتقاء بمعدلات الأداء في سجلاتها وتحقيق نتائج أفضل.

في علمنا لقد انخرطت السلطنة في فتح مجال الاستثمار في قطاع الطيران المدني وذلك بمنح رخص لشركات الطيران الاقتصادي، وخدمات المناولة الأرضية، وخدمات المطارات الإقليمية والدولية والشحن الجوي وصيانة الطائرات وخدمات الطائرات.

فما هي سعادتك المتطلبات والإجراءات والشروط التي تسمح للراغبين من الخواص في الاستثمار في قطاع الطيران المدني داخل السلطنة؟ وما هي هذه الشركات والمؤسسات الخدمية التي تم منحها الترخيص؟

نعم تم مؤخراً فتح المجال أمام المستثمرين لممارسة عدد من أنشطة النقل الجوي وباقي الأنشطة المتعلقة

إفادتنا بدور الشركة العمانية لإدارة المطارات التي تدير وتشغل المطارات المدنية في السلطنة؟

ونحن نسجل النمو المتزايد لحركة النقل الجوي في مطار مسقط الذي تجاوز 12 مليون مسافر ومطار صلالة الجديد الذي تجاوز المليون مسافر بنهاية 2016م. فما هي مقومات هذا النمو المتزايد؟

تميز الطيران العمالي بطائرته الحدیة وجوده خد ما له

إنجازات الشركة:

- اختيار الرئيس التنفيذي للشركة عضواً في مجلس إدارة المطارات العالمي.

- تحقيق مطار مسقط الدولي المستوى الأول من الاعتماد الكربوني من المجلس الدولي للمطارات، وذلك لتطوره في رسم خرائط انبعاثات الكربون والذي يعد المعيار الوحيد المعتمد مؤسسياً لإدارة انبعاثات الكربون في المطارات عالمياً.

أما فيما يخص مقومات النمو المتزايد فهي كالتالي:

الموقع الاستراتيجي والمقومات السياحية بالسلطنة الخ زيادة أسطول الطيران العماني ودخول طيران السلام حيز التشغيل

زيادة مجموعة من شركات الطيران لعدد رحلاتها التوسع في شبكة النقل الجوي بين السلطنة ودول العالم

الأکید أن هذا النمو يستدعي رفع التحدي لتماشى هذه المطارات وفق التشريعات والنظم والمعايير الدولية.

فما هي خطواتكم لرفع هذا التحدي في سياق ترخيص المطارات الدولية العمانية؟

ما قامت به الحكومة الرشيدة مؤخراً من دعم وتطوير قطاع الطيران المدني بوجه عام، كان بهدف جعل مطارات السلطنة محط أنظار العالم لتكون من الوجهات الأساسية لشركات الطيران العالمية المختلفة، وبالتالي فإن الدور التنظيمي للهيئة يعمل على نفس

بناءً على قانون الشركات التجارية رقم 74/4 وتعديلاته ولأحكام قانون سوق رأس المال الصادر بالمرسوم السلطاني رقم 98/80 تم تأسيس الشركة العمانية لإدارة المطارات وتمثل مسؤوليتها في إدارة وتشغيل المطارات المدنية في السلطنة مع المرافق التابعة لها بهدف تعزيز الأداء العام للمطارات العمانية بالشكل الذي ينعكس إيجاباً على بقية القطاعات الاقتصادية والاجتماعية ضمن المنظومة الشاملة للبلاد. وبناء على ذلك تعمل الشركة على تطوير هذه المطارات بحيث تدعم عمليات النمو المضطرب لتصب في مصلحة تحقيق الأهداف الإنمائية الموضوعية وبالتساق مع الخطط الإستراتيجية اللوجستية للسلطنة.

وتعمل الشركة العمانية لإدارة المطارات على تقديم أفضل الخدمات لمطارات السلطنة وفق المعايير الدولية والأنظمة والقوانين المعمول بها في السلطنة بهدف تنمية البوابات المؤدية للجمال والفرص، وتهدف ورؤية الشركة لأن تكون مطارات عمان ضمن أفضل 20 مطاراً على مستوى العالم بحلول 2020 أما مهمتها فهي العمل على إدارة ممتازة نحو تطوير بوابات عمان، مما ساهم في النمو المتزايد لحركة النقل الجوية.

حيث ساهمت إنجازات الشركة في تحقيق العديد من الأهداف المنشودة، ومن أبرز النتائج التي تترجم



الإجرامي أصبح يعي بأهمية ومكانة وتأثير الطيران المدني على المجتمع الدولي. حيث أنه وبعد أحداث الحادي عشر من سبتمبر أتبعه المنظمة الدولية للطيران المدني منحى مغاير في التعامل مع المتطلبات الدولية لحماية الطيران المدني من أفعال التدخل غير المشروع وذلك بإنشاء نظام متكامل لمراقبة الجودة على جميع الدول بمراحل مختلفة من أجل مساعدة الدول في الالتزام بالمتطلبات والتشريعات الدولية، وقد خضعت السلطنة خلال العقد الحالي لثلاثة زيارات منتظمة من قبل المنظمة ضمن نفس البرنامج والذي كان له الأثر والدور الكبير في تحسين المستوى العام لأمن الطيران المدني بالسلطنة.

وتعتبر السلطنة من أوائل الدول التي استجابت للمتطلبات الدولية المختلفة والتي من شأنها أن تساعد في حماية الطيران المدني العماني من أفعال التدخل غير المشروع وذلك من خلال إعداد برامج الأمن الوطني المختلفة والتي تعكس التشريعات الوطنية لملاحق اتفاقية شيكاغو 1944 وإنشاء نظام رقابي متكامل ومستديم مبني على الأسس التي حددتها المنظمة الدولية للطيران المدني وهو مساعدة الجهات التشغيلية المختلفة العاملة بالقطاع في الوصول إلى الأمن المنشود. حيث أن تعديل البرامج الوطنية يأتي من خلال دراسة المواضيع الجديدة والتنسيق مع الجوانب التشغيلية من أجل التأكد من قبليته تطبيقه من عدمه.

هناك موضوع حماية البيئة والحد من الانبعاثات الذي يحظى كذلك بأهمية خاصة، وعرف نقاشات قوية في المحافل الدولية وعلى رأسها منظمة الطيران المدني الدولي التي أبرزت هذا الموضوع ضمن أهم بنود الجمعية العمومية الأخيرة وأصدرت قرارها التاريخي في هذا الشأن.

نود من سعادتكم إفادتنا بأهم إجراءات السلطنة في هذا المجال؟ وكذا مبرياتكم حول التعامل الدولي بخصوص ضرائب الكربون والحد من الانبعاثات؟

تسعى السلطنة دائماً لمشاركة دول العالم الأخرى في كل ما من شأنه الحفاظ على كوكب الأرض من مخاطر الانبعاثات الكربونية الناجمة عن أنشطة الطيران شريطة أن تكون الحلول المطروحة متفق عليها تحت مظلة دولية كمنظمة الطيران المدني الدولي (الإيكاو)

الوتيرة من خلال وضع أنظمة وتشريعات تكفل المرونة وتضمن السلامة والأمن أولاً، ودعم الشركات المقدمة للخدمات الجوية في السلطنة هو دور أساسي للهيئة لتتناسق خدماتها مع التطلعات والأهداف، ومثل ما ذكرنا في سؤال سابق بأن الهيئة تعمل على توسيع شبكة النقل الجوي بين السلطنة ودول العالم بمبدأ الأجواء المفتوحة.

رغم التطور التكنولوجي المتجدد للتجهيزات والمعدات الفنية والإجراءات التفتيشية التي تتطلبها السلامة الجوية، فلا زالت هناك صعوبات لدى بعض الدول للالتزام بمتطلبات الإيكاو وبخصوص مستوى السلامة الجوية.

ما هي الجهود المبذولة في السلطنة للتطبيق الأمثل لمعايير السلامة والمراقبة والتفتيش في مطارات السلطنة؟

مواكبة التحديثات التي تطرأ في التشريعات والنظم ومعايير المنظمة، وإجراء التدقيق الداخلي أو الذاتي على آليات التفتيش للوقوف عند آخر المستجدات في هذا السياق، ووضع جداول زمنية للتدقيق على المطارات لإصدار التراخيص، والتقييم الدوري على الملاحظات السابقة والتأكد من تطبيق الخطوات التصحيحية التي تتماشى مع منهجية السلامة.

وكذلك فرض منظومة التدقيق على تمارين الطوارئ على المطارات، بغية التأكد من جهوزيتها وجاهزية الجهات المعنية ذات الصلة في حالة وقوع أي طارئ.

مجتمع الطيران المدني الدولي يضع نصب عينيه الأهمية القصوى لأمن الطيران.

فما هي الإجراءات التي اتخذتها السلطنة لتنفيذ المعايير الدولية المطلوبة بهذا الخصوص؟ وأين تتجلى أسس برنامجكم الوطني لأمن الطيران؟

يعتبر أمن الطيران المدني أحد أهم الأركان الأساسية المكونة لمنظومة الطيران المدني الدولي والذي توليه المنظمة الدولية للطيران المدني ((ICAO) اهتماماً متزايداً على خلفية الأحداث الأمنية المتكررة التي تعرض لها الطيران المدني خلال العقد الأخيرين لكون العالم

هدفا الحفاظ على أعلى مستويات الأمن والسلامة

المركز الجديد للمراقبة الجوية بمسقط الأحدث في الشرق الأوسط

الرادار بحجم 56 بوصة من فوائدها تخفيف أعباء المراقب الجوي من خلال عرض كل المعطيات التي يستعملها لمراقبة الحركة الجوية بنفس الشاشة. وأن منظومة إدارة الحركة الجوية توفر خاصية الإنذار المبكر عن المسارات المتعارضة للطائرات (MTCD) لتمكين المراقب الجوي من

أخذ الإجراءات اللازمة بشكل مسبق. ولا ننسى الكادر الوطني الذي له دور بارز والقدرة الكبيرة للتعاطي مع أية مستجدات تظهر في مجال الملاحة الجوية.

لا شك في أن سياسة التدريب والتكوين تمثل الدعامة الأساسية لتأهيل الموارد البشرية المتخصصة ولبناء القدرات المطلوبة لتطوير وتنمية منظومة الطيران المدني في ظل المنافسة القوية والتحديات الكبرى التي يعرفها القطاع.

فما هي خططكم وإجراءاتكم العملية في سبيل بناء القدرات المستقبلية للقطاع؟

لا شك بأن قطاع الطيران من أهم القطاعات الحيوية والمهمة في البلد وهذا الأمر يحتم علينا الاهتمام بالكوادر البشرية مواكبة التطورات السريعة في قطاع الطيران لبناء قدرات قادرة على التكيف مع المتغيرات الحاصلة في هذا المجال ، فقد حرصت الهيئة العامة للطيران المدني على تنمية وتأهيل الموارد البشرية وتدريبهم على أعلى المستويات من خلال وضع خطط وبرامج تدريبية وتطويرها بصورة دائمة ومستمرة بالتعاون مع جهات تدريبية محلية ودولية لتلبية متطلبات ومواكبة التطور في هذا القطاع ، ومن ضمن خطط الهيئة العامة للطيران المدني المدني المستقبلية إنشاء مركز للتدريب مجهز بأحدث الأجهزة والتقنيات الرئيسية مع كافة المرافق الخدمية اللازمة ، لتنوع أنشطة المركز لتشمل: الدورات ، والندوات ، وورش العمل ، والمحاضرات ، والمؤتمرات ، والدراسات ، والاستشارات ، وكذلك من ضمن خطط الهيئة المستقبلية تقديم خدمات التدريب (الحزم

وألا يتم اتخاذها من طرف أحادي، وبالتالي فإننا استبشرنا خيرا في هذا الموضوع بصدور القرار الأخير للجمعية العمومية لمنظمة الإيكاو والذي تم بموجبه اعتماد الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق GMBM، وقد وافقت السلطنة على الدخول في هذا التوجه مؤخرا.



تشهد الملاحة الجوية وأنظمتها المستقبلية تطورات تكنولوجية

متسارعة تستدعي من الدول العربية مسابقتها والانخراط في تنفيذ المشاريع الفنية الجديدة لإدارة الحركة الجوية بالشكل الأمثل.

هل لسعادتكم أن تبدو لنا بلمحة عن إنجازاتكم في مجال الملاحة الجوية وخاصة بعد افتتاح المركز الجديد للمراقبة الجوية الذي صمم للاستجابة للمعايير والمقاييس الدولية لخدمات متطلبات السلامة الجوية؟

أصبحت السلطنة رائدة في مجال الملاحة الجوية وذلك بتدشين مركز مسقط للمراقبة الجوية الذي يعد الأكبر على مستوى الشرق الأوسط والأحدث على مستوى العالم من حيث الأنظمة والكادر الوظيفي مع توفير إمكانية التوسع في القطاعات الجوية لاستيعاب نمو الحركة الجوية والأعمال المترتبة على تشغيل مطارات السلطنة. كما يمكن المركز الجديد للمراقبة الجوية من توفير خدمات تصل إلى 11 قطاع لمراقبة المنطقة و7 قطاعات لمراقبة الاقتراب الراداري، ويوفر المركز إمكانية التبادل فوري لمعطيات الطيران وبيانات الرحلات مع البلدان المجاورة باستعمال أنظمة OLDI وAIDC كوسيلة متطورة وبديلة للاتصالات الهاتفية التقليدية وذلك لتبادل مراقبة الحركة الجوية عند عبورها حدود المجال الجوي وهو ما يوفر للطائرات مسارات وارتفاعات تساعد على اقتصاد استهلاك الوقود والمحافظة على المحيط. كما تم ولأول مرة في العالم تدشين شاشات

طريقها لبناء صرح الوحدة العربية في مجال الطيران المدني كتكتل عربي إقليمي موحد بفضل الدول العربية الأعضاء الداعمة لمسيرتها بالإضافة إلى مجلسها التنفيذي الذي يتمتع بالمعرفة الملائمة والخبرة في مجال الطيران المدني وعلى الأخص في اتخاذ كافة الوسائل التي من شأنها تحقيق أهداف الهيئة وتطوير الخدمات التي تؤديها.

ولا شك أن التطورات والمتغيرات التي تشهدها ساحة الطيران المدني على المستوى الدولي والإقليمي يجعل الدول الأعضاء بالهيئة العربية والعاملين بها أمام مسؤوليات وتحديات كبيرة في ظل المتغيرات المتسارعة على الصعيد الإقليمي والعالمي ومن أجل ذلك فإن الأمر يتطلب بذل مزيد من الجهد دافعا عن مصالح الدول العربية وخاصة في ظل الظروف الحالية على مستوى الطيران الدولي والتدخلات الأجنبية للناقلات العربية.

هل اتفاقية إنشاء الهيئة تعكس بالفعل المرجعية المثالية التي تنظم آليات العمل والتوجهات المطلوبة لتطوير قطاع الطيران المدني؟

كما هو معلوم بأن قطاع الطيران المدني يلعب دوراً كبيراً في تطوير اقتصاديات الدول العربية وكذلك الاقتصاد العالمي، ومن المعلوم أيضاً بأنه من أكثر الصناعات تطوراً وسرعة للنمو في العالم، ولما كابت هذه التطورات المتسارعة في هذا المجال فإنه من المناسب تعديل اتفاقية إنشاء الهيئة العربية للطيران المدني الموقعة في 1996م الذي مضى عليها 21 عاماً، ومن أجل تطوير هذا القطاع الهام فإنه من باب أولى أن يتم تعديل الاتفاقية بما يتناسب مع المستجدات الحالية والمتطلبات المستقبلية ولكي تجعلنا قادرين على مواجهة أية ظروف طارئة على الساحة العالمية في مجال الطيران المدني.

بعد مرور أكثر من 20 سنة على تأسيس الهيئة وبعد عقد أول جمعية عامة لها في يونيو 1996. هل في نظر سعادتك ما تم تحقيقه خلال هذه السنوات يتجه

التدريبية) عبر الإنترنت لخلق بيئة تدريبية ذو كفاءة عالية ومستمرة للموظفين.

القاعدة الأساسية لعملية النقل الجوي متجسدة في المستهلك أو المسافر مما يستدعي حمايته والحفاظ على حقوقه وأمنه وسلامته.

فما هي في نظركم آليات التعامل الأمثل مع موضوع حماية المستهلك؟

الآلية الأمثل تتمحور على النحو التالي:
- إصدار (قواعد/قوانين) تختص بحقوق المسافرين تكون مستمدة من القوانين الدولية وأفضل الممارسات العالمية في هذا الخصوص.

- متابعة تنفيذ الناقلين الجويين وكل من له علاقة لأحكام هذه (القواعد/القوانين) وحل شكاوى المسافرين بطريقة احترافية وبأقصر مدة ممكنة. وكذلك التحقيق في شأن المخالفات والشكاوى وفرض العقوبات المناسبة.

- نشر الوعي لدى المسافرين وتعريفهم بحقوقهم وواجباتهم وإرشادهم بما يتعلق بآليات التعامل مع الشكاوى.

نتحول مع سعادتك بصفحتكم رئيساً للمجلس التنفيذي للهيئة العربية للطيران المدني إلى الحديث عن هذه المنظمة العربية المتخصصة التي تأسست سنة 1994 ودخلت اتفاقيتها حيز النفاذ سنة 1996. وبحكم خبرتكم الواسعة ومتابعتكم المتواصلة وقيادتكم اليوم لمجلسها التنفيذي.

فهل لكم أن تبدو لنا مؤشرات تقييمكم لمسار الهيئة العربية للطيران المدني؟

إن الفترة الممتدة للهيئة العربية للطيران المدني منذ أن تأسست سنة 1994م ودخلت اتفاقيتها حيز النفاذ عام 1996م وحتى 2017م، فإنها تعتبر فترة ليست بالقصيرة، حيث استطاعت الهيئة العربية من خلالها أن تشق

ورفع وثيرة البرامج والدورات التدريبية وتعزيز آليات إشعاع دور الهيئة في المحافل الإقليمية والدولية.

ما هي انطباعات سعادتك حول هذه المبادرات؟ وهل لسعادتك من توجيهات ومرئيات في سبيل تطوير وتحديث الهيئة والرقى بها نحو الأفضل؟

رغم قلة الموارد المالية التي لا تكاد تكفي متطلبات الهيئة العربية للطيران المدني من أجل القيام بدورها التي أنشئت من أجله بالشكل المطلوب، فقد بات من الضروري البحث عن مبادرات أخرى تضمن موارد مالية جديدة للهيئة، ومن جانب وبالنظر إلى قرارات الجامعة العربية الداعية إلى جميع المؤسسات والهيئات والمنظمات العربية المتخصصة نحو العمل كبيوت خبرة للدراسات والأبحاث وغيرها في ظل وجود الإمكانيات والخبرات لكل منظمة.

من وجهة نظري أن مثل هذه المبادرات مهمة جدا حيث أنها تساعد على تنفيذ البرامج والدورات التدريبية للهيئة قصد مساندة التحولات المتسارعة التي تشهدها هذه الصناعة ومن وجهة نظر أخرى والأهم بأنه يجب التأكد فعلا من مدى إيمان الهيئة العربية وكذلك العاملين فيها من البحث فعلا عن الحلول المناسبة والجديدة الناجحة لتطوير قطاع الطيران المدني العربي نحو الأفضل في مختلف المجالات الفنية (السلامة الجوية، الملاحة الجوية أمن الطيران، النقل الجوي والبيئة).

وبالتالي لا يمكن لأي منظمة أن تعمل بشكل إيجابي وفعال مساهم لحد كبير إلا إذا ركزت على رفع وتيرة البرامج والدورات التدريبية التي تعود بالمرودود الإيجابي للدول الأعضاء بالهيئة العربية التي تمكن عناصرها البشرية من مواكبة التطورات الجارية والمستجدات التقنية في مجال الطيران المدني.



نحو المبتغى المطلوب؟ وهل حصيلة الإنجازات مرضية في سياق التحديات التي يعرفها القطاع عالميا؟

مما لا شك بأن الفترة الماضية على قيام الهيئة العربية للطيران المدني ليست بالفترة القصيرة منذ تأسيسها ودخول اتفاقيتها حيز النفاذ عام 1996م، حيث قدمت الهيئة العربية خلال تلك الفترة إنجازات عدة أهمها تعزيز العمل العربي المشترك في هذا القطاع، ونقدر أيضا دورها البارز في الفترة الماضية بداية من توطيد علاقات التعاون مع المنظمة العالمية للطيران المدني (الايكاو) والمؤتمر الأوروبي للطيران المدني واللجنة الأفريقية واللجنة الأمريكية اللاتينية للطيران المدني بالإضافة إلى توقيع اتفاقيات ومذكرات تفاهم عديدة مع منظمات دولية ذات الصلة.

نظرا لأن هذه الصناعة تعمل في بيئة عالية التنافس ولواجهة التحديات التي يعرفها قطاع الطيران المدني ينبغي بذل المزيد من الجهد للوقوف على التحديات كتحرير الأجواء والمنافسة وعودة الاقتصاد والتطور التكنولوجي في ظل المتغيرات المتسارعة الذي أصبحت فيه الجودة هي الرهان الأكبر لنجاح أيا من المنظمات والاتحادات العالمية.

الأکید أن هناك صعوبات ومعوقات تواجه الهيئة في مسيرتها فأين تكمن في نظركم أهم هذه المعوقات والصعوبات؟ وكيف يمكن التغلب عليها؟

من المعلوم بأن الصعوبات التي يمكن أن تعترض الهيئة العربية للطيران المدني يمكن أن تحدد في عدة أمور منها قلة وندرة الكوادر الفنية وخبرتها لمواكبة الظروف الراهنة على الصعيد الدولي الأمر الذي ينعكس سلبا على تطور ونمو الهيئة، كما أن التأخر في سداد الالتزامات المالية المترتبة على بعض الدول تؤدي إلى إعاقة برامج وأنشطة الهيئة خصوصا في ظل وجود دراسات ضمن هذه الأنشطة يرتبط إجراءها بميزانية الهيئة.

يمكننا القول بأنه يمكن التغلب على هذه الصعوبات من ناحية رفع مستوى أداء الهيئة العربية ولجانها الفنية المتابعة لكافة المواضيع الحيوية على الساحة الدولية والإقليمية التي يعرفها قطاع الطيران المدني حاليا.

تخطو الهيئة العربية للطيران المدني في منحى متجدد سعيا لتفعيل العمل والرفع من المرودودية من خلال مبادرات جديدة متجسدة في الانخراط التدريجي لتنفيذ سياسة التمويل الذاتي

رئيس مجلس الإيكاو يؤكد لمديري شركات الطيران استمرار خطة كورسيا على مسار تنفيذها المقرر في عام 2021



رئيس مجلس الإيكاو، الدكتور أولومويا بينارد أليو

التجريبية في عام 2021. وأشار الرئيس أليو في هذا السياق إلى أنه "منذ ذلك الحين، أبدت المملكة العربية السعودية وغابون والسلفادور ومؤخراً نيجيريا عزمها على الانضمام إلى البلدان المتطوعة للمشاركة، مما يعني أن نحو 90 في المائة من العمليات الدولية ستكون مشمولة بالخطة عند بدء تنفيذها".

وقد عكفت الإيكاو، منذ الاتفاق على الخطة في الجمعية العمومية المعقودة في أكتوبر الماضي، على العمل لضمان تنفيذ الخطة في الوقت المقرر لها، بما يشمل تحديد معايير وحدة الانبعاثات وإعداد نظام "الرصد والإبلاغ والتحقق" وتوفير السجل اللازم لذلك.

وعندما يبدأ تنفيذ خطة كورسيا، ستكون نتائج التعويض مكلمة لتدابير خفض الانبعاثات الأخرى التي تطبقها الحكومات وقطاع النقل الجوي من خلال الإيكاو. وتركز هذه التدابير حالياً على حث عجلة الابتكار التكنولوجي وترشيد العمليات لخفض احتراق الوقود والضجيج وإنتاج أنواع بديلة ومستدامة من وقود المحركات النفاثة واستخدامها.

وجّه رئيس مجلس الإيكاو، الدكتور أولومويا بينارد أليو، يوم 5 يونيو 2017 رسالة واضحة وحازمة إلى كبار المديرين التنفيذيين لشركات الطيران العالمية بشأن خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران (كورسيا).

وأكد قائلاً "علينا أن نبذل أي شواغل بشأن تأثير التطورات الأخيرة في اتفاق باريس سلباً على خططنا المشتركة لتخفيف انبعاثات الطيران بشكل فعال ومتسق عالمياً". وأردف بقوله "أحثكم جميعاً على الترويج بكل حماس وابتداع لتنفيذ خطة كورسيا بالكامل. فهذا الاتفاق العالمي يثبت ليس فقط حس القيادة والمسؤولية الاجتماعية الراسخة لقطاعنا تجاه تغير المناخ، وإنما يدل أيضاً على الفكر الاقتصادي المحكم والبديهي لشركات الطيران في جميع أنحاء العالم".

وجاءت هذه التصريحات في الكلمة الرئيسية التي ألقاها رئيس المجلس في الاجتماع السنوي العام لاتحاد النقل الجوي الدولي، المنعقد حالياً في كانكون بالمكسيك. وقد صدقت حكومات العالم في أكتوبر الماضي على خطة كورسيا أثناء الجمعية العمومية التاسعة والثلاثين للإيكاو، حيث تطوعت بلدان تمثل أكثر من 80 في المائة من عمليات الطيران الدولية للمشاركة في الخطة منذ انطلاق مرحلتها

قطاع النقل الجوي يحقق أرباح كبيرة ونمو متوقع على حركة المسافرين بنسبة 7.4%

4.2% (منخفضاً عن 4.9% التي حققتها في عام 2016). وأضاف دو جونيكا: "تواصل شركات الطيران تسجيل مستويات غير مسبقة من الربحية للقطاع. وللعام الثالث على التوالي، نتوقع تحقيق عوائد تتجاوز تكلفة رأس المال. وبالرغم من ذلك، لا تتيح الأرباح البالغة 7.69 دولار أمريكي عن كل مسافر فارقاً مريحاً. ولذلك يتعين على شركات الطيران أن تتوخى الحذر تجاه أي زيادات يمكن أن تطرأ على التكاليف، بما في ذلك الضرائب وتكاليف العمالة والبنى التحتية". ورغم أدائه القوي عموماً، فلا يزال هنالك تفاوت كبير في النتائج التي يحققها القطاع بحسب التوزيع الجغرافي. إذ سيتم توليد حوالي نصف الأرباح التي يسجلها القطاع في أمريكا الشمالية (15.4 مليار دولار أمريكي)، بينما ستسهم شركات الطيران في أوروبا ومنطقة آسيا والمحيط الهادئ بمبلغ قدره 7.4 مليار دولار في إجمالي أرباح القطاع. ومن المتوقع لشركات الطيران في كل من أمريكا اللاتينية ومنطقة الشرق الأوسط تحقيق أرباح قدرها 800 مليون دولار و400 مليون دولار أمريكي على التوالي، في حين من المرجح لشركات الطيران في القارة الأفريقية أن تتعرض لخسائر تبلغ 100 مليون دولار أمريكي.



الشحن والمسافرين ارتفاعاً غير مسبق. وبالرغم من نمو الإيرادات، فإن مكاسب القطاع تواجه انخفاضاً ملحوظاً بسبب ارتفاع تكاليف العمالة والوقود والتوريد. وحافظت شركات الطيران على قدرتها على الإيفاء بالتزاماتها، وتحقيق مكاسب تفوق تكلفة رأس المال، ولكن مع ذلك، يمكننا أن نلمس تراجعاً في مستويات الربحية بالمقارنة مع العام الماضي". وخلال عام 2017، من المتوقع لشركات الطيران تحقيق أرباح صافية تبلغ 7.69 دولاراً أمريكياً عن كل مسافر، منخفضة بذلك عن 9.13 دولار في عام 2016 و10.08 دولاراً أمريكياً في عام 2015. وبلغ متوسط هامش الربح الصافي

رفع الاتحاد الدولي للنقل الجوي (IATA) سقف توقعاته الخاصة بأرباح قطاع الطيران العالمي لعام 2017. وتشير ترجيحات الاتحاد إلى أن شركات الطيران ستحقق أرباحاً بقيمة 31.4 مليار دولار (مرتفعة بذلك عن التوقعات السابقة التي بلغت 29.8 مليار دولار)، في حين ستسجل إيرادات القطاع 743 مليار دولار (بالمقارنة مع التوقعات السابقة التي بلغت 736 مليار دولار). وقال ألكساندر دوجونيك، المدير العام والرئيس التنفيذي للاتحاد الدولي للنقل الجوي: "من المتوقع لقطاع الطيران أن يشهد عاماً آخر من الأداء القوي، حيث سجلت معدلات الطلب على نقل

الاجتماع 36 للجنة الملاحة الجوية بالهيئة العربية للطيران المدني

الأقمار الصناعية (GNSS) وإدارة تدفق الحركة الجوية (ATFM)، وكذا المبادرات الكفيلة بالرفع من أداء خدمات الملاحة الجوية.

بالمنطقة العربية تجلت أهمها في ورشة العمل حول مخرجات دراسة CNS/ATM بالمنطقة ودعم تطبيقات الملاحة الجوية بواسطة

عقدت لجنة الملاحة الجوية دورتها 36 خلال الفترة الممتدة من 11 إلى 13 أبريل 2017، بفندق الترمينيس بالرباط بحضور 14 مشارك من 7 دول أعضاء الهيئة يمثلون كل من الجمهورية التونسية والجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية والمملكة العربية السعودية ودولة فلسطين وجمهورية مصر العربية والمملكة المغربية وجمهورية السودان وممثل عن شركة أيرباص بروسكاى.

وتناول الاجتماع عدة مواضيع ذات أهمية في ميدان الملاحة الجوية



الاجتماع الثامن والثلاثون للجنة السلامة الجوية

الرباط - المملكة المغربية يومي 20 و21 أبريل 2017



الإقليمية لمنطقة الشمال إفريقيا والشرق الأوسط لمراقبة السلامة الجوية، ودراسة أوجه التعاون الإقليمي فيما يخص التحقيق في حوادث ووقائع الطيران، والتعاون في ميدان تدريب مراقبي السلامة الجوية، وإعداد كتيب أفضل الممارسات في ميدان السلامة وتقرير حول وضعية المنطقة العربية في مجال السلامة الجوية.

اللجنة د. الحسبان نيابة عن سعادة المهندس محمد إبراهيم شريف مدير عام الهيئة بالمشاركين مبرزاً أهمية اللجنة في سياق التوجه نحو تطوير العمل الفني في الهيئة.

وتناول هذا الاجتماع عدة مواضيع ذات الأهمية في ميدان السلامة الجوية بالمنطقة العربية تجلت أهمها في تحليل نتائج دراسة إنشاء الوحدة

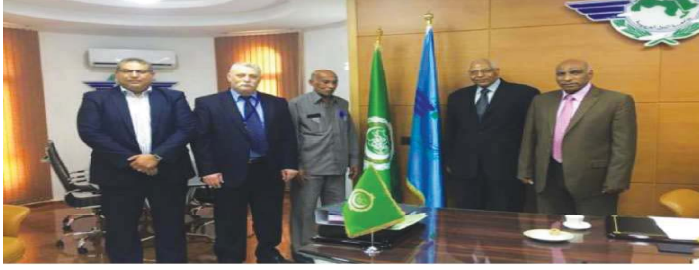
عقدت الهيئة العربية للطيران المدني الاجتماع الثامن والثلاثون للجنة السلامة الجوية يومي 20 و21 أبريل 2017، بفندق تيرمينوس بالرباط بحضور 6 دول أعضاء يمثلون كل من المملكة الأردنية الهاشمية والجمهورية التونسية ودولة فلسطين وجمهورية مصر العربية والمملكة المغربية.

وفي افتتاح الاجتماع رحب رئيس

الاجتماع الخامس والعشرون للجنة أمن الطيران

وفي اختتام الاجتماع، استقبل اللواء مهندس / محمد إبراهيم أحمد شريف، مدير عام الهيئة العربية للطيران المدني، السيد / حسين يحيى أحمد عايد، رئيس لجنة أمن الطيران، والذي ناقش معه اهم الموضوعات التي تم تدارسها خلال الاجتماع الخامس والعشرون للجنة أمن الطيران. وقد أشاد رئيس اللجنة بالجهود التي تبذل من قبل الإدارة العامة للمساهمة في تطوير الطيران المدني العربي عموماً وأمن الطيران بشكل خاص. كما نوه رئيس اللجنة بحسن التنظيم والضيافة والظروف الممتازة التي وفرتها الإدارة العامة للهيئة لإنجاح هذا الاجتماع.

عقدت لجنة أمن الطيران بالهيئة اجتماعها 25 بالرباط خلال الفترة 11 - 13 ابريل 2017. وقد شارك في الاجتماع كل من ممثلي الجمهورية التونسية، المملكة العربية السعودية، جمهورية السودان، جمهورية مصر العربية، دولة فلسطين ودولة الكويت. كما شارك في هذا الاجتماع ممثلاً عن جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية. وناقشت اللجنة عدة مواضيع من أهمها التهديدات وتحديات أمن الطيران ولائحة خبراء العرب لأمن الطيران ومقترح اللائحة التنظيمية للجنة، وسياسة الإيكاو العالمية لأمن الطيران وأصدرت في شأنها التوصيات المناسبة.



الاجتماع الثاني عشر للجنة البيئة بالهيئة العربية للطيران المدني

ومقترح اللائحة التنظيمية للجنة ومتابعة توصيات المجلس التنفيذي. وأصدرت اللجنة في كل هذه المواضيع توصياتها وتقديماً للمجلس التنفيذي للهيئة قصد الإقرار.

عقدت لجنة البيئة اجتماعها 12 بالرباط وذلك خلال الفترة 26- 27 ابريل 2017 ، وذلك بمشاركة ممثلي كل من الجمهورية التونسية وجمهورية السودان ودولة فلسطين ودولة قطر وجمهورية مصر العربية والمملكة المغربية والجمهورية اللبنانية.

وقد تدارست اللجنة مجموعة من المواضيع المقدمة ضمن أوراق عمل الاجتماع والتي تجلت أهمها في المستجدات الدولية لحماية البيئة وتجارة الإنعاشات ومقترح دليل خبراء البيئة العرب وتعديل إستراتيجية الهيئة في مجال البيئة



الاجتماع 38 للجنة النقل الجوي

عقدت لجنة النقل الجوي بالهيئة اجتماعها 38 بمقر الهيئة بالرباط خلال الفترة 5-6 أبريل 2017 بحضور ممثلي 8 دول عربية. بالإضافة إلى الإتحاد العربي للنقل الجوي. وقد افتتح أعمال اللجنة سعادة اللواء مهندس/محمد إبراهيم أحمد شريف، مدير عام الهيئة العربية للطيران المدني، مرحباً بالمشاركين مقدماً توجيهاته في سياق الدور المنوط باللجنة في خدمة تنمية النقل الجوي في المنطقة العربية.

وقد تدارست اللجنة المواضيع المقدمة ضمن جدول أعمالها والتي همت بالخصوص تقرير فريق العمل المكلف بإعداد القواعد الاستراتيجية لحماية المستهلك، وموقف اتفاقية الإعفاء من الضرائب والرسوم الجمركية على مؤسسات النقل الجوي العربية ودور الهيئة في دعم السياحة العربية ومقترح تحرير خدمات النقل الجوي بين الدول العربية والدول الإفريقية وتفعيل دور لجنة النقل الجوي.

وقد أصدرت في شأن كل هذه المواضيع توصيات تحدد الآليات والإجراءات للتنفيذ الأمثل للمطلوب وقد رفعت هذه التوصيات إلى المجلس التنفيذي قصد الإقرار.



الاجتماع التنسيقي بين الهيئة العربية للطيران المدني والمكتب الإفريقي للملاحة عبر الأقمار الصناعية

الرباط - المملكة المغربية 12 ماي 2017

وقد أثمر هذا الاجتماع على إبرام مذكرة تفاهم بين الهيئة العربية للطيران المدني ومكتب JPO، حيث تضمنت تحديد مجالات التعاون المشترك والتزامات كل من الطرفين.

التحديات التي تواجه مجتمع الطيران المدني ومؤكد أن أفضل طريقة لمواجهة هذه التحديات هي التعاون بين جميع أصحاب المصلحة بما في ذلك المنظمات الدولية والإقليمية.

في إطار برنامج عمل الهيئة العربية للطيران المدني في مجال الملاحة الجوية، تم تنظيم وعقد الاجتماع التنسيقي بين الهيئة العربية للطيران المدني والمكتب الإفريقي للملاحة عبر الأقمار الصناعية (الرباط - المملكة المغربية يوم 12 ماي 2017.



افتتح سعادة اللواء مهندس / محمد إبراهيم أحمد شريف الاجتماع بالترحيب بالمهندس / سيمو ديوف، مدير مكتب برنامج إغنوس بمنطقة إفريقيا، والأستاذ رفعت الشعبوني مؤكدا على أهمية التعاون بين المنظمين في مجال الملاحة بالأقمار الصناعية بما في ذلك آخر تطورات الملاحة الجوية عبر الأقمار الصناعية بالمنطقتين العربية والإفريقية مسلط الضوء على

لجنة قيادة مشروع إنشاء الوحدة الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية يجتمع بالرباط

الاجتماع السيد / محمد رجب، خبير الملاحة والسلامة الجوية بالهيئة العربية للطيران المدني حيث رحب بالسادة ممثلي الدول مؤكدا على أهمية الاجتماع في سياق التوجه نحو تطوير العمل الفني للهيئة مذكرا بأهمية المواضيع المدرجة في جدول الأعمال وخاصة منها ضرورة إنشاء وحدة إقليمية لمراقبة السلامة الجوية بمنطقة الشرق الأوسط وشمال إفريقيا والتي تهدف إلى مساعدة الدول الأعضاء في تطوير وتنفيذ برنامج الدولة للسلامة (SSP) والمساعدة في تحسين إمكانيات الدول في الإشراف على السلامة والتغلب على أوجه القصور وبالتالي تحقيق الالتزام بمتطلبات السلامة الدولية.

والمملكة الأردنية الهاشمية ودولة فلسطين والمملكة المغربية.

إنابة عن اللواء مهندس / محمد إبراهيم أحمد شريف، مدير عام الهيئة العربية للطيران المدني، افتتح

انعقد الاجتماع التحضيري للجنة قيادة مشروع إنشاء وحدة إقليمية لمراقبة السلامة الجوية، بفندق الترمينيس بالرباط بحضور 6 مشاركين من 5 دول أعضاء الهيئة يمثلون كل من الجمهورية التونسية وجمهورية مصر العربية



ندوة حول " حزم التحسينات في منظومة الطيران (ASBU)

الطاقة الاستيعابية وضمان سلامة إدارة الحركة الجوية وانسيابها في المجال الجوي العربي مما يساهم في تحقيق الأهداف المرجوة لخدمة وتطوير منظومة الطيران المدني في الوطن العربي وتنمية وتعزيز أمنه وسلامته.

الطيارين (ICAO, IFALPA, Eurocontrol). وفي نهاية الأشغال تم حصر مجموعة من التوصيات دعت إلى الاستفادة من الخبرات والتجارب المتقدمة في مجال تنفيذ حزم تحسينات نظم الطيران من أجل تخطيط وتحسين

نظمت الهيئة العربية للطيران المدني ندوة حول «حزم التحسينات في منظومة الطيران (ASBU)» بتونس- الجمهورية التونسية وذلك بالتعاون مع المكتب الإقليمي الأوروبي والشمال الأطلسي لمنظمة الطيران المدني الدولي (ICAO EUR/NAT) والإدارة العامة للطيران المدني بالجمهورية التونسية.

وقد حضر هذه الندوة 108 مشاركا من الدول العربية ودولة إفريقية أنغولا بالإضافة إلى منظمات دولية مثل منظمة الطيران المدني الدولي (مكتب باريس ومكتب القاهرة ومكتب داكار ومكتب نيروبي) والمنظمة الأوروبية لسلامة الملاحة الجوية والاتحاد الدولي لرابطات



الاجتماع الثامن والعشرون لفريق خبراء أمن الطيران بالايكاو (AVSECP/28)

بالإضافة للتشريعات والمواد الإرشادية بما فيها تعديل الملحق السابع عشر «الأمن» ودليل أمن الطيران (وثيقة 8973) بما يتماشى وتطور التهديدات الموجهة ضد الطيران المدني الدولي.

الطيران (12 منظمة ومؤسسة مشاركة) لعرض ومناقشة المواضيع والمسائل الجديدة المتعلقة بأمن الطيران والمتعلقة أساسا بمناقشة سياسات الإيكاو العالمية حول أمن الطيران

شاركت الإدارة العامة للهيئة ممثلة في المهندس/ عاطف عجيلي، خبير أمن الطيران بالهيئة، في الاجتماع الثامن والعشرون لفريق خبراء أمن الطيران بالايكاو (AVSECP/28) في الفترة من 29 مايو إلى 2 يونيو 2017 بمقر منظمة الطيران المدني الدولي (الإيكاو) مونتريال - كندا.

مثل هذا الاجتماع الدوري مناسبة مهمة للقاء خبراء أمن الطيران (تسجيل حضور 176 مشاركا) يمثلون الدول الأعضاء (50 دولة مشاركة) والمنظمات الإقليمية والدولية وصناع



تواصلوا معنا عبر صفحتنا

الطيران العربي



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

(212+) 537 65-83-23 65-83-40

أمن الطيران المدني ومفهومه دوليا والتحديات والمخاطر التي يتعرض لها

الأستاذ/ حسنين محب حسنين إبراهيمي

خبير لدى منظمة الطيران المدني الدولي

في مجال التدريب الأمني وأمن الطيران والمطارات والمنافذ والجمارك وشركات الطيران



خاصة بالجماعات الإرهابية القائمة بهذه العمليات الأمر الذي جعل الدول تفكر جيدا في تشديد الإجراءات الأمنية التي تطبق علي المطارات والطائرات لمنع حوادث الخطف والاعتداء وحماية الركاب وحركة الطيران عالميا وزاد الإرهاب من عملياته ليستيقظ العالم في 11 سبتمبر 2001 على واقعة إرهابية كبيرة كان لها تأثير كبير علي الاقتصاد العالمي لم يحدث لها مثيل في تاريخ النقل الجوي حيث تم اختطاف أربعة طائرات من مطارات أمريكية وتدمير مركز التجارة العالمي باثنين منهم في واقعة الأولى من نوعها في استخدام الطائرات كأسلحة للدمار الشامل .

لقد استطاعت الجماعات الإرهابية في شن مجموعة من الهجمات على مركز التجارة الدولية والبنجابون تسببت في سقوط 2973 ضحية وفقد 24 شخص إضافة إلى عدد كبير من المصابين الأمر

إلى حماية المسافرين والعاملين وكافة مستخدمي المطارات وشركات الطائرات والقائمين بالخدمات الأرضية والملاحية بكافة أنواعها وحماية منشآت المطارات ومعداتها وأجهزتها وطائراتها ضد أعمال التخريب والحوادث والجرائم.

ونظرا لتزايد مراكز النقل الجوي بين البلدان باستخدام وسائل الطيران الحديثة إلى جانب زيادة حركة التبادل الاقتصادي والتجاري بين البلدان الأمر الذي أصبحت فيه مؤسسات الطيران تدر على الدول أرباحا جيدة تدخلها ضمن ميزانيتها. وفي ظل هذه الظروف ظهرت في الأفق عمليات خطف الطائرات وعمليات القرصنة الجوية واقتحام المنشآت التابعة للطيران كالمطارات وشركات الطيران وخدمات الملاحة الجوية وتعرضها لأعمال التخريب واحتجاز الركاب بهدف الضغط على الدول بصورة أو بأخرى لتلبية طلبات معينة

لم يكن مفهوم أمن الطيران المدني معروفا عالميا بالمعنى الذي نلمسه في الوقت الحاضر قبل اتفاقية شيكاغو 1944 ولم يكن له نفس الأهمية أو المتطلبات التي تلتزم بها الدول تجاه بعضها البعض من اجل حماية طائراتها وركابها ضد أفعال التدخل غير المشروع في مجال الطيران المدني.

ولكي نتفهم دور وأهمية أمن الطيران المدني عالميا علينا أن نرجع إلى هذا الموضوع والمرتبط أساسا بطيران أول جسم في عنان السماء كما وصفته المنظمة الدولية للطيران المدني الإيكاو:

أنه في 17 ديسمبر 1903 بولاية كارولينا الشمالية انطلق في عنان السماء وبصعوبة ظاهرة جسم رقيق مصنوع من المعدن والخشب والقماش واستطاع أن ينقل راكبا واحد في الهواء لمسافة 26 مترا وكانت أول رحلة طيران مسجلة في التاريخ تقوم بها آلة أثقل من الهواء وتسير بقوة دافعة ولكنها في الحقيقة كانت نتاج تجارب كثيرة قام بها رجال من أمة عديدة خلال مدة سابقة والآن بعد مرور ما يناهز 115 عاما أصبح الطابع الدولي للنقل الجوي تقوم به مؤسسات النقل الجوي المنتظمة في العالم وتنقل ما يزيد عن ملايين الركاب سنويا وتقطع أيضا ملايين الكيلومترات حول العالم لتتغير منظومة الطيران المدني على مستوى العالم وليظهر لنا جليا مفهوم أمن الطيران المدني وفق الآتي:

انه مجموعة من الإجراءات التي تعمل على تدارك الحوادث قبل وقوعها ويهدف



- اتفاقية مونتريال 1971 لقمع الأفعال غير المشروعة ضد سلامة الطيران المدني الموقعة في مونتريال بتاريخ 23 سبتمبر 1971 وثيقة رقم 8966 .

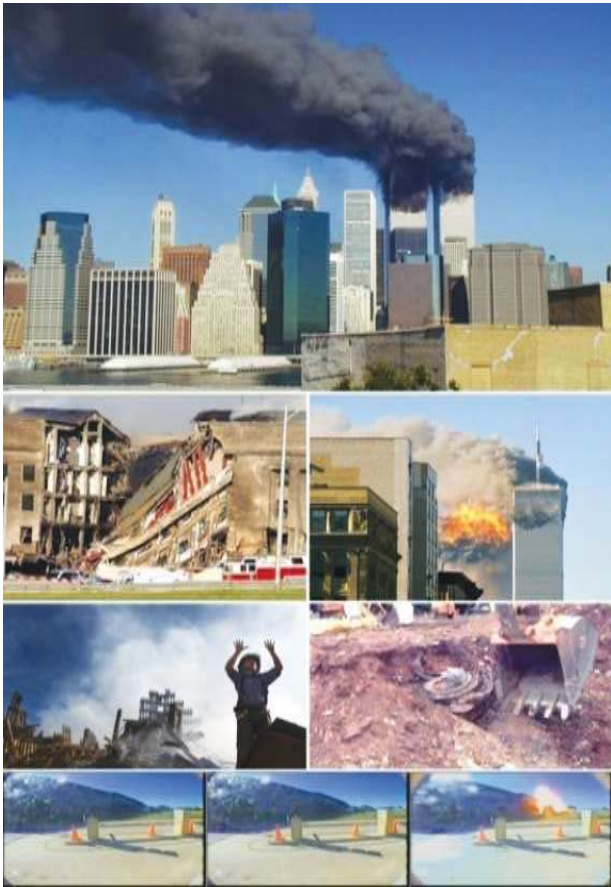
- بروتوكول مونتريال 1988 شدد على الأفعال غير المشروعة التي ترتكب في المطارات في 24 فبراير 1988 وثيقة رقم 9518 .

- اتفاقية تمييز المتفجرات البلاستيكية لأغراض كشفها الموقعة بمونتريال 1 مارس 1991 وثيقة رقم 9571 .

- اتفاقية قمع الأفعال غير المشروعة 10 سبتمبر 2001 بيجين وثيقة رقم 9960 .

- بروتوكول بيجين 2010 المكمل لاتفاقية لاهاي 10 سبتمبر 2010 وثيقة رقم 9959 .

ومما سبق يتضح لنا أن الهدف الرئيسي من امن الطيران المدني هو حماية منشآت المطارات ومعداتها وأجهزتها وطائراتها ضد أفعال التدخل غير المشروع. لذلك كان ضروريا أن تلعب المنظمة الدولية للطيران دورا فعالا في الاهتمام بأمن الطيران المدني الدولي وحث الدول الأعضاء على الانخراط في الجهود التي تبذلها المنظمة في هذا المجال.



الذي جعل المنظمة الدولية للطيران المدني تدعو إلى عقد مؤتمر وزاري دولي رفيع المستوى بمونتريال في فبراير 2002 لمواجهة الإرهاب الجديد وليخرج هذا المؤتمر بعدد من القرارات الهامة التي تواجه الإرهاب والتهديدات في هذا التوقيت وفق الآتي:

1- اتخاذ إجراءات فورية لإفصال أبواب مقصورة القيادة في الطائرات المشغلة في العمليات الدولية مع اتخاذ تدابير على الأرض توفر أعلى مستوى لأمن الطيران

2- تبادل المعلومات المتوفرة عن التهديد بين الدول الأعضاء

3- تحليل وتحديد التهديدات الجديدة والناشئة في مواجهة الطيران

4- استخدام برنامج التدقيق العالمي للأمن من اجل تقرير السلامة والأمن بالدول المشاركة بالايكاو والتحقق من امتثال الدول للملحق السابع عشر احد ملاحق اتفاقية شيكاغو 1944

5- التوسع في تدريب فئات كطيارين والضيافة والخدمات الأرضية والإداريين على أعمال امن الطيران. وكان امن الطيران لا يشمل هؤلاء قبل 11 سبتمبر.

وفي حقيقة الأمر أن امن الطيران المدني قد تغير واخذ مزيدا من الاهتمام على المستوى الدولي في أعقاب 11 سبتمبر، فالمطارات الدولية قامت بتحديث أجهزة الكشف على المسافرين وحقائبهم و تم تدريب أبواب كابينة القيادة بالطائرات لمنع اقتحامها وتم تفتيش الطائرات قبل إقلاعها وتكثيف تدريب العاملين بالمطارات. ولكن كل ذلك لم يوقف الإرهاب فهناك تفجيرات لحقت بمطارات ومحيطها في روسيا وبلجيكا بصالات السفر مما ترتب عليها خسائر في الأرواح. وهناك تهديدات الكترونية لنظم معلومات الطيران الحساسة وتكنولوجيا اتصالات الطيران، مما يتطلب من المنظمة الدولية للطيران المدني الإيكاو أن تواجه كافة هذه التهديدات بوضع الاتفاقيات الدولية في امن الطيران وحث الدول الأعضاء على اتخاذ مزيدا من الإجراءات الأمنية وتبادل المعلومات. هذا بالإضافة إلى ما اتخذته المنظمة الدولية على مدار السنوات الماضية لمساعد الدول في تشريعاتها عبر إصدار الاتفاقيات لدرء الأعمال الإرهابية وفق الآتي:

- اتفاقية طوكيو 1963 بشأن الجرائم وبعض الأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات الموقفة في طوكيو بتاريخ 14 سبتمبر 1963 وثيقة رقم 8364 .

- اتفاقية لاهاي 1970 وهي لقمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات الموقفة في لاهاي بتاريخ 16 ديسمبر 1970 وثيقة رقم 8920 .

التعاون الإقليمي في مجال الطيران المدني

السيد/ حسن ميرغني

خبير النقل الجوي بالهيئة



مقدمة:

191 دولة هي العضوية الحالية لمنظمة الطيران المدني الدولي (ICAO)، وفي مرحلة لاحقة يمكن التكامل بين هاتين المجموعتين في بعض المجالات وسيكون النقل الجوي الرابط الأول بينها. تهتم وتقرر منظمة الطيران المدني الدولي بالدور الذي يمكن أن تلعبه المنظمات الإقليمية في تحقيق رؤية وأهداف المنظمة فيما يتعلق بضمان التنمية المستدامة للطيران المدني غير أن ذلك يتطلب بالإضافة لموجهات المنظمة إلى إرادة وعوامل أخرى لا تتوفر للمنظمة تساهم في دعم حركة النقل الجوي خاصة أن هذه الإرادة يمكن أن تتوفر للمنظمات الإقليمية وتحوز على دعم الدول التي تنشئها بمستوى الفائدة التي تجلبها لهذه الدول. ومعلوم أن اتفاقية شيكاغو لم تعالج التنظيم الاقتصادي بل تركت ذلك للدول لتعالجه على المستوى الثنائي الذي تطور لاحقا في بعض المناطق للمستوى الإقليمي.

بما أن العالم مقسم إلى قارات وأقاليم كان لا بد أن تظهر منظمات إقليمية بمفاهيم مختلفة وفقا لمتطلبات أهداف التعاون بينها. ويمكن أن تصنف هذه المنظمات من حيث تكوينها على النحو التالي:

1- منظمات تختص فقط بتطوير الطيران المدني كالهيئة العربية للطيران المدني ACAC وللجنة الإفريقية للطيران المدني AFCAC وتتبع هذه المنظمات لترتيب جيوسياسي أكبر لجامعة الدول العربية في الحالة الأولى والاتحاد الإفريقي في الحالة الثانية.

2- منظمات وحدة اقتصادية متكاملة: كالإتحاد الأوروبي ومجموعة السوق المشتركة لشرق وجنوب إفريقيا (كومسا COMESA)، وكذلك الترتيبات الاقتصادية الإقليمية للقارة الإفريقية وفقا لترايبها الجغرافي كالمجموعة الاقتصادية لغرب إفريقيا ECWAS وجنوب إفريقيا SADC وشرق إفريقيا EAC.

وهما أن النقل الجوي لا يختلف على وسائل النقل الأخرى فيما يتعلق بالطلب عليه إذ أنه طلب مردود Derived demand لا يطلب لذاته وإنما لتسهيل خدمة سواء

آ كانت تجارية، سياحية، إنسانية أو أمنية، عليه فإن النقل الجوي مرتبط ارتباطا وثيقا بالنشاط الاقتصادي مع ملاحظة أهمية التوافق والتزامن بين العرض والطلب في تقديم الخدمة.

من هذا المفهوم يتضح أن منظمات التكامل الاقتصادي هي الأنجح في تنمية وتطوير حركة النقل الجوي ولتأخذ مثالا لذلك إعلان ياماسوكرو 1988 الذي أعلنه وزراء النقل الأفارقة بإعداد AFCAC وإشراف اللجنة الاقتصادية لإفريقيا Economic Commission for Africa ECA التابعة للأمم المتحدة لم يحقق نجاحا يذكر وذلك لسببين:

أولا: الإعلان شمل مجالات لم يكن من الممكن تطبيقها من الناحية العملية ثانيا: الإعلان ينطبق على 54 دولة هو عدد الدول التابعة للاتحاد الإفريقي ويصعب الربط بين كل هذه الدول مع العلم أنه من بينها من ليست له أي علاقة اقتصادية مع كثير من دول القارة.

لذلك تمت مراجعة إعلان ياماسوكرو في قمة توجو 2000 التي قررت التركيز على حقوق النقل بين الدول الإفريقية وعرف الإعلان بعد ذلك بـ (قرار ياماسوكرو). ورغمما عن ذلك ظل النجاح يتحقق في جانب المنظمات الإقليمية الاقتصادية وظل النقل الجوي يلعب دورا رائدا في تنفيذ برامجها وخير مثال لذلك مجموعة الكومسا التي حققت عبر النشرة القانونية رقم 2 لعام 1999 التي أصدرها مجلس وزراء الكومسا المتعلقة بإزالة القيود عن حركة النقل الجوي حققت نجاحات ملحوظة في مجال تحرير النقل الجوي ذلك لأن التحرير ارتبط بالنشاط الاقتصادي، وتضم الكومسا 22 دولة مع العلم أن أغلبية دول الكومسا أعضاء في مجموعة جنوب إفريقيا للتنمية



ملخص الندوة: "ترجمة غير رسمية"

- 1 - في الفترة من 10-11 أبريل 2008، شارك 168 ممثلاً من 48 دولة عضو في المنظمة و 38 منظمة تشمل عدداً يمثلون منظمات إقليمية مختلفة حول العالم، وذلك في مونتريال- كندا، لمناقشة تجربة منظمات الطيران المدني الإقليمية ومساهماتها في مجال الطيران المدني العالمي، وكيف يمكن تقوية علاقتها بالمنظمة.
- 2 - تم تنظيم الندوة شراكة بين المنظمة ومفوضية الاتحاد الأوروبي EC وتم افتتاحها بواسطة الدكتور الطيب شريف أمين عام المنظمة والسيد دانيال كاليجا Daneil Calleja مدير النقل الجوي بالمفوضية الأوروبية.
- 3 - قدم الندوة السيدة نانسي غراهام Nancy Graham (مديرة مكتب الملاحه الجوية بالمنظمة)، والبروفيسور بريان هافيل Brian Havel من جامعة دي بول (DePaul) بشيكاغو، وبروفيسور مايكل مايلد Michael Milde من جامعة ماكجيل McGill مونتريال.
- 4 - كانت المناقشات على مستوى عالٍ من ناحية الجودة والتأثير تناول المحور الأول في الندوة التعاون التنظيمي على المستوى الإقليمي، بالأخص في مجال السلامة الجوية. المحور الثاني تناول المبادرات الإقليمية لإزالة القيود الاقتصادية على النقل الجوي وركز المحور الثالث على الآثار القانونية للحكومة الإقليمية مقدماً مقترحا للطرق التي يمكن أن تساعد في مساهمة المنظمات الإقليمية للمنظمة، في الإطار القانوني العالمي للطيران المدني.
- 5 - توصلت الندوة لنتيجة أن المنظمات الإقليمية في مجال الطيران المدني حقيقة إيجابية كما أن هناك اتجاه ملحوظ نحو عدد أكبر من الحكومة الإقليمية.
- 6 - أقرت الندوة أن تطوير الطيران المدني ينشط في مستوى المنظمات الإقليمية وشبه الإقليمية، والتعاون الإقليمي يؤدي لخلق منظمات إقليمية في مجال الطيران المدني بمهام تنفيذية و/أو واجبات تنظيمية ومسؤوليات. هذه المبادرات ذات فائدة أكبر للنقل الجوي العالمي وإنها تؤدي لمساهمة أكبر لطيران مدني عالمي آمن ومنتظم.
- 7 - الطيران المدني العالمي يستفيد من تطور القوانين في إطار المنظمات الإقليمية وتوقيف القواعد والقوانين التي تحققها. على كل هناك ترتيبات مختلفة للمنظمات الإقليمية وتوفيق القواعد والقوانين التي تضعها.
- 8 - على كل هناك ترتيبات مختلفة للمنظمات الإقليمية في مجال الطيران ولا يوجد نموذج موحد يتناسب مع الجميع وحتى لو وجد فإنه غير مرغوب، تختلف الأوضاع في المناطق المتعددة وكذلك تكون المنظمات الإقليمية التي تنشأ تختلف في مجالات التكامل والصلاحيات والمهام التي تمنحها لها الدول مثلاً (السلامة، إدارة الحركة الجوية، الأمن والتنظيم الاقتصادي).
- بالإضافة لذلك فإن التكامل الإقليمي غالباً ما يكون مسعى متطوراً خاصة عندما تثبت المنظمات الإقليمية فائدتها للدول التي تخدمها فإنها تكتسب دوراً أكبر مرور الوقت.
- 9 - تعرضت الندوة للدوافع التي تجعل الدول تنشئ منظمات إقليمية في مجال الطيران المدني، السبب الرئيس هو الإرادة السياسية

بالاتفاق على التعاون كما أن المنظمات الإقليمية تؤدي إلى ترشيد الموارد وخفض التكلفة، وهذا هدف رئيس لمقابلة الطلب العالمي المتجدد. هذه الميزات تحقق بصورة واضحة في مجال مراقبة السلامة، ولكن يمكن أن تتحقق في مجالات الملاحه الجوية، الأمن، البيئة. هذه الميزات تناسب الدول النامية ذات المستويات المتدنية في نشاط الطيران ولكنها تناسب وبنفس القدر دولاً أخرى.

10 - عندما تقرر الدول تطبيق تحرير النقل الجوي على المستوى الإقليمي فيجب أن يكون ذلك مصحوباً بتغيير القوانين أو تطوير قوانين مشتركة، ويفضل عبر خلق نظام إقليمي موحد. في هذا الشأن فإن التكامل الإقليمي يمكن أن يكون وسيلة لتقارب أكثر مرونة فيما يتعلق بالملكية والسيطرة الفعلية على الناقلات وهذا هو العامل الذي يعوق نمو الطيران المدني على المستوى العالمي.

11 - تطرقت الندوة إلى الكيفية التي يمكن للإيكاو أن تدعم بها تطوير المنظمات الإقليمية، وكيف يمكن لهذه المنظمات أن تساهم بفاعلية في حاكمية النقل الجوي العالمي بوساطة المنظمة. بما أن المنظمة تنظر بإيجابية للدور الذي تلعبه المنظمات الإقليمية مازال هناك ما يمكن القيام به لتقوية التعاون والعلاقة بين المنظمات الإقليمية في مجال الطيران والمنظمة.

12 - أقرت الندوة بعدم الحاجة لمراجعة معاهدة شيكاغو. ويمكن للمنظمة تقديم مبادرات حالياً تساعد في تطوير المنظمات الإقليمية وتسهيل دورها في المساهمة في نشاطات المنظمة وبالتالي تحقيق أهداف مشتركة للنقل الجوي العالمي وذلك:

1 - على المنظمة أن تقدم الإرشاد والمساعدة للزمين في قالب (يمثل النجاح مثلاً كيف يتحقق التوافق) في إدارة مهام ومسؤوليات المنظمات الإقليمية، ويمكن تطوير نماذج مختلفة لتساعد المنظمات الإقليمية المختلفة.

2 - توقيع اتفاقيات بين المنظمة والمنظمات الإقليمية (مذكرات تعاون) اتفاقيات تعاون أو اتفاقيات إقليمية لتوفير إطار عام للتعاون بين المنظمة والمنظمات الإقليمية الراغبة في ذلك. هذه الاتفاقيات تحكم العلاقة بين المنظمة والمنظمات الإقليمية في المجالات المختلفة، (السلامة، الأمن، البيئة، إدارة الحركة الجوية، التعاون الفني، والتدقيق ... الخ).

3 - أهمية نهج حوار منتظم بين المنظمة والمنظمات الإقليمية كأن يعقد مؤتمر سنوي على مستوى عال.

خلصت الندوة إلى أن الأساليب العالمية والإقليمية والوطنية للطيران المدني يجب أن تتزامن فالطيران المدني نشاط عالمي ولذلك فإن تنميته دون معوقات وبصفة مستمرة يمكن أن تعرض عبر مبادرات تعاون على المستوى الإقليمي لهذا فإنه يتعين على منظمة الطيران المدني الدولي أن تدعم بجديّة التكامل الإقليمي لنشاطات الطيران المدني.

الخلاصة:

بما أن الطيران المدني صناعة عابرة تتطلب إزالة العوائق من أجل تنميته وبما أن هناك إقراراً بالتباين بين الدول من ناحية الإمكانيات والقدرات فإن للمنظمات الإقليمية دوراً هاماً في التنمية تستفيد منه كل الدول إذا ما توفر الفهم الصحيح المتبادل والإرادة السياسية الفاعلة لتحقيق أهداف هذه المنظمات.

الطائرات الموجهة عن بعد أو غير المأهولة بين ايجابيات استخدامها والاحتمالات المخيفة لانتشارها

المهندس / محمد رجب

خبير السلامة والملاحة الجوية بالهيئة



مقدمة:

شهد تطوير صناعة الطائرات الموجهة عن بعد أو غير المأهولة تسارعا ملحوظا خلال السنوات الأخيرة، خصوصا فيما يتعلق بالطائرات الصغيرة الموجهة عن بعد، ويشهد معها مخاطر مواجهات غير آمنة بين نظم الطائرات المحلية الموجهة عن بعد أو غير المأهولة وعمليات الطيران بطائرات يقودها طيار. ولا يمكن أن يشكل نظام الطائرة الموجهة عن بعد أو غير المأهولة تهديدا لهبوط الطائرات وإقلاعها في المطارات فحسب، بل يشكل أيضا خطرا على بيئات أخرى، مثل الخطر الذي تمثله طائرات الهيلوكوبتر التي تطير على علو منخفض في المجالات الحضرية. ونظرا أن مجتمع الطيران يشرع في التصدي لهذه المسألة بحسب مجموعة متنوعة من النهج، فيمكن أن يؤدي ذلك إلى خليط واسع من القواعد التنظيمية والنظم التشغيلية المختلفة، وهو لا يمثل فقط تحديا عمليا للمستخدمين والشركات المصنعة، التي يتعين أن تعمل في هذا المجال فحسب، بل يؤثر أيضا في الاتساق المحتمل للوائح المحلية مع مجموعة من الأحكام الدولية بعد إنشائها، مما يؤثر على سلامة العمليات الدولية كذلك.

دون التنسيق والمواءمة بين الجهود المبذولة حاليا على الصعيدين الدولي والإقليمي لوضع السياسات واللوائح لنظم الطائرات الصغيرة الموجهة عن بعد أو غير المأهولة، فإن أوجه التفاوت يمكن أن تكون على نطاق أوسع بين اللوائح لنظم الطائرات الصغيرة الموجهة عن بعد أو غير المأهولة سواء داخل الأقاليم أو بينها.

تعريف الطائرات الموجهة عن بعد أو

غير المأهولة

الطائرة الموجهة عن بعد هي مجموعة فرعية من الطائرات غير المأهولة المصممة للتشغيل دون طيار على متنها. وهي طائرة يقودها «طيار عن بعد» يوجد في «محطة قيادة عن بعد» تقع خارج الطائرة (مثلا على سطح الأرض، أو على متن سفينة، أو طائرة أخرى، أو في الفضاء) ترصد الطائرة في مختلف مراحل الرحلة الجوية ويمكن أن تستجيب للتعليمات الصادرة عن مراقبة الحركة الجوية والاتصالات عبر الوصلات الصوتية أو وصلات البيانات ولديها مسؤولية مباشرة عن توجيه الطائرة بأمان طوال رحلتها الجوية.

التحديات:

على الرغم من توسع صناعة الطائرات الموجهة عن بعد، فإن عملية وضع معايير دولية تتناسب وهذا التوسع وتأخذ بعين الاعتبار تنوع الطائرات عن بعد وتشغيلها تبقى غير مواكبة لهذا التوسع. وأن تشغيل الطائرات الموجهة عن بعد دون وجود إطار تنظيمي يتماشى مع تعقيد العمليات المرتبطة بها قد يعرض سلامة وأمن الطيران للخطر. وعلاوة على ذلك، فإن كون مدى عمليات الطائرات الموجهة عن بعد أوسع بكثير من مدى عمليات الطائرات التقليدية المأهولة يجعل نطاق مخاطر السلامة المرتبطة بهذه النظم أوسع بكثير من نطاق مخاطر السلامة المرتبطة بالطائرات التقليدية.

ويمكن أن تؤدي تنوع الطائرات الموجهة عن بعد وتنوع عملياتها إلى تحديد نوعين رئيسيين من التحديات:

يتعلق النوع الأول منها بالتحديات التي تفرضها الطائرات الكبيرة الموجهة عن بعد التي سيتم استيعابها في الملاحة الجوية الدولية، في حين يرتبط النوع الثاني بالتحديات التي تطرحها الطائرات الصغيرة الموجهة عن بعد، والتي تشكل، وإن كانت غير مخصصة للعمليات الدولية، تهديدا لسلامة الطيران المدني عندما يتم تشغيلها في أجواء قريبة من أجواء الرحلات الدولية أو داخلها.

وَمَا أَنَّ الطائرات الموجهة عن بعد قائمة على الابتكار التكنولوجي، فإنه ينبغي تنظيم استخدامها في توقيت مناسب وبطريقة مناسبة من شأنها تجنب الأنشطة التي لم تتضح خصائصها بعد والتي تبدو شديدة الديناميكية وسريعة التغيير. وينبغي أن يهدف أي تدخل تنظيمي إلى تحسين الأداء وأن يقوم على تحديد المخاطر وأن يخدم أغراض الحفاظ على السلامة والأمن والكفاءة التشغيلية والفاعلية الاقتصادية والكفاءة البيئية للنقل الجوي وتعزيز جميع هذه الجوانب. كما ينبغي أن تكون القواعد التنظيمية للطائرات الموجهة عن بعد متناسبة ومرنة بشكل يمكنها من الأخذ بالاعتبار تنوع المعدات وعملياتها.

ولتقليص أوجه التباين في اللوائح التنظيمية المحلية لنظم الطائرات الموجهة عن بعد أو غير مأهولة، فإن الإيكو تسعى لتحقيق الاتساق في الممارسات التنظيمية الرئيسية فيما يتعلق بالعمليات الخاصة بنظم الطائرات الصغيرة الموجهة عن بعد أو غير المأهولة.

والطائرات التقليدية، فالطائرة الموجهة عن بعد ليست بحاجة إلى مقصورة أو أدوات تحكم أو إلى متطلبات أخرى مثل الضغط والأكسجين، وقد أدى التخلص من هذا الأجهزة والأدوات إلى تخفيف وزن الطائرة وتخفيض كلفتها.

وتتميز الطائرات الموجهة عن بعد بقدرتها على التحليق لفترات طويلة فوق ارتفاعات تصل إلى 15 ألف متر مما يجعلها غير مرئية وغير مسموعة، وهي تشغل وتوجه ببرنامج كمبيوتر يديره مشغل على الأرض أو عبر منظومة للاتصالات بالأقمار الصناعية. وترتبط مكونات وقدرات هذه الطائرات بطبيعة المهمة التي أنتجت من أجلها.

بعض المخاوف التي تتعلق بالسلامة يمكن معالجتها من خلال التكنولوجيا. لمنع التصادم، تعمل الشركات الآن على وضع تكنولوجيا "الاستشعار والتفادي"، والتي بموجبها تتباعد الطائرات الموجهة عن بعد أو غير المأهولة تلقائياً عن الأجسام القريبة.

الخلاصة:

تعمل الإيكاو على وضع الأحكام والمواد الاسترشادية في مجال الطائرات الموجهة عن بعد بغرض مواءمة القواعد التي تحكم نظم الطائرات الموجهة عن بعد أو غير المأهولة بما في ذلك حملات توعوية في أوساط المستخدمين وتعزيز تبادل المعلومات بين الدول فيما يتعلق بلوائحها الخاصة بنظم الطائرات الموجهة عن بعد أو غير المأهولة.

وللحفاظ على السلامة الجوية فمن الضروري بذل مزيد من الجهود قصد:

- إعطاء الأولوية للأعمال الجارية بخصوص نظم الطائرات الصغيرة الموجهة عن بعد أو غير المأهولة.
- الأخذ بعين الاعتبار للتطورات الجارية في هذا المجال على المستويات الوطنية والإقليمية والدولية.
- تيسير التبادل المنتظم للمعلومات والتجارب بين الدول وقطع الطيران والأوساط الأكاديمية والمعاهد فيما يتعلق بعمليات ولوائح نظم الطائرات الموجهة عن بعد أو غير المأهولة.

ولمعالجة التوسع المتزايد الذي تشهده عمليات الطائرات الموجهة عن بعد أو غير المأهولة، قامت أو تقوم عدد من الدول بوضع أحكام خاصة بتنظيم استخدام الطائرات الموجهة عن بعد أو غير المأهولة على المستوى الوطني أو الإقليمي.

وعلى الصعيد العالمي فإن المادة 8 من اتفاقية شيكاغو تنص على مبادئ ريفية المستوى وعمومية بشأن الطائرات التي تعمل دون طيار.

وخارج نطاق الإيكاو، تضم "الهيئات المشتركة لوضع قواعد لنظم الطيران غير المأهولة" مجموعة عالمية من خبراء القوانين التنظيمية من مختلف دول العالم، الذين يعملون على تقديم توصيات باعتماد مجموعة موحدة من الشروط والأحكام التقنية ومتطلبات السلامة تكفل تغطية جميع الجوانب المرتبطة بالتشغيل الآمن للطائرات الموجهة عن بعد أو غير المأهولة.

وتكتسي هذه المبادرات أهمية كبرى، لكون الطائرات الصغيرة الموجهة عن بعد تسمح بالقيام بعمليات لم تكن في تصور الطيران التقليدي المأهول. مما من شأنه توسيع مدى أنشطة تخفيف المخاطر المحتملة التي ينبغي تنظيمها.

فمثل الولايات المتحدة، لجأت بعض البلدان، مثل هولندا وجنوب أفريقيا، إلى لوائح مقيدة. ولكن عددا من البلدان اعتمدت لوائح أكثر مرونة. فاتباع بعضها نهجاً يعتمد على المخاطرة مثل أستراليا وألمانيا ونيوزيلندا وإسبانيا والمملكة المتحدة، فتحدد قواعد مختلفة لفئات الوزن المختلفة. أما غيرها من البلدان فقد فتحت السماء بسرعة وبقوة لهذا النوع من الطائرات. فقد وافقت كندا على 1000 من المشغلين التجاريين، ولدى فرنسا أكثر من 1200.

وتستخدم الطائرة الموجهة عن بعد في مجالات مدنية متعددة مثل رسم الخرائط والمراقبة الأمنية ومكافحة الحرائق ومراقبة خطوط الأنابيب وفي المهام الصعبة والخطرة وفي حالات الكوارث الطبيعية. ولا يحتاج هذا النوع من الطائرات إلى الأجهزة والمعدات التي تتطلبها

أولويات أمن الطيران بالمنطقة العربية من منظور التحديات والرهانات التي تواجهها المنطقة

المهندس/ عاطف عجيلي

خبير أمن الطيران والبيئة بالهيئة



هذا، وسيتناول هذا المقال موضوعين نراهما أساسيان سواء من حيث التشريع والضوابط والتدابير التي تضبط إدارة الأمن في الدولة أو من حيث التنفيذ الفعال للتدابير الأمنية من قبل العاملين في مختلف مجالات أمن الطيران والذي سيعكس مدى كفاءتهم وقدرتهم على ضمان حسن تنفيذ الإجراءات الأمنية المنصوص عليها بالبرامج الوطنية لأمن الطيران المدني.

1 - تقييم مستوى تنفيذ البرامج الوطنية لأمن الطيران المدني بالدول الأعضاء:

ينبغي على الدولة، وبموجب القواعد القياسية الواردة في الملحق السابع عشر «الأمن» لاتفاقية شيكاغو، أن تنشئ وتنفذ برنامجاً وطنياً مكتوباً لأمن الطيران المدني، لحماية عمليات الطيران المدني من أفعال التدخل غير المشروع، وذلك من خلال اللوائح والممارسات والإجراءات التي تراعي سلامة الرحلات الجوية وانتظامها وفعاليتها. كما تواظب السلطة المختصة بأمن الطيران لدى الدولة على مراجعة التدابير والإجراءات الأمنية المضمنة بهذا البرنامج الوطني وذلك في إطار نظام متكامل للامتثال من أجل تقييم مستوى تنفيذ هذا البرنامج.

وللتأكد من التنفيذ السليم والفعال لهذه التدابير، حثت الإيكاو الدول المتعاقدة على وضع برنامجاً لمراقبة جودة أمن الطيران ويحدد هذا البرنامج آلية ونظام الامتثال. فعدم الامتثال للبرنامج الوطني لأمن الطيران ينجر عنه ظهور ثغرات في منظومة أمن الطيران تستدعي إعادة النظر في نتائج عمليات مراقبة الجودة لمعرفة مكامن الضعف ووضع الخطط التصحيحية الملائمة لمعالجة هذا القصور بصورة سليمة وفعالة.

وبالتالي فتقييم مستوى تنفيذ البرنامج الوطني لأمن الطيران المدني يعد أولوية من أولويات أمن الطيران خاصة وأن البرنامج الوطني لأمن الطيران المدني هو المحدد الأساسي لسياسة الدولة في مجال أمن الطيران.

شهد عام 2010 نقلة نوعية حول رؤية وتصور منظمة الطيران المدني الدولي (الإيكاو) لأمن الطيران المدني الدولي، حيث اعتمدت الجمعية العمومية للإيكاو في دورتها السابعة والثلاثون «إعلان أمن الطيران» وإستراتيجية الإيكاو الشاملة لأمن الطيران (ICASS). وقد عكس هذين الانجازين الإرادة الدولية في الالتزام بتنفيذ برامج الإيكاو في مجال أمن الطيران.

والجدير بالذكر أن إعلان أمن الطيران قد دعا الدول للالتزام بتعزيز مستوى أمن الطيران على أساس مواضيع مهمة ورئيسية. في حين ركزت الإستراتيجية الشاملة على دعم جهود وقدرات الإيكاو ومن خلفها المجموعة الدولية للتنفيذ الفعال والمستديم لبرامج أمن الطيران. وتتمحور هذه الإستراتيجية على سبعة مجالات تتمثل فيما يلي:

- 1 - التصدي للتهديدات الجديدة والناشئة.
- 2 - تشجيع النهج الأمنية المشتركة ذات الفاعلية والكفاءة.
- 3 - تشجيع تبادل المعلومات فيما بين الدول الأعضاء.
- 4 - تشجيع الامتثال العالمي وبناء قدرات مستدامة للدول الأعضاء لمراقبة أمن الطيران.
- 5 - تحسين العوامل البشرية وتعزيز ثقافة الأمن.
- 6 - تشجيع الاعتراف المتبادل في إجراءات أمن الطيران.
- 7 - التشديد على أهمية الأمن فيما بين الدول والجهات المعنية الإيكاو.

وفي هذا الخصوص، وفي ظل التحديات والرهانات التي تواجهها المنطقة العربية، أصبح من الضروري أن يتم ضبط أولويات أمن الطيران بالمنطقة العربية بما يضمن انخراط الدول العربية في تحقيق الأهداف الذي حددتها الإستراتيجية الشاملة للإيكاو ولأمن الطيران ويراعي خصوصية المنطقة العربية والموارد المادية والبشرية المتوفرة لديها وسبل استغلالها الاستغلال الأمثل بما يعود بالنفع على منظومة أمن الطيران المدني العربي.

2 - بناء القدرات:

التنسيقي والتسييري ستتمكن الدول الأعضاء من ذوي الموارد المحدودة من الاستفادة من الخبرات والموارد المتوفرة لدى الدول الأعضاء الأخرى والاستفادة من الاستخدام الأفضل للموارد المتاحة.

وفي الختام، يمكن أن تلعب الهيئة العربية للطيران المدني دوراً محورياً، وفقاً لاختصاصاتها والأهداف التي حددتها اتفاقية إنشائها، ونجاح الهيئة في هذه المهمة، يبقى رهين التزام الدول العربية الأعضاء بتوفير المعلومات الكافية والضاوية عن أنشطة بناء القدرات المقدمة. وتوفير الدعم اللازم لوضع نهج إقليمي عربي يكفل تشارك المعلومات فيما بين الخبراء العرب وإرساء روابط تعاون وطيدة فيما بين الدول العربية الأعضاء. وتوفر هذه الظروف، يمكن الحديث عن مشروع برنامج تعاوني عربي لأمن الطيران تكون الهيئة العربية للطيران المدني قاطرته وموارد الدول العربية الأعضاء وقوده وسيتمكن هذا البرنامج من تطوير منظومة أمن الطيران العربية ويساهم في الرفع من مستوى الطيران المدني بالمنطقة العربية في ظل التحديات والرهانات الأمنية التي تواجه المنطقة عموماً والطيران المدني خصوصاً.

تعتمد كفاءة نظم أمن الطيران لدى الدول على التنفيذ الفعال للقواعد والتوصيات التي نص عليها الملحق السابع عشر "الأمن" لاتفاقية شيكاغو. كما يوفر البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران معلومات قيمة بشأن تنفيذ الدول للمعايير والممارسات الموصى بها. حيث أن تحليل نتائج عمليات التدقيق يظهر أن الدول ليست على نفس المستوى من الامتثال للملحق السابع عشر "الأمن" فبعض الدول تواجه تحديات هامة عند محاولة تنفيذ أو المحافظة على معايير الأمن المحددة بملاحق الإيكاو وبرامجها الوطنية في مجال أمن الطيران وهو ما يستدعي تضافر جهود الدول لتعزيز التعاون وتبادل المعلومات فيما بينها.

وفي هذا الإطار، يعد بناء القدرات عبر الشراكة بين الدول العربية من أنجح الوسائل لرفع مستويات أمن الطيران بالمنطقة العربية. وفي هذا الخصوص يمكن للهيئة العربية للطيران المدني أن تنسق وتسير أنشطة بناء القدرات لفائدة الدول العربية الأعضاء وذلك بالتعاون مع هذه الدول، بغرض إجراء تقييم دقيق لحاجيات هذه الدول من هذه الأنشطة على ضوء نتائج عمليات التدقيق. وتبني الهيئة لهذا الدور



حوادث الطيران في 2016

19 مايو/أيار 2016: تحطم طائرة مصرية من طراز إيرباص 320، في البحر الأبيض المتوسط، حيث أقلعت من مطار شارل ديغول بالعاصمة باريس، متجهة للعاصمة المصرية القاهرة، وعلى متنها 66 شخصاً قتلوا جميعاً.

28 نوفمبر/تشرين الثاني 2016: تحطم طائرة تابعة لخطوط «لاميا» الجوية التي كانت تقل لاعبي وطاقم نادي تشايكوفسكي البرازيلي، في «لا يونيون»، أثناء نقلها من «سانتا كروز دي لا سييرا» في بوليفيا، إلى مطار «كوردوفا» الدولي في مدينة «ميدلين» بكولومبيا. وأسفر الحادث عن مقتل 75 شخصاً بينهم لاعبو نادي تشايكوفسكي وصحفيين وطاقم الطائرة ونجاة 6 أفراد.

7 ديسمبر/كانون الأول 2016: سقوط طائرة ركاب للخطوط الجوية الباكستانية أقلعت من مطار شيتال نحو العاصمة إسلام آباد، وعلى متنها 48 شخصاً منهم 6 من الطاقم، قتلوا جميعاً، وتحطمت الطائرة في منطقة «حوليان» شمال غربي باكستان.

20 ديسمبر/كانون الأول 2016: سقوط طائرة شحن كولومبية من طراز بوينغ 727 من مطار بورتو كارنو، متجهة نحو العاصمة الكولومبية بوغوتا، وسقطت بعد ثلاث دقائق من إقلاعها، بالقرب من الحدود الفنزويلية، ما أدى إلى مقتل 5 من أفرادها وإصابة السادس بجروح خطيرة.

25 ديسمبر/كانون الأول 2016: تحطم طائرة عسكرية من طراز «تو154-توبوليف» فوق البحر الأسود، ومصرع كل ركابها الـ92.

وكانت الطائرة تقل العشرات من المغنين والعازفين والراقصين بالفرقة الموسيقية العسكرية (جوقة الجيش الأحمر) في طريقهم إلى قاعدة حميميم الجوية الروسية في سوريا للترفيه عن الجنود الروس بمناسبة العام الميلادي الجديد، لكنها تحطمت بعد دقائق من إقلاعها.

شهد عام 2016 عدداً من حوادث الطيران أدت إلى سقوط الكثير من الضحايا، لكن تحطم الطائرة العسكرية الروسية، الأحد 25 ديسمبر/كانون الأول 2016، كان الحادث الأكبر من حيث عدد الضحايا المسجل في جميع حوادث الطيران خلال هذا العام.

وفيما يلي تسلسل زمني بأبرز حوادث الطيران خلال العام الجاري:

8 يناير/كانون الثاني 2016: تحطم طائرة شحن تابعة لشركة «وست أتلنطي» السويدية. الطائرة أقلعت من العاصمة النرويجية أوسلو باتجاه مدينة ترومسو النرويجية، وسقطت في منطقة جبلية وعرة على علو 1000 متر قرب الحدود مع السويد؛ ما أسفر عن مقتل قائد الطائرة ومساعدته.



24 فبراير/شباط 2016: تحطم طائرة ركاب صغيرة تابعة لشركة «تارا» النيبالية في منطقة جبلية بالبلاد تقع على بعد 225 كلم غربي العاصمة كاتماندو، وعلى متنها 23 شخصاً من بينهم 3 من طاقم الطائرة، قتلوا جميعاً.

19 مارس/آذار 2016: تحطم طائرة ركاب إماراتية تابعة لشركة «فلاي دبي»، من نوع بوينغ 737-800، الطائرة أقلعت من مطار دبي الدولي، باتجاه مطار «روستوف نا دونو» في روسيا، قبل أن تتحطم بسبب العواصف أثناء محاولتها الهبوط في المطار، وقتل جميع ركاب الطائرة البالغ عددهم 62.

6 طرق فعالة للتخلص من الم الأذن في الطائرة

بين الأدوية، تجنّب تناول مزيل الاحتقان عبر الفم إلا بعم موافقة الطبيب.

- في أثناء الرحلة، مضّ السكاكر أو امضغ العلكة. فهذا يساعد على الابتلاع، مما يساعد أيضاً على فتح القناة السمعية.
- لا تنم في أثناء الإقلاع والهبوط. فإذا كنت مستيقظاً في أثناء الإقلاع والهبوط، فستتمكن من فعل تقنيات الرعاية الذاتية الضرورية حين تشعر بالضغط على أذنيك.

- جرّب طريقة فالسالفو للتخلص من انسداد أذنيك. انفخ برفق مع الضغط على منخريك وإبقاء فمك مغلقاً. إذا استطعت الابتلاع في الوقت نفسه، فسيكون ذلك مفيداً أكثر. كرّر التقنية مرات عدة لموازنة الضغط بين أذنيك وحجرة الطائرة.

- ابحث عن سدادات الأذنين. فهذه السدادات توازي ببطء الضغط على طبلة أذنك في أثناء الإقلاع والهبوط. يمكنك شراؤها من المحلات، والأسواق الحرة في المطارات أو من عيادة السمع المحلية.

- اجعل الأطفال والأولاد يشربون السوائل. فشرب السوائل في أثناء الإقلاع والهبوط يشجع على الابتلاع. أعطِ الطفل رضاعة أو مصاصة لتشجيعه على الابتلاع. يجب عدم استخدام مزيل الاحتقان عند الأطفال أو الأولاد الصغار.

- يمكنك عادة فعل أشياء بمفردك لمعالجة مشكلة الرشح الضغطي للأذن. إذا استمر الانزعاج أو الامتلاء أو السمع المكبوت لأكثر من ساعات قليلة، أو إذا شعرت بأيّ علامات أو أعراض وخيمة، اتصل بطبيبك.



أيضاً لدى الغوص تحت الماء؛ فعندها يصبح ضغط الماء خارج الأذن أكبر من ضغط الهواء في الأذن الوسطى.

والواقع أن أي ظرف قد يعرقل الوظيفة الطبيعية للأذن الوسطى يمكن أن يزيد خطر التعرض للرشح الضغطي للأذن. ويشمل ذلك الأنف المسدود، والحساسية، والزكام، والتهاب الحنجرة. لكن، ليس من الضروري أن يكون الزكام أو التهاب الأذن سبباً لتغيير رحلة الطائرة أو تأجيلها.

طرق علاج انسداد الأذن في الطائرة

استعمل مزيل الاحتقان. تناول مزيل الاحتقان قبل 30 دقيقة إلى ساعة من موعد الإقلاع، وقبل 30 دقيقة إلى ساعة من موعد الهبوط. قد يحول ذلك دون انسداد القناة السمعية. إذا كنت تعاني من مرض القلب، أو من اضطراب في إيقاع القلب، أو من ارتفاع في ضغط الدم، أو إذا عانيت من تفاعلات محتملة

إذا كنت تحس بالألم في أذنك حين تتركب في الطائرة و تشعر بانسداد أذنك فاعلم أن الاسم الطبي لأذن الطائرة هو الرشح الضغطي للأذن، أو التهاب الأذن الوسطى الضغطي. إنه يشير إلى الضغط المفروض على طبلة الأذن، والقناة السمعية، وبنيات الأذن الأخرى عندما يقع خلل في التوازن بين الضغط في الأذن الوسطى والضغط الجوي.

قد تعاني من الرشح الضغطي للأذن في بداية الرحلة عند إقلاع الطائرة، وفي نهاية الرحلة عند هبوط الطائرة. فهذه التغيرات السريعة في الارتفاع والهبوط تؤدي إلى تغير الضغط الجوي بسرعة مما لا يسمح بتكيف ضغط الأذن الوسطى بسرعة كافية.

العلامات والأعراض قد تشمل ألماً في أذن واحدة، فقداناً بسيطاً للسمع، أو إحساساً بالانسداد في كلتا الأذنين. ينجم ذلك عن نتوء طبلة الأذن إلى الخارج أو انكماشها إلى الداخل نتيجة التغير في الضغط.

الرشح الضغطي للأذن مشكلة شائعة

الصين تختبر طائرة برمائية محلية الصنع

مضادة للأقمار الصناعية، وبناء مقاتلات شبح، وبناء أول حاملة طائرات محلية الصنع لتضيفها إلى حاملة طائرات أخرى اشتريتها من أوكرانيا. وكانت "شينخوا" ذكرت في آذار الماضي، أن الطائرة "إي جي 600" ستقوم بأول رحلة طيران.



أعلنت الصين أنها أجرت أول رحلة طيران لأكبر طائرة برمائية في العالم محلية الصنع من طراز "إي جي 600"، قبل الموعد المقرر لذلك من مدينة تشوهاي جنوب البلاد. قالت وكالة "أنباء الصين الجديدة" الرسمية (شينخوا): "إن الطائرة مصممة لإخماد حرائق الغابات وتنفيذ مهمات إنقاذ في البحر"، مضيفاً أنه "يمكن أيضاً استخدامها لمراقبة وحماية المحيط". وتأتي أول رحلة للطائرة البرمائية في ظل زيادة تمسك الصين بمطالبها في أراضٍ متنازع عليها في بحر الصين الجنوبي، حيث تشيد مطارات وتنشر معدات عسكرية، ما أثار حالة من التوتر في منطقة آسيا والمحيط الهادئ والولايات المتحدة. وتجري الصين حالياً برنامج تحديث عسكري ضخماً يشمل اختبار صواريخ

أوبر تعتزم اختبار شبكة للسيارات الطائرة بحلول 2020

المدن وحولها». وأضافت أن التاكسي الجديد سيمنحه تقليص وقت رحلة الركاب بدرجة كبيرة نظراً لقدرته على التحليق فوق المناطق الحضرية المكتظة.

وتعتقد أوبر بأن الخدمة ستكلف عملاءها في النهاية نفس تكلفة التاكسي العادي بالرغم من أن التكنولوجيا لم يثبت تطبيقها على نطاق واسع.

كشفت شركة أوبر لخدمة سيارات الأجرة عبر الهواتف الذكية عن خططها لعقد شراكة مع مصنعي طائرات لتطوير واختبار شبكة للسيارات الطائرة بحلول 2020. وقالت الشركة أنها أجرت اختبارات السيارات الطائرة في مدينتي دالاس بالولايات المتحدة ودي بدولة الإمارات العربية. وتُجرى اختبارات التاكسي الطائر الذي يعمل بالطاقة الكهربائية بالشراكة مع شركات طيران كبرى، من بينها إمبراير وبيبل هليكوبتر.



إن التاكسي الطائر الكهربائي سيقفل ويهبط عمودياً مثل طائرات هليكوبتر بأقل قدر ممكن من الضوضاء ودون أي انبعاثات. وقالت الشركة في بيان إن الهدف من التكنولوجيا هو «تمكين العملاء في المستقبل بالضغط على زر للحصول على رحلة فائقة السرعة داخل

طائرة إيرباص العملاقة "بولقا إكس إل" تصل إلى مرحلة خط التجميع النهائي

وصلت أول أجزاء من "بولقا إكس إل"، الجيل الجديد لطائرة النقل الجوي العملاقة، إلى خط التجميع النهائي رقم (L34) التابع لشركة إيرباص في مدينة تولوز الفرنسية. وتم إطلاق برنامج طائرة إيرباص "بولقا إكس إل" في شهر نوفمبر من عام 2014 لتلبية متطلبات النقل الخاصة بعمليات الشركة المستقبلية. وتستند الطائرة الجديدة التي تمتاز بحجمها القياسي على تصاميم طائرة الشحن الجوي من طراز A330-200. ووفقاً لبرنامج "بولقا إكس إل" من المفترض أن تحلق الطائرة للمرة الأولى في منتصف عام 2018، وستدخل الخدمة مع حلول عام 2019.



ناسا تطور طائرة درون لاستكشاف أماكن صالحة للسكن على المريخ

روفر لذرّاع الروبوت من أجل إطلاق طائرة الدرون على سطح الكوكب الأحمر. ويذكر أن طائرات الدرون المطورة ما تزال في مرحلة النموذج الأولي، ويجري حالياً اختبار عملية الطيران ضمن ظروف الضغط المنخفض في Langley.



ضرورية في عملية البحث عن مناطق مناسبة لبناء المستوطنات البشرية". ويركز مشروع "مارس إيكسپلورر" على الهياكل خفيفة الوزن التي تعمل بمحركات كهربائية، حيث تتميز بقدرتها على الإقلاع والهبوط العامودي، مع الملاحظة ذاتية القيادة. وستُجهز طائرات الدرون الكهربائية بتكنولوجيا المحركات والبطاريات المطورة، وذلك من أجل الطيران مسافات بعيدة دون التدخل البشري، كما سيتم تزويدها بالخرائط وأنظمة الاستشعار عن بعد. وتكمن الخطة في إرسال الطائرة إلى المريخ على متن إحدى مركبات ناسا، حيث يُظهر شريط الفيديو المرفق استخدام مركبة

تطور وكالة ناسا طرقاً جديدة لاستكشاف كوكب المريخ، وقد تكون على وشك إحراز تقدم كبير مع اختراع طائرات درون خاصة لاستكشاف أماكن يصعب الوصول إليها. ويقوم المهندسون من مركز أبحاث Langley، التابع لناسا، بتطوير طائرة درون يمكنها الطيران عبر الغلاف الجوي للمريخ، ويمكن أن تساعد في تحديد مواقع للسكن البشري على الكوكب الأحمر. وستعمل الطائرة المطورة مع المركبات الأرضية على إعطاء الباحثين طرقاً أفضل لاستكشاف المناطق التي يتعذر الوصول إليها، مثل أنابيب الحمم البركانية والأودية العميقة. ويقول المهندسون: "إن طائرات الدرون ستكون

الكشف عن أكبر طائرة في العالم تملك جناحين أطول من ملعب كرة قدم



وارتفاع الذيل 50 قدمًا. ووفقًا لشركة "ستراتولونش سيستمز" التي أسسها "ألين" فإن الطائرة تستخدم ستة محركات من طراز "بوينج 747" من إنتاج "برات آند ويتني"، ولديها قدرة على استيعاب حمولة يبلغ وزنها حتى 550 ألف رطل (250 ألف كيلوجرام). وأعلنت الشركة في وقت سابق أنها ستطلق في البداية صاروخًا مداريًا من طراز "إيه تي كيه بيغاسوس إكس إل" لكنها ترى أن الطائرة سيكون بمقدورها إطلاق ثلاثة أقمار صناعية خلال الرحلة الواحدة.

كشفت الملياردير والمؤسس المشارك لـ "مايكروسوفت" "بول ألين" عن أكبر طائرة في العالم والتي تمتلك جناحين أطول من ملعب كرة قدم كامل. وخرجت طائرة "ستراتولونش" من مرآبها للعيان لأول مرة في مطار "موجاف" في كاليفورنيا لإجراء اختبارات الوقود. وتم تصميم الطائرة العملاقة لإطلاق الصواريخ إلى المدار الفضائي من ارتفاع حوالي 30 ألف قدم (9144 مترًا)، وتتمتع الطائرة بجناحين يبلغ طولهما معًا 385 قدمًا (117 مترًا) بينما يبلغ طول الجسم الرئيسي 238 قدمًا

تفطية: المهندس إبراهيم بنعمر
رئيس تحرير مجلة الطيران العربي

معرض باريس للطيران حصيلة ومستجدات

الطليبات حيث بلغ حجم المبيعات التي حققها مهنيو القطاع 150 مليار دولار، مقابل 130 ملياراً في النسخة السابقة في 2015. وحصدت بوينغ وإيرباص وحدهما طليبات بقيمة (114 مليار دولار)، 74,8 منها للمجموعة الأميركية و39,7 للكونسورسيوم الأوروبي، فيما تلقت «سي إف إم أنتراشنال»، الفرع المشترك لجنرال إلكتريك وسافران لصناعة محركات الطائرات، 1658 طليبة من محركات ليب وسي إف إم بقيمة 27,3 مليار دولار أميركي.

أما في الأيام المفتوحة للجمهور والتي شارك فيها مبعوث الهيئة فقد وفرت المجال للزوار للإستفادة من مزايا التعرف عن قرب على كل مستجدات وابتكارات وتحديثات صناعة الطيران والفضاء، كما استمتع الجمهور بالعروض الجوية للعديد من النماذج الجديدة للطائرات ومنها بالخصوص نجمة الجيل الجديد لشركة لوكهيد مارتن، الطائرة المقاتلة، الشبح (F35) المذهلة والمثيرة لما تحمله من تكنولوجيا جد متقدمة، تم المطاردة (F16) وطائرة الشحن (C130) ومروحيات تشينوك وأباتشي وطائرة (أسبري) الهيئة التي تجمع بين الطائرة والمروحية.

كما كشفت طائرات الإيرباص على النسق الجديد لطائرة (A350-1000) والطائرة العسكرية الجديدة A400M وبدورها عرضت شركات امبراير وبومباردي وميتسوبيشي وأنتونوف (بشراكة سعودية-أوكرانية) طائراتها الجديدة كما عرضت شركات الطائرات الفاخرة لرجال الأعمال طرازاتها الجديدة ومنها كولف ستريم G500 و G600، تم الطائرات الأسرع من الصوت وكذا السيارة الطائرة والطاقسي الجوي.



طائرة أنتونوف 132 "السعودية - الأوكرانية"

واصل معرض باريس لصناعات الطيران والفضاء مسيرته الناجحة منذ تنظيم أول نسخة له سنة 1909.

هذا المعرض الذي يعتبر الأكبر والأهم عالمياً لم يتوقف عن مفاجئة المهنيين والزوار بالمستجدات والاختراعات والابتكارات التي تعرضها شركات التصنيع في شتى مكونات قطاع الطيران المدني والعسكري من طائرات ومحركات وأنظمة المحاكاة والمقصورات والتجيزات الملاحية والأنظمة الالكترونية والأقمار الصناعية والمعدات التكنولوجية المتنوعة الأخرى التي تدخل في هذه الصناعة الدقيقة والمتقدمة.



وسيرا على خطواته التطويرية تم تنظيم النسخة 52 لمعرض لوبورجيه للطيران والفضاء وذلك خلال الفترة 19-25 يونيو 2017، الذي أشرف الرئيس الفرنسي إيمانويل ماكرون على افتتاحه بحضور 300 وفد رسمي من 90 دولة حيث حلقت في مستهل الحفل طائرة الإيرباص A 380 مع عرض جوي رائع لدورية فرنسا ترحيباً بالحاضرين.



طائرة الإيرباص A380 plus الجديدة

فعاليات المعرض:

قسمت أجنحة المعرض على مرحلتين الأولى خصصت للمحترفين والمهنيين والمصنعين (19-22 يونيو) والثانية فتحت للعموم (23-25 يونيو).

ففي المرحلة الأولى الخاصة بالمحترفين والتي انحصرت أساساً في مجال الأعمال والصفقات وقد تميزت بحصيلة قياسية في عدد



نموذج من النظارات الرقمية

وفي مجال الفضاء تم عرض مجموعة كبيرة من أحدث أنظمة الفضاء والأقمار الصناعية منها يوتلسات (172B) وبيروسات-1، كما أتاحت للزوار فرصة محاكاة العالم الافتراضي لمحطة الفضاء الدولية (ISS) والتعرف على طريقة عمل القمر الصناعي (سبيس تغ) التابع للإيرباص.



وتعرف الزوار على مستقبل الطائرات بدون طيار والطاكي الطائر والهيلوكبتر المدنية (CITY AIRBUS) و (AIR MOBILITY) التي تم تصميمها للمدن المكنظة.

كما فتح المجال للجمهور للتعرف عن آخر البحوث والنظم البيئية المبتكرة لطائرات المستقبل. ومن مبتكرات شركة إيرباص (التقنية الثلاثية الأبعاد) باسم (HOLOLENS) لعرض طريقة عمل الآليات على سطح المريخ.

وبخصوص **جديد خدمات المعرض** ولأول مرة تم توفير مساحة من 2000 متر مربع لعرض آخر الابتكارات للشركات المتخصصة في صناعة الطيران والفضاء وكذا الشركات الناشئة (ستارت أب) في هذا القطاع، وذلك في (مختبر باريس الجوي) وهو منصة لتبادل الأفكار ومكانا لمحاكاة الواقع الافتراضي أو المدعم، وقد عرف المختبر نجاحا واسعا وإقبالا كبيرا للمهنيين وللزوار حيث تم التعرف على الابتكارات الجديدة والرؤى المستقبلية للشركات الكبيرة وللمجموعات الصناعية وكذا الشركات الناشئة. وقد قسم عمل هذا المختبر إلى 3 أقسام وفق

تنافس بوينغ وإيرباص:

شهد المعرض تنافسا حادا بين شركتي بوينغ وإيرباص خاصة في فئة طائرات الرحلات القصيرة والمتوسطة ذات الممر الواحد باعتبارها الأكثر مبيعا وطلبا في قطاع صناعة الطيران المدني التجاري.



حيث عرضت بوينغ منتجاتها من طائرات الممر الواحد ومنها (B737-MAX9) التي لها إمكانية إضافة مقاعد في المقصورة واستهلاك أقل الوقود. كما كشفت عن النسخة الجديدة من طائرة (B737-MAX10) والنسخة الجديدة لـ (B787-10) بقمرة القيادة الجديدة.



أما جديد شركة إيرباص فتمثلت في النسخة الجديدة لـ (A320 New) وهي من صنف الطائرات ذات الممر الواحد والمطلوبة من العديد من شركات الطيران وخاصة شركات الطيران المنخفض التكلفة. كما عرضت شركة إيرباص طائرة (A380 Plus) الجديدة وهي أكثر رحابة وقدرة عن الشحن وأقل استهلاكاً للوقود.

كما تصدرت المعروضات طائرة (A350-1000) بنسقتها الجديدة، وطائرة الشحن العسكرية العملاقة (A400M) بعد تحديثها.

لم يقتصر التحديث والابتكار على الطائرات والمحركات والتجهيزات المتداولة بل طال جوانب أخرى وتقنيات جديدة في صناعة الطيران برز منها شركة INHANSNC صاحبة **النظارات الرقمية** التي توفر معلومات إضافية للطيار تدعم جودة إجراءات السلامة ودقتها.

خلاصة:

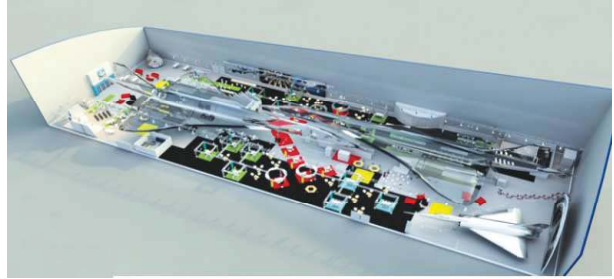
- لقد قدم معرض لوبورجيه في نسخته 52 نموذجاً رائعاً ومبتكراً في تنظيم المعارض المتخصصة الحديثة، وكشف على:
- مستجدات وابتكارات وإبداعات في شتى مجالات صناعة الطيران والفضاء.
- سجلت هذه النسخة ولأول مرة مبادرة متميزة في تسليط الضوء على آخر الابتكارات التكنولوجية المستقبلية عبر «مختبر باريس الجوي»
- نجاح استثنائي للدورة الثالثة لطائرة المهن المعززة بمنتدى العمل والتشغيل.
- تواصل المنافسة الحادة بين الكبيرين إيرباص وبوينغ وخاصة على مستوى الطائرات ذات الممر الوحيد
- الحصيلة القياسية لحجم الأعمال والمبيعات التي وصلت إلى 150 مليار دولار مقابل 130 مليار في النسخة السابقة.



ومن خلال الحصيلة وحدة المنافسة تتأكد التوقعات المستقبلية لسوق الطائرات بنمو قد يفوق أكثر من الضعف خلال الأعوام العشرين القادمة حسب الاحتياجات التي قد تصل إلى 35.000 طائرة جديدة بقيمة 5000 مليار دولار وذلك جراء النمو المتصاعد لأسواق الشرق الأوسط وآسيا.

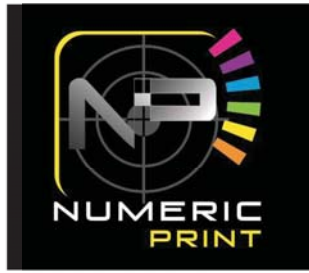
آلية ومنهجية دقيقة فالقسم الأول بعنوان (اختر ابتكارك): من بين الصناعات الجوية والمجال الرقمي والتطبيقات الجديدة والصناعات الفضائية، والقسم الثاني محور الرؤيا والبحوث والمؤتمرات لمستقبل عالم الطيران والفضاء، والقسم الثالث البوابة التجريبية.

وقد زار مختبر باريس الجوي حوالي 60.000 شخص أغلبهم من الشباب.



ومن جانب آخر عرف المعرض النسخة الثالثة لـ (طائرة المهن) المدعومة بمنتدى (العمل-التدريب) الخاص بمجموعة صناعة الطيران والفضاء الفرنسية (GIFAS)، حيث أتاح هذا الجناح فرصاً للزوار والطلبة والشباب لفتح حوارات مع الموظفين والفنيين المتخصصين في الشركة للتعرف بشكل واسع عن المهن الجديدة للطيران والآفاق الواعدة في مجال التكوين وكذا الفرص المتاحة للباحثين عن العمل في صناعة الطيران ومهنه الجديدة.





official partner of:



Contact



Imm 7, Mag 7, Av Ibn Sina Agdal - Rabat.
 GSM : 0661 39 39 50 / 0661 16 82 31
 Tél : 0537 68 04 23 - Fax : 0537 68 13 84
 E-mail : numericprint@gmail.com

رأي وأمل



بقلم المهندس / إبراهيم بنعمر
مدير ثاني بالهيئة
رئيس تحرير المجلة

على الابتكارات التكنولوجية المستقبلية من خلال (مختبر باريس الجوي) والذي يمثل مرجع الإبداع والأفكار في مختلف الصناعات الدقيقة المرتبطة بالقطاع، وقد عرفت التجربة نجاحا كبيرا وحضورا واسعا.

كما وفر المعرض هذه السنة جناح خاص (طائرة المهن) مدعمة بمتدري (التشغيل-التدريب) لإجتذاب الشباب مهن الطيران والفضاء، حيث اطلع الزائرون على العديد من البرامج والمناهج العلمية المبتكرة للعديد من مهن صناعة الطيران الحديثة، وهي تجربة جديدة في المعرض لتسليط الضوء على نشاط مجموعة صناعة الطيران والفضاء (GIFAS) بعرض مستجداتها من التجهيزات والمحركات ومعدات الطيران المتنوعة حيث تناوب عشرات موظفي وخبراء المجموعة على شرح الخطوات المختلفة للمهن المتداخلة في صناعة الطيران.

كما توقفت في جولتي عند أروقة مؤسسات ومعاهد التكوين والتدريب في الطيران المدني وهي أروقة نشيطة وحيوية حيث تبادل الزائرون (خاصة الطلبة المهتمين الراغبين في التدريب أو العمل في هذا المجال) مع المسؤولين والعارضين الذين قدموا الشروحات الوافية لمسار الدراسة وإمكانيات الولوج والالتحاق بسوق الشغل حيث تم التعرف وبشكل واسع على الآفاق الواعدة المتوفرة سواء في مجال التكوين وفي مجال الفرص المتاحة للمتخرجين الباحثين عن العمل في صناعة الطيران ومهنه الجديدة.

ومن جهة أخرى مررت بمتحف الطيران والفضاء الذي يعتبر من أوائل متاحف الطيران في العالم، وهو مجمع تاريخي استثنائي لكل النماذج المختلفة للطائرات عبر العصور ويضم حوالي 400 طائرة، منها الطائرات المدنية والعسكرية التي يرجع تاريخها إلى بداية القرن الماضي مروراً بطائرة الكونكورد التي مثلت محطة مهمة في الطيران الأسرع من الصوت، كما يحمل المتحف على جدرانه الأسماء الخالدة التي تركت بصماتها في عالم الطيران من مصممين ومخترعين ورواد فضاء وطياريين.

منذ تنظيم نسخته الأولى سنة 1909 ومعرض لوبورجيه يواصل تألقه وريادته في قمة المعارض الدولية المتخصصة في الصناعات الجوية والفضائية.

وفي المحطة الجديدة للمعرض التي انعقدت خلال الفترة 19-25 يونيو 2017 وافتتحها الرئيس الفرنسي إيمانويل ماكرون وبحضور رسمي لممثلي 90 دولة والتي عرفت مشاركة أكثر من 2300 عارض وبحضور 350.000 زائر من مختلف بقاع العالم مهنيين وفاعلين ومهتمين ومعجبين لمتابعة وملامسة آخر مستجدات وابتكارات قطاع الطيران والفضاء.

وهو بالمناسبة المعرض الوحيد في العالم الذي يحصل مرتين على (شهادة التميز ISO20121) هذه الشهادة العالمية الكبرى هي نتيجة لما يقدمه المعرض من آليات ناجعة في خدمة المهنيين وتوفير الظروف المثلى لاستقبال الزوار، مما جعله يواصل تطوره الرائع في تحقيق أهدافه وفي خلق القيمة المضافة المفيدة للمهنيين والشركاء والمصانع والمؤسسات والشركات وهو بذلك يمثل قاطرة في تحريك التجارة وفتح الفرص للمنافسة بين المجمعات الصناعية من خلال الابتكارات والاختراعات في العديد من المنتجات التكنولوجية الجديدة التي تدخل في صناعة الطيران.

لقد بلور المشرفون على المعرض منهجية جديدة وتنظيماً محكماً للقاءات والأروقة والفضاءات المتنوعة وحددوا إستراتيجية رقمية مبتكرة وفرت للمهنيين والزوار تطبيق متحرك لتسهيل الولوج ومتابعة كل فعاليات المعرض مع إفادتهم بالمستجدات والمعلومات الخاصة بمتابعة أجندة البرامج الحية في وقتها ومنها لائحة العارضين ومعلومات عن شركاتهم وما يقدمونه من منتجات وتجهيزات وابتكارات ولقاءات مفتوحة معهم، كما يسهل للزوار التعامل الدقيق مع الزمن المحدد لأجندة العروض الجوية للطائرات المشاركة والتعرف على لائحة الخدمات المتوفرة وأماكنها بالإضافة إلى الإرشاد وتيسير الزيارة عبر المخطط الشامل لمكونات المعرض.

وسجلت هذه النسخة من المعرض ولأول مرة تسليط الضوء

صناعتنا؟ وما هي ابتكاراتنا؟ وأين إبداعاتنا؟.

صحيح وأنه رغم الاهتمام المتزايد بقطاع الطيران المدني لدى جل الدول العربية، واقتناء أحدث الطائرات وبناء أفخم المطارات والحصول على أرقى الجوائز وأخرها جوائز سكاي تراكس لعام 2017 والتي نالت جائزتها الأولى الخطوط القطرية، بل حتى في المبادرات القيمة في تصنيع وتركيب مكونات وتجهيزات الطائرات ونسجل دخول المغرب القوي في هذا المجال، وهذا يمثل خطوات جيدة تنبأ بمستقبل أفضل، لكن المسعى هو أن تنتقل دولنا العربية من دول مستهلكة ومستوردة إلى دول منتجة ومصنعة ومصدرة لطائرات حديثة عربية الصنع مستوفية لكل المقاييس والمستجدات التكنولوجية التي وصلها عالم صناعة الطيران المتقدم تكون أعمدة صناعتها بأيادي أبناء الأمة العربية من مبتكرين ومصممين ومهندسين، وترقى إلى منافسة ما وصلت إليه كبريات شركات صناعة الطيران العالمية.

وحتى تواكب الدول العربية هذه التطورات والثورة التكنولوجية الواسعة في صناعة الطيران وللبحث عن منطلق جديد نحو امتلاك التكنولوجيا وإنتاجها، فالأمل معقود على المسؤولين في الدول العربية والقطاع الخاص والفاعلين في قطاعات الطيران والتعليم والبحث العلمي للاستثمار في الطاقات العربية الشابة والموهوبة والعمل على دعمها وتشجيعها وفتح كافة المنافذ والإمكانيات التي توفر لها المناخ المناسب للبحث، والأرضية العملية لإبراز طاقاتها ولتفجير مخزون أفكارها الإبداعية مما يساعد على تحقيق طموحاتها وترجمتها إلى واقع ميداني ملموس، خاصة وشباب بل أطفال اليوم لهم طاقة استيعاب خارقة للتعامل مع مستجدات الثورة المعلوماتية وتقنياتها وتطبيقاتها وبرامجها الذكية التي أصبحت تمثل في العمق مطية داعمة للتطور التكنولوجي، وميسرة للأفق المصاحبة للابتكارات والاختراعات.

فرغم الوضع الحرج بل والمتدي لما وصلت إليه أحوال عالمنا العربي وما يعيشه من نزاعات وصراعات مبررات مشروعة أو غير مشروعة، فإن المسار الموازي الآخر الذي لا نزاع فيه وتقوده الضمائر الحية للشعوب العربية التواقة للاستقرار وللتنمية المستدامة وفي مقدمتها التنمية البشرية من خلال الاستثمار في جيل المستقبل، الجيل الذي نأمل منه تحديث مقومات المجتمع العربي الجديد، جيل يرجع للأمة كرامتها وعزتها، جيل مسلح بالعلم والتكنولوجيا، جيل الأمل يسعى للنهوض بالوطن العربي والرقى به عاليا شامخا في مصاف عالم التقدم والازدهار.

إذا كان المحترفون والمتخصصون وممثلي الشركات المصنعة في معرض باريس للطيران هم أساس تنشيط الأعمال والتجارة والمنافسة على بيع المنتجات وإبرام الصفقات، إلا أن الأيام المفتوحة للعموم عرفت وجها آخر ممثلا في حب الاستطلاع والمشاهدة عن قرب لأخر طرازات الطائرات والمستجدات الفنية وفرص التكوين والتدريب وكذلك الاستمتاع بالعروض الجوية في سماء المعرض سواء للطائرات المدنية الحديثة أو المقاتلات أو الطائرات الاستعراضية وطلعاتها البهلوانية.

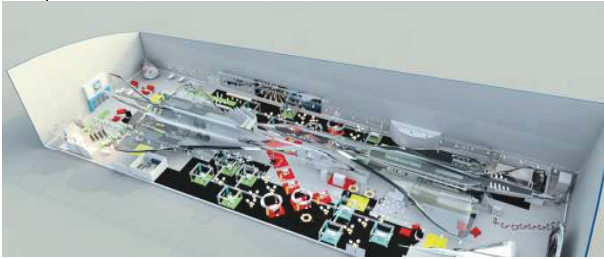


ومن الأروقة التي شددت الاهتمام واستأثرت بإعجاب الزائرين لهذه الدورة وتوقف عندها عدد كبير من الحضور وهي الرواق الخاص بالسيارة الطائرة (إيروميل) وهذا ما جلب الأنظار لما لهذا التركيب الهجين الذي يزاوج بين الطائرة والسيارة من إثارة واستغراب حيث ما كنا نراه سابقا حلما أصبح اليوم حقيقة، خاصة بعد مشاهدة مقاطع للوقائع التجريبية لعمل هذه المركبة وسيرها في الطريق وتحولها إلى وضع الطيران في أقل من ثلاث دقائق مع إمكانية طي جناحي السيارة أثناء وضع القيادة على الطريق وبسطهما عند الطيران. وقد انخرطت عدة شركات أخرى في هذا المشروع وتعكف حاليا على تطوير عربات طائرة بل حتى (دراجة طائرة)، علما أن هناك تجارب دخلت حيز النفاذ بخصوص الطاكسي الجوي بتشغيل ذاتي القيادة قادر على حمل إنسان، وقد تم اختبار التجربة في مدينة دبي.

لا يمكن لأي زائر إلا أن يندهش بالكم الهائل من الطائرات والمعدات الفنية والتجهيزات التكنولوجية المرتبة بإحكام ضمن فضاءات وساحات وأروقة المعرض.

وخلال تجولي في أروقة المعرض خالجتني تساؤلات كثيرة: فأين مكانة دولنا العربية في هذا المعرض؟ وما هي منتجاتنا؟ أين

[Lab](#), located in the Concorde hall Musée de l'Air du Bourget. This new space dedicated to research, [innovation](#) and foresight of major groups and institutions such as startups, has allowed some startups to register their first



Exhibitors: 2381 exhibitors (3% more than in 2015)

Visitors: 322000 visitors (8% fewer) split between:

- **The trade:** 142000 visitors (6% fewer than in 2015).

- **The general public:** 180000 visitors (10% fewer than in 2015).

Floor space:

54000 sqm of stands.

340 chalets amounting to 37500 sqm of covered space.

40000sqm of outside space.

27 national pavilions.

Aircraft:

140 aircraft including the Airbus A321neo, Airbus A350-1000, Boeing B787-10, Boeing B737 Max9, Kawasaki P1 maritime patrol aircraft, Mitsubishi MRJ90, Lockheed Martin F-35 fighter plane at Le Bourget for the first time. Dassault Aviation's Rafale and Falcon 8X, the Airbus A380 and A400M, the Airbus Tiger and NH90 Caiman helicopters were popular with the public.



The battle of giants Boeing and Airbus at the Paris Air show



Embraer 195-E2



- Antonov 132D (Saudi Arabia-Ukraine) is flying at the Paris Air Show

Delegations/official visits:

- Inauguration by 290 official delegations from 98 countries and 7 international organizations, including:

- 160 official defence delegations from 86 countries and 4 organizations.

- 110 civilian and institutional bodies

- 20 other delegations.



Business deals:

\$150 billion worth of orders were announced including: 897 orders and purchasing commitments for a catalogue value of 115 billion USD, for a total of 934 commercial aircraft.

Accredited journalists: 3450.

the 52 Paris Air Show Achievements and update

Presented by

Eng. Brahim benomar

Editor in chief ACAC Magazine



The 52 edition of the [International Air Show](#) and Space registered a record turnover with well filled order books and up 13%, despite a slight decline of visitors, especially related to the emergency state.

Industry professionals from the [aeronautics](#) and space have announced \$ 150 billion of orders (against 130 billion dollars in 2015) of which 897 orders and commitments to purchase aircraft for a catalog value 115 billion or 934 commercial aircraft.

“ This 52 edition of the [Paris Air Show](#) was a great success despite a slight decline in public attendance, with a record number of exhibitors and 150 billion of announced orders. The impressive demonstrations of the Rafale of [Dassault Aviation](#) , Falcon 8X [Dassault Aviation](#) , as the presentations of the A380 with the [Patrouille de France](#) , the A350-1000, the Airbus A400M, and other aircraft have delighted President of the Republic and the public from the first to last day.

In terms of turnover, the two global manufacturers, Boeing and Airbus alone have booked orders for 114.5 billion, 39.7 for the European Airbus consortium (with 326 aircraft orders including 144 farms and 182 MoUs) and 74.8 for the US

manufacturer Boeing (with 571 orders and purchase commitments). For its part, [CFM International](#) , the engine aircraft subsidiary of [General Electric](#) and Safran, received during the exhibition 1658 orders Leap and CFM56 engines to the value of 27.3 billion.

For Emeric d’Arcimoles, Commissioner General of the Exhibition, it is a “very, very good year in terms of business” . The lounge also recorded a record attendance (2,381 exhibitors, an increase of 3% compared to 2015) from 48 countries. The only thing was the attendance rate in considerable decline.

Success of the [plane of Trades](#) and the [Paris Air Lab](#)

The exhibition ‘s [Jet Trades](#) , now merged with the Forum Job and Training of GIFAS, welcomed 55,000 visitors, mostly young.



It allowed them to “discover, thanks to French groups of employees, forty sectors of the industry [aeronautics](#) and space, causing immediate hiring needs,” said Emeric d’Arcimoles .

As for the novelty of this edition, [Paris Air Lab](#) , she has fully met the expectations of the organizer and showed a great performance.

50,000 visitors in the first edition of [Paris Air](#)

To ensure the proper and effective implementation of these measures, ICAO urged Contracting States to develop an aviation security quality control program, which establishes the compliance mechanism and system. The failure to comply with the National Aviation Security Program has resulted in deficiencies in the aviation security system that need a review of the results of quality control operations to identify weaknesses and to develop appropriate corrective plans to address this inadequacy effectively.

The assessment of the level of implementation of the national civil aviation security program is a priority for aviation security, as this program is the primary determinant of the State's aviation security policy.

Capacity building

The efficiency of States' aviation security systems depends on the effective implementation of the SARPs of the Annex 17 «Security» of the Chicago Convention. The Universal Security Audit Program also provides valuable information on the implementation of standards and recommended practices by States. An analysis of the results of the audits shows that States are not at the same level of compliance with Annex 17 «Security». Some States face significant challenges when attempting to implement or maintain the security standards specified in the ICAO Annexes and their national aviation security programs, Exchange of information among themselves.

In this context, capacity building through partnership between Arab countries is one of the most effective means of raising aviation security levels in the Arab region. In this regard, the Arab Civil Aviation Commission (ACAC) can coordinate and conduct capacity-building activities for Arab Member States in cooperation with these countries. By playing this role, the ACAC can contribute to develop the Aviation Security of the Arab Member States with limited resources. Moreover, this States will be able to benefit from the expertise and resources of other Member States and benefit from the best use of available resources.

In conclusion, the Arab Civil Aviation Commission (ACAC) can play a pivotal role, in accordance with its mandate and objectives set out in its founding agreement, and the success of this Commission's role in this task remains depends on the commitment of Arab Member States to provide adequate and additional information on capacity building activities. And to provide the necessary support for the development of an Arab regional approach to ensure the sharing of information among Arab experts and to establish close cooperation among Arab Member States. The Arab Civil Aviation Commission (ACAC) will be able to develop the Arab aviation security system and contribute to raising the level of civil aviation in the Arab region in light of the security challenges and bets facing the region.

Aviation Security Priorities in the Arab Region From the perspective of the challenges and bets faced by the region¹



Eng. Atef ajili
ACAC Air Security Expert

2010 saw a quantum leap in ICAO's vision and perception of international civil aviation security. At its thirty-seventh session, the ICAO Assembly adopted the Aviation Security Declaration and the ICAO Comprehensive Aviation Security Strategy (ICASS). These achievements reflected the international will to commit to the implementation of ICAO aviation security programs.

It is worth mentioning that the Aviation Security Declaration called on States to commit themselves to enhancing the level of aviation security on the basis of important and key issues. While the overall strategy focused on supporting the efforts and capabilities of ICAO and its successor the international community for the effective and sustainable implementation of aviation security programs. The strategy is based on seven areas:

- 1- Strategic Focus Area 1: Addressing new and existing threats
- 2- Strategic Focus Area 2: Promoting innovative, effective and efficient approaches in Aviation Security.
- 3- Strategic Focus Area 3: Promoting the sharing of Aviation Security information amongst Member States.
- 4- Strategic Focus Area 4: Promoting global compliance and establishing sustainable Aviation Security oversight capability of State.
- 5- Strategic Focus Area 5: Improving human factors and security culture.

6- Strategic Focus Area 6: Promoting the development of mutual recognition for Aviation Security process.

7- Strategic Focus Area 7: Emphasizing the importance of Security amongst States, Stakeholders and within ICAO. This article will address two main issues, in terms of legislation, controls and measures reflect the Security Organisation of the State or in terms of the effective implementation of security measures by employees in various areas of aviation security, which will reflect their efficiency and ability to ensure the proper implementation of security measures provided by National Aviation Security programs.

Assessment of the level of national civil aviation security programs implementation in Member States: In accordance with Annex 17 «Security» of the Chicago Convention, the State should establish and implement a written national civil aviation security program to protect civil aviation from acts of unlawful interference through regulations, practices and procedures that take into account the safety and regularity of flights And their effectiveness. The Appropriate Authority of the State also keeps under review the security measures and procedures included in this national program within the framework of an integrated compliance system to assess the level of implementation of this program.

To address the increasing expansion of remote-controlled aircraft operations, a number of States have developed or are in the process of regulating the use of remotely piloted aircraft at the national or regional level.

These initiatives are of paramount importance, as small-scale remotely piloted aircraft allow for operations that were not envisaged in traditional manned flight which would expand the range of potential risk mitigation activities have to be regulated.

Like the United States, some countries, such as the Netherlands and South Africa, have resorted to restrictive regulations but a number of countries have adopted regulations that are more flexible. Some follow a risk-based approach such as Australia, Germany, New Zealand, Spain and the United Kingdom, setting different rules for different weight categories. As for other countries, the sky has opened quickly and strongly to this type of aircraft. Canada has approved 1,000 commercial operators, and France has more than 1,200.

The Remotely Piloted Aircraft are used in various civilian areas such as mapping, security surveillance, fire control, pipeline control, difficult and hazardous tasks and natural disasters.

This type of aircraft does not require the equipment and equipment required by conventional aircraft. The remote-controlled aircraft does not need a cabin, controls, or other requirements such as pressure and oxygen, and the disposal of these devices and tools has reduced the weight of the aircraft and reduced its cost

The aircraft is capable of flying for long periods above altitudes of up to 15,000 meters, making it invisible and inaudible controlled by an operator on the ground or through a satellite communications system. The components and capabilities of this aircraft are related to the nature of the task for which it was produced.

Some safety concerns can be addressed through technology. To prevent collision, companies are now developing a «sensor and avoidance» technology, under which unmanned or remotely piloted aircraft will automatically move away from nearby objects.

Conclusion

ICAO is in the process of developing guidance materials for unmanned or remotely piloted aircraft with a view to harmonizing the rules governing unmanned or remotely piloted aircraft systems, including awareness campaigns among users, and promoting the exchange of information among States regarding their regulations on unmanned aircraft systems.

To maintain air safety, further efforts are needed to:

- Prioritize ongoing work on remotely piloted or unmanned small-scale aircraft systems.
- Taking into account developments in this area at the national, regional and international levels.
- Facilitate the regular exchange of information and experiences between States, aircraft parts, academia and institutes regarding the operations and regulations of remote or unmanned aircraft systems.



Remotely Piloted Aircraft Systems (RPAS) Between the advantages of their use and the frightening possibilities of their spread



Eng. Mohamed Rejeb
ACAC Safety Expert and Air Navigation

Introduction:

The development of the remotely piloted aircraft systems (RPAS) industry has been accelerating over the recent years, especially with regard to remotely piloted small aircraft, and is witnessing the risk of unsafe encounters between RPAS and flight operations by pilot-driven aircraft. The RPAS can not only threaten aircraft landing and landing at airports, but also threaten other environments, such as the threat posed by low-altitude helicopters in urban areas. As the aviation community embarks on a diverse range of approaches to tackle the issue, it could result in a patchwork of vastly different regulatory and operating regimes, which would not only be challenging for users and manufacturers to operate in, but also affect the transition of domestic regimes to a set of broader international provisions

Without coordination and alignment between ongoing international and regional efforts to develop policies and regulations for small RPAS, the disparities between the domestic RPAS regimes both within and between regions could potentially widen.

Definition:

The term "remotely-piloted aircraft" (RPA) is an aircraft piloted by a licensed "remote pilot" situated at a "remote pilotstation" located external to the aircraft (i.e. ground, ship, another aircraft, space) who monitors the aircraft at all times and can respond to instructions issued by ATC, communicates via voice or data link as appropriate to the airspace or operation, and has direct responsibility for the safe conduct of the aircraft throughout its flight. A RPA may possess various types of auto-pilot technology but at any time the remote pilot can intervene in the management of the flight.

Challenges:

Despite the expansion of the remotely piloted aircraft systems (RPAS) industry, the development

of international standards commensurate with this expansion and taking into account the diversity of aircraft and their operation remains inconsistent with this expansion. The operation of remotely piloted aircraft without a regulatory framework in line with the complexity of their associated operations could jeopardize aviation safety and security. Moreover, the fact that the range of remote-controlled aircraft operations is much broader than that of traditional manned aircraft makes the range of safety risks associated with these systems far greater than the safety risks associated with conventional aircraft.

The diversity and range of operations of remote-controlled aircraft can identify two main types of challenges: the first involves the challenges posed by large remotely piloted aircraft to be absorbed in international air navigation, while the latter is related to the challenges posed by remotely piloted small aircraft, which, though not intended for international operations, pose a threat to the safety of civil aviation when operated in close proximity to or within the airspace of international flights.

As remote-based aircraft are based on technological innovation, their use should be organized in a timely and appropriate manner to avoid activities that are not yet clear, and which appear to be very dynamic and rapidly changing. Any regulatory intervention should aim to improve performance, identify risks and serve the purposes of maintaining and enhancing the safety, security, operational efficiency, economic efficiency and environmental efficiency of air transport. The regulations for remotely piloted aircraft should be proportionate and flexible to take into account the diversity of equipment and their operations.

To reduce disparities in local regulations for unmanned or remotely piloted aircraft systems, ICAO seeks to harmonize key regulatory practices with respect to operations for unmanned or remotely piloted small aircraft systems.

Summary of Symposium Conclusions (Informal translation)

1- On 10-11 April 2008, 168 participants from 48 Contracting States and 38 organizations, including many representing different Regional Organizations from around the world, gathered at ICAO headquarters, Montréal, to discuss the experiences of regional civil aviation bodies, their contributions to international civil aviation, and how to strengthen their relationship with ICAO.

2- The Symposium was jointly organized by ICAO and the European Commission (EC) and was opened by Dr Taïeb Chérif, Secretary General of ICAO, and Mr. Daniel Calleja, Director of Air Transport at the EC.

3- The moderators of the three panel sessions were: Ms. Nancy Graham (Director, Air Navigation Bureau, ICAO), Professor Brian Havel (DePaul University, Chicago), and Professor Michael Milde (McGill University, Montreal).

4- The three panel discussions were highly stimulating and of high quality. Panel 1 examined regulatory cooperation at regional level, notably in the field of safety. Panel 2 discussed regional initiatives to remove economic barriers to air transport. Panel 3- studied the legal implications of regional governance and proposed ways to facilitate the contribution of regional bodies to ICAO, within the international legal framework for civil aviation.

5- The Symposium came to the conclusion that Regional Organizations in civil aviation are already a positive reality and that a clear trend towards more regional governance can be observed.

6- The Symposium recognized that the development of civil aviation activities at regional and sub-regional levels and regional cooperation can lead to the creation of regional civil aviation bodies with executive and/or regulatory tasks and responsibilities. Such initiatives are of great benefit to the worldwide aviation community as they can make an important contribution to the safe and orderly development of international civil aviation as a whole.

7- The wider international aviation community also benefits from the development of common rules within Regional Organizations and the greater harmonization of standards and regulations they achieve.

8- However, there are many different kinds of Regional Organizations in international aviation: there is no "one-size-fits-all" model, and the development of such a single model

is not desirable. The situation in different regions of the world varies and so do the Regional Organizations that are created. They vary in degree of integration – the extent of powers or tasks that have been transferred to them by States in a region (e.g. rule-making, enforcement, harmonization), and they vary in their scope of activity (safety, air traffic management, security, economic regulations). In addition, regional integration is often an evolving endeavour whereby Regional Organizations proving useful to the States they serve can acquire a more extensive role over time.

9- The Symposium identified a number of issues related to the question why States join together in a Regional Organization in civil aviation. The political will to cooperate is fundamental, but it is equally clear that a Regional Organization allows for the pooling of resources and the reduction of costs, which is crucial in an ever more demanding international context. These advantages are most evident in the area of safety oversight, but can also be achieved in other aviation areas, such as the provision of air navigation services, security or environmental policy. They are most evident for developing States with lower levels of aviation activity, but they equally apply to other States.

10- When States decide to embark on a process of liberalization at regional level, such a process must go hand in hand with the converging of rules, or even the development of common rules, and preferably with the creation of a regional regulatory framework. In this respect, regional integration can be a means to develop a more flexible approach to the issue of ownership and control, a factor hampering the development of civil aviation on a global scale.

11- Another question that was addressed by the Symposium was how ICAO could support the further development of Regional Organizations, and how they could be brought to participate more actively in the governance of international civil aviation by ICAO. The Symposium underlined that, while ICAO has historically always been positively inclined to the role of Regional Organizations, more should be done in strengthening the cooperation and relationship of regional civil aviation bodies with ICAO.

12- The Symposium made clear that it was not necessary to await any revisions to the Chicago Convention. ICAO can

today embark on a number of initiatives to assist the further development of Regional Organizations and facilitate their contribution to its activities, thus achieving shared objectives of the international civil aviation community:

a. ICAO should provide improved guidance and assistance, notably in the form of a template of success (e.g. how should harmonization be achieved) on managing the different functions and responsibilities of Regional Organizations. Different models could be developed to assist different kinds of regional bodies;

b. Cooperative agreements between ICAO and Regional Organizations (Memoranda of Cooperation, Framework Agreements for Cooperation, or ICAO Regional Agreements) should be established to provide an overall framework for cooperation between ICAO and a Regional Organization wishing to engage in such cooperation. Such agreements could manage the relationship between ICAO and the Regional Organization in different fields, depending on the scope of activity of the Regional Organization: safety, security, and environment, air traffic management, technical assistance, audits, State Letters, etc.

c. A process of systematic dialogue between ICAO and Regional Organizations should be launched, for example through an annual high-level conference.

13- In sum, the Symposium concluded that the global, regional and national approaches to civil aviation go hand in hand. Civil aviation is a global activity but its seamless and sustainable development can be reinforced by cooperative initiatives at regional level. For this reason, ICAO should actively support the regional integration of civil aviation activities

Conclusion

Since Civil Aviation is a cross-boarder industry requiring removal of barriers for its development, and since there is recognition of disparities between states in regard to their abilities regional organizations can play an important role in development of Civil Aviation and all states can benefit from that role if supported by a mutual positive understanding and effective political will.

Regional Cooperation in Civil Aviation



Mr. Hassan Mirghani Ali
ACAC Air Transport Expert

introduction:

191 States constitute the membership of international Civil Aviation Organization ICAO and while the vision of ICAO is to achieve a sustainable development of the international civil aviation it seems difficult to centrally manage this scope from ICAO headquarters in Montreal-Canada, ICAO early recognized this fact and consequently established seven regional offices around the world to help in the implementation of ICAO programs. But was that enough without cooperation between states in any template to achieve directly or indirectly ICAO objectives this what we will try to explain, through examples of some regional organizations.

Nature of Regional Organizations:

Since the globe is divided into continents and regions it is normal to see establishment of regional organization according to cooperation objectives stated. Accordingly these organizations can be classified as follows:

1. Specialized Civil Aviation Organizations:
e.g. Arab Civil Aviation Commission (ACAC), African Civil Aviation Commission (AFCAC); European Civil Aviation Conference ECAC and other worldwide. These organizations normally attached to a geo-political Organization e.g. ACAC is a tributary of Arab League, AFCAC of African Union.

2. Regional Economic Communities:
e.g. European Union EU, Common Market for Eastern and Southern Africa (COMESA), and regional economic arrangements in Africa on regional bases like Economic Community for West African states ECWAS, South Africa Development Community SADC and East Africa Community EAC.

Since air transport is like any other mode of transport insofar as its demand nature, which is a derived demand as it is not demanded for its mere nature but to facilitate other services whether commercial, tourism, humanitarian and relief services or for security purposes therefore air transport development goes in line with economic activities with the importance of harmonization between supply and demand for offering the service.

Accordingly It is apparent that economic integration organizations are most motivating for the development of civil aviation.

To give a pragmatic example we look at Yamoussoukro

Declaration of 1988 by African transport Ministers prepared by AFCAC and supported by the Economic Commission for Africa ECA which is a UN. Tributary. the Declaration did not lead to any success in developing African Civil Aviation and two reasons can be introduced for that:

- First: the Declaration included a wide scope of aviation activities that could not be achieved in practice.
- Second: The Declaration was applicable to 54 states parties to the African Union, and it was difficult to bring all this number to agree on such a consolidated programme bearing in mind that some of these African states have no any kind of economic ties with many other African states.

Consequently the declaration revised by Togo African Summit in 2000, and confined to air transport traffic rights and known thereafter to be Yamoussoukro Decision.

In spite of this apparent success in the field of civil aviation has been achieved through programmes of the regional economic Communities and air transport played a vital role in its implementation. The best example of that is COMESA programmes which achieved a real success in air transport by applying to a certain extent legal notice No. 2 of 1999 issued by COMESA Council of Ministers for removing barriers on air transport.

COMESA is composed of 22 states while the majority of these states are also parties to SADC and that facilitates to a far extent cooperation between the two regions in different fields Civil Aviation.

ICAO recognizes and cares about the role that regional organizations can play in achieving its vision and objective in regard to sustainable development in international Civil Aviation.

Achieving ICAO vision requires in addition to its guidance and assistance a considerable will and other factors not in the hands of ICAO that can lead to Civil Aviation development. Such will can be a vital support to the regional organizations by the states depending on the benefit states can get from these organizations. ICAO convention has not ruled for economic regulation which has been left to be tackled by states on bilateral basis and later on regional basis as well.

We present hereby the view of ICAO to the role of regional organizations as concluded by the symposium arranged in coordination with the European Commission in ICAO headquarters Montreal-Canada in the period 10-11 April 2008.

ICAO EUR/NAT Office and ACAC



Global Air Navigation Plan (GANP) and Aviation System Block Upgrade (ASBU) Symposium 2017 The Joint ACAC/ICAO EUR/NAT Global Air Navigation Plan (GANP) and Aviation System Block Upgrade (ASBU) Symposium 2017 was successfully held at Le Palace – Gammarth Hotel – Tunis Tunisia, from 27 to 30 April 2017.

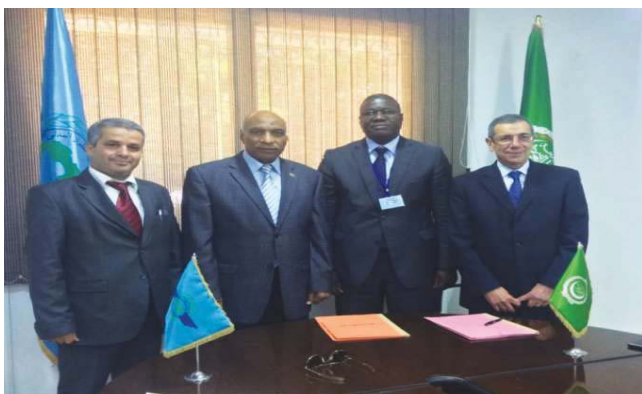
The Symposium was attended by a total of One Hundred and Eight (108) participants from Seven (07) ACAC States (Tunisia, Algeria, Morocco, Egypt, Saudi Arabia, Kuwait and Sudan), One (01) African State Angola, Five (05) Organizations (ACAC, ICAO (AFI, MID and Eur-Nat), EUROCONTROL, IFALPA, IFATCA) and two (02) Airlines (Tunisair, Tunisair Express).

The main objective of the Symposium is to expedite the ASBU Block 0 implementation in the ACAC Region with a focus on the North African States accredited to the ICAO EUR/NAT Office (Algeria, Morocco and Tunisia) by providing necessary assistance and foster the involvement and collaboration of all concerned stakeholders (Regulators, Air Navigation Service Providers, Aerodrome Operators, Aircraft Operators, International Organizations and Industry). The Symposium offers an opportunity whereby all air navigation stakeholders work together towards harmonized ASBU implementation activities across States and Regions.

The participants discussed the regional Air Navigation priorities and targets incorporating not only the needs of airspace users, the different regional technology/infrastructure baselines, but also the interoperability of air navigation systems, major traffic flows and cost-effectiveness considerations. The Symposium also helps participants to better understand their roles/tasks/responsibilities in the implementation of the ASBU modules. A specific training session on the Environmental State Action Plans was also part of the Symposium.

ACAC-JPO Meeting May 12th, 2017 Rabat-Morocco

Within the framework of the new policy of the Arab Civil Aviation Commission to open up to the aviation industry, and in an effort to establish the role of the commission as an expertise house that contributes to enriching Arab civil aviation with regional studies and research, the Arab Civil Aviation Commission



(ACAC) held a coordination meeting on May 12th, 2017 in Rabat-Morocco with the African Joint Programme Office (JPO).

H.E Eng. Mohamed Ibrahim Ahmed Sherif, ACAC General Director, opened the meeting and welcomed Mr. Semou DIOUF, Director of EGNOS AFRICA Joint Programme Office (JPO) and Professor Refaat Chaabouni to Rabat and thanked them for their attendance. He highlighted the challenges facing the Civil Aviation Community and confirmed that the best way to face these challenges is the cooperation between all stakeholders including the International and Regional Organizations.

The meeting was concluded by the signature and the establishment of a MoU between ACAC and JPO on GNSS/SBAS implementation programme in Africa.

Final communiqué

On May 17, the final session of the Arab Week for Sustainable Development was held. The final communiqué, which stated the importance of this week, was announced and thanked the participants in its organization, particularly the League of Arab States, the Ministry of Investment and International Cooperation in Egypt, the World Bank and the United Nations Development Program.

The statement stressed the need to adopt the results of the week, which was the most important that sustainable development means to change the way of life in societies and that the partnership between all parties to the development is the way to achieve them, and that the promotion of peace and security and justice and the end of violence and conflict and rehabilitation and reconstruction of post-conflict areas as an important Sustainable development in the Arab region, and we call for more effective measures and measures to remove the obstacles that prevent the realization of the right of self-determination to peoples under colonial or foreign occupation.

The statement noted the adoption of a series of global frameworks and agreements in 2015, including the Sendai Framework for Disaster Risk Reduction 2015-2030, sustainable development goals, the Addis Ababa Plan of Action, the Paris Agreement and the Marrakech Declaration, making the Arab Sustainable Development Week a common platform To address the implementation of these global frameworks in the Arab region in a coherent and mutually supportive manner and with full complementarity and coordination based on partnerships among all stakeholders.

The 2030 Plan represents a new opportunity for the Arab region to promote Arab cooperation and integration that can support food and water security in the region. It is also important to support the Arab Ministerial Councils and the Arab Joint Action Institutions in their efforts to implement the goals and objectives of sustainable development. While working on the preparation of programs, projects and activities, and the integration of all parties into an effective system to achieve the goals of sustainable development. The statement also called for supporting interlinking initiatives, particularly between water, energy and food security, as a model for coordination between sectors to achieve the goals of sustainable development to serve the implementation of the 2030 Sustainable

Development Plan and the Paris Climate Change Agreement to mobilize the necessary financial resources to activate the linkages between these priority sectors through Partnerships at the level of States, regionally and internationally.

He stressed the importance of providing rules for Arab researchers and establishing an entity that works to support scientific research aimed at serving the objectives of sustainable development, achieving empowerment and settling technology, and supporting the rights of securing knowledge to the Arab countries that need it, and closing the knowledge gap, providing data and information from their primary sources, Awareness and institutional building.

He urged the need to work on diversifying the production structures in Arab countries in order to sustain growth and the need to improve the business climate in Arab countries to create an Arab environment that attracts national and international investments. Arab banks should assume their social responsibility by providing funding to support the sustainable development plan 2030, Especially green ones.

He called for the activation of Arab summits resolutions on the creation of the political, legislative, social and economic environment and educational and health services aimed at the Arab citizen, while supporting the active role of the private sector and civil society organizations, as well as the importance of integrating women in the implementation of sustainable development goals. To empower women economically, as well as to build strong and effective partnerships with civil society organizations, the private sector, scientific research centers and all stakeholders in the implementation of sustainable development goals, as well as involving youth in the development of strategies and Action plans and decision-making.

The statement also stressed the activation of the Arab contract for civil society organizations towards the implementation of sustainable development plans, while welcoming the results of the Arab Forum for Sustainable Development held during 3-5 May 2017 in Rabat, stressing the call for the periodicity of the Arab Week for Sustainable Development, To implement Plan 2030 in coordination with the Arab Forum for Sustainable Development, follow-up the implementation of the outputs of the Arab Week for Sustainable Development in cooperation with all partners.

Arab Week for Sustainable Development An Arab start towards a sustainable future



Sustainable development in our Arab world has become a dream that everyone strives to achieve, spread and integrate into all walks of life.

Where the activities of the Arab Week, which opened its proceedings at the headquarters of the Arab League under the auspices of President Abdel Fattah Sisi from 14-17 May, were attended by Arab League Secretary General Ahmed Aboul Gheit, Dr. Ghada Wali, Minister of Social Solidarity in Egypt, and representatives of the World Bank and the United Nations the Word Bank).

More than 300 Arab and international experts participated in the week, as well as the delegations of Arab countries. The signing of a memorandum of understanding with the World Bank to support the implementation of sustainable development in the region was also attended by the first meeting of the Arab Commission for Sustainable Development.

In her speech on behalf of President Abdel-Fattah Al-Sisi, Dr. Ghada Wali stressed the importance of establishing peace and security in the Arab region to achieve the goals of sustainable development. She added that regional integration is one of the most important mechanisms and objectives for achieving sustainable development in the Arab world.

Common challenges in the Arab countries, the most important of which are economic growth, poverty and unemployment reduction in the Arab world, equality between men and women and the tendency to fight terrorism in all its forms.

For his part, Ahmed Aboul Gheit, Secretary-General of the League of Arab States, said that this week comes to light a candle on the long road towards development, which we must follow despite all the conditions experienced by the Arab region of security and military challenges, threats of terrorism and armed violence.

«Those who think that our Arab states are dishonest will or do not have the determination and the determination to confront the challenge and get out of the circle of despair. The will to stay and seek the pillars of the earth is rooted in the conscience of the Arab man. What we lack, however, is the program of work, the overall plan, and the continuous,

sustained performance over a long period of time. «The exit from the current impasse will not be in a year or two. It is a long journey called patience, concerted action, patriotism and sacrifice for it.»

Mahmoud Mohieldin, First Vice-President of the World Bank, said that the development indicators in the Arab world are very weak during the past three years. He pointed out that 50% of the population in the Arab region fall under the extreme poverty line, pointing out that the real development needs major priorities, A number of Arab countries are severely deficient and lack information.

For his part, Dr. Murad Wahba, Assistant Secretary-General of the United Nations - Regional Director of the Office of Arab States for the United Nations program, the need for concerted efforts to meet the complex challenges facing the Arab region Wehbe expressed the aspiration of the United Nations to work closely with the Arab League, the relevant actors and the private sector to implement the 2030.

In her speech, Dr. Khawla Matar, Acting Executive Secretary of the United Nations Committee for West Asia (ESCWA), stressed that the conditions in the Arab region are compounding the challenges of development, making it impossible for them to wait by initiating action and moving fast towards sustainable development goals. Achieving security and stability is a necessary condition for development, but eliminating poverty, unemployment, inequality and social injustice is the most effective way to achieve security and stability.

Events .. Sustainable

The Arab Week witnessed intense momentum and sustained activities over four days. A large number of issues were discussed, including health issues and their relation to the achievement of sustainable development goals, a special session on drought risk management in Somalia and the Horn of Africa, human dignity and quality of life, On the issue of climate change in terms of the interrelationship between climate risks, climate and environmental sustainability within an integrated vision, and the interlinkages between water, food and food security.

The meeting also discussed the role of soft power in achieving sustainable development, the axes of promoting peace, security and justice, social vulnerability in the Arab region and building capacities to improve social security. The issue of science, technology and innovation was also discussed in supporting scientific research to achieve the goals of sustainable development. Women and child protection and the family as pillars for sustainable development.

The week witnessed several sessions on the role of civil society in the implementation of the Sustainable Development Plan 2030, and other issues and other important themes that contribute to the achievement of sustainable development in the Arab world.

Nearly 35,000 aircraft valued at US\$5.3 trillion required in the next 20 years

The world's passenger aircraft fleet above 100 seats is set to more than double in the next 20 years to over 40,000 planes as traffic is set to grow at 4.4 percent per year, according to Airbus' latest Global Market Forecast 2017-2036.

Over this period, increasing numbers of first time flyers, rising disposable income spent on air travel, expanding tourism, industry liberalisation, new routes and evolving airline business models are driving a need for 34,170 passenger and 730 freighter aircraft worth a combined total of US\$5.3 trillion. Over 70 percent of new units are single aisle with 60 percent for growth and 40 percent for replacement of less fuel efficient aircraft. A doubling in the commercial fleet over the next 20 years sees a need for 530,000 new pilots and 550,000 new maintenance engineers, and provides Airbus' global services business a catalyst to grow. Airbus has expanded its global network of training locations from five to 16 in the space of three years.

Air traffic growth is highest in emerging markets such as China, India, the rest of Asia and Latin America and almost double the 3.2 percent per year growth forecast in mature markets such as North America and Western Europe. Emerging markets currently home to 6.4 billion of the world's 7.4 billion population will account for nearly 50 percent of the world's private consumption by 2036.

"Air travel is remarkably resilient to external shocks and doubles every 15 years," said John Leahy, Chief Operating Officer – Customers, Airbus Commercial Aircraft. "Asia Pacific continues to be an engine for growth, with domestic China to become the world's largest market. Disposable incomes are growing and in emerging economies the number of people taking a flight will nearly triple between now and 2036."

Over the next 20 years Asia Pacific is set to take 41 percent of new deliveries, followed by Europe with 20 percent and North America at 16 percent. Middle

class numbers will almost double to nearly five billion as wealth creation makes aviation even more accessible particularly in emerging economies where spending on air travel services is set to double.

In the twin aisle segment, such as the A330 Family, A350 XWB Family and the A380, Airbus forecasts a requirement for some 10,100 aircraft valued at US\$2.9 trillion.

In the single aisle segment, such as the A320neo Family, Airbus forecasts a requirement for some 24,810 aircraft valued at US\$2.4 trillion. Airlines adding capacity by upsizing to the largest single aisle, the A321, will find even more business opportunities with the A321neo thanks to its range up to 4,000nm and unbeatable fuel efficiency. In 2016, the A321 represented over 40 percent of single aisle deliveries and over 60 percent of single aisle orders.

IATA releases safety performance report



The International Air Transport Association (IATA) released data for the 2016 safety performance of the commercial airline industry. The all accident rate (measured in accidents per 1 million flights) was 1.61, an improvement from 1.79 in 2015. The 2016

major jet accident rate (measured in hull losses per 1 million flights) was 0.39, which was the equivalent of one major accident for every 2.56 million flights. This was not as good as the rate of 0.32 achieved in 2015 and was also above the five-year rate (2011-2015) of 0.36. There were 10 fatal accidents with 268 fatalities. This compares with an average of 13.4 fatal accidents and 371 fatalities per year in the previous five-year period (2011-2015). The 2016 jet hull loss rate for IATA member airlines was 0.35 (one accident for every 2.86 million flights). While this outperformed the global hull loss rate, it was a step back from the 0.22 accidents per million flights achieved

by IATA members in 2015. "Last year some 3.8 billion travelers flew safely on 40.4 million flights. The number of total accidents, fatal accidents and fatalities all declined versus the five-year average, showing that aviation continues to become safer. We did take a step back on some key parameters from the exceptional performance of 2015; however, flying is still the safest form of long distance travel. And safety remains the top priority of all involved in aviation. The goal is for every flight to depart and arrive without incident. And every accident redoubles our efforts to achieve that," said Alexandre de Juniac, IATA's Director General and CEO.



Airline profits down in 2017 as more than 4 billion expected to fly.

The average fare remains less than half 1996 levels after inflation.

More than 1800 new aircraft will be delivered in 2017.

Stronger than expected passenger demand will help airlines make bigger than expected profits in 2017 but the rewards will not be as big as last year. There are also signs that the falling yields that have delivered cheaper fares are stabilising, with a predicted 2 per cent fall for 2017 the smallest decrease in recent years.

Nonetheless, the estimated average return airfare in 2017 of \$US353 is still 64 per cent below 1996 levels after adjusting for inflation.

And it comes as airline connectivity is better than ever with the number of unique city pairs served by aviation is forecast to grow to 19,699, up 99 per cent on 1996, as airlines take delivery of some 1850 new aircraft to expand the global commercial fleet by 3.8 per cent to 28,645 planes.

A revised estimate of airline global profits released Monday by the International Air Transport Association puts the figure at \$US31.4 billion, up from a previously forecast \$US29.8 billion, on better than expected global GDP growth of 2.9 per cent. However, the figure is below IATA's revised 2016 profit of \$34.8 billion.

That equates to \$US7.69 per passengers, down from \$US9.13 in 2016 and \$US10.08 in 2015. It means the average net profit margin will be 4.2 per cent, down from 4.9 per cent in 2016.

A big driver will be robust passenger demand growth of 7.4 per cent over the course of the year, the same growth as 2016 and 2.3 percentage points higher than expected.

This translates to an additional 275 million passengers to bring the number of people expected to fly this year to 4.1 billion — set to be the biggest year-on-year growth in absolute passengers numbers ever recorded.

Cargo demand, a good indicator of

economic health, is expected to grow by 7.5 per cent in 2017, more than twice the growth in 2016 and 4 percentage points above the previous forecast.

"Airlines are defining a new epoch in industry profitability," IATA director general Alexandre de Juniac said at the airline umbrella group's annual meeting in Cancun.

"For a third year in a row we expect returns that are above the cost of capital. But, with earnings of \$7.69 per passenger, there is not much buffer. That's why airlines must remain vigilant against any cost increases, including from taxes, labor and infrastructure." On the cost front, overall industry expenses are expected to rise \$US44 billion to \$US687 compared to a \$US7 billion rise in revenues to \$US743 billion.

Modest benefits from hedging is tipped to see the total industry fuel bill slightly below 2016 levels at \$US129 billion, accounting for 18.8 per cent of industry costs. This assumes an average price of Brent crude of \$US54 a barrel, up from \$US44.60 in 2016, with jet kerosene prices averaging \$US64 this year.

However, IATA warned that rising spot fuel prices and the influence of fuel hedges were offsetting the impact of cheaper fuel on unit costs.

On a regional basis, IATA said North American carriers will remain the "powerhouse of industry profitability" and generate about half of the collective global profit.

The \$US15.4 billion predicted net profit from this region is down slightly from 2016's \$US16.5 billion but still represents \$US16.32 per passengers. The strong result was attributed to industry restructuring that has reduced the number of airlines, a relatively strong economy and resilient US dollar. But IATA warned US airlines had less of a buffer against fuel price rises and faced a tight labour market with rising wages.

"Nonetheless, profitability remains at historically high levels, even if slightly

down on 2016," it said.

Middle Eastern carriers are expected to see a sharp fall in profit to \$US0.4 billion (\$US1.78 per passenger) from \$US1.1 billion in 2016, despite a 7 per cent growth in passenger demand.

"Trading conditions for the Middle Eastern carriers have sharply declined over the last six months," IATA said. "Profitability and load factors are down significantly, as traffic and some business models have come under pressure.

"There is growing evidence that the ban on large electronic devices in the cabin and the uncertainty created around possible US travel bans is taking a toll on some key routes.

"Meanwhile the region is struggling with increased infrastructure taxes/charges and air traffic congestion." Despite disappointing results from individual carriers, Asia-Pacific airlines are expected to post a \$US7.4 billion net profit (\$US4.96 per passenger), down from \$US8.1 billion in 2016, amid a 10.4 per cent surge in passenger demand.

IATA said the resurgence of cargo demand was playing a big role in the strength of the region's carriers, which collectively account for about 40 per cent of air cargo shipments.

European carriers are forecast to post a \$US7.4 billion profit (\$US6.94 per passenger) amid warnings about the impact of continued terrorism and passenger growth of 7 per cent.

Latin American airlines are tipped to post a \$US0.8 billion profit (\$US2.87 per passenger) with 7.5 per cent passenger growth, while African airlines should post the only regional loss of \$0.1 billion (-\$US1.50 per passenger) as demand grows by a less than expected 7.5 per cent.

"African carriers remain in the red; but without a deterioration on 2016 performance," IATA said. "On safety, the region's carriers achieved a major milestone with zero jet hull-losses in 2016."

THE 28TH ICAO AVIATION SECURITY EXPERTS GROUP MEETING (AVSECP/28)¹



Atef AJILI, ACAC AVSEC Expert, has participated in the 28th ICAO Aviation Security Experts Group (AVSECP/28) which held from **29 May to 2 June 2017** at the headquarters of the International Civil Aviation Organization (ICAO) Montreal, Canada.

This meeting is an important opportunity for Aviation Security Experts (176 participants) representing Member States (50 States), and the regional and international organizations including aviation industry (12 organizations and institutions) to meet each other, discuss new issues related to aviation security and exchange aviation security information.

These discussions focused mainly on ICAO's global aviation security policies, the aviation security legislation, the guidance material related to aviation security, including the amendment of Annex 17 «Security» and the Aviation Security Manual (Document 8973) in line with the evolution of threats against international civil aviation.

During this meeting were discussed the following topics:

1-Developments in aviation security since AVSECP/27

The Panel has considered security and interrelated safety issues, including cyber security, progress in efforts to harmonize liquids, aerosols, and gels (LAGs) related measures, and other related aviation security developments, such as landside security. The Panel has also provided recommendations to the Council on key aviation security work priority areas, taking into account the outcomes of the 39th Assembly and United Nations Security Council Resolution 2309. The Panel has finalized a draft Global Aviation Security Plan (GASeP) on the basis of work carried out by the Special Task Force on the GASeP, to be presented to

Council for approval and subsequent transmission to Member States and key stakeholders for consultation.

2-Work programme of the Panel and its working groups

The Panel has reviewed the status of items in its work programme and provided recommendations to the Council on future activities and priorities, in light of progress made by the following bodies: Working Group on Air Cargo Security (WGACS); Working Group on Guidance Material (WGGM); Working Group on Innovation in Aviation Security (WGIAS); Working Group on Threat and Risk (WGTR); Working Group on Training (WGT); ICAO-WCO Joint Working Group on Advance Cargo Information (JWGACI); and the Task Force on Remotely Piloted Aircraft Systems.

3-Annex 17 and other regulatory issues

The Panel has discussed proposals for a draft Amendment to Annex 17 on the basis of work carried out by the Working Group on Annex 17, along with risk and impact assessments, outline of supporting guidance material, and implementation task list identifying the essential steps to be followed by States in order to implement the proposal.

4-Universal Security Audit Programme (USAP)

The Panel has been informed of the progress made since AVSECP/27 in the implementation of the Universal Security Audit Programme Continuous Monitoring Approach (USAP-CMA). The Panel has also considered and be invited to provide input on the review of the scope and methodology of the USAP-CMA.

5-Implementation Support and Development – Security (ISD-SEC) Programme

The Panel has been requested to consider and provide input relating to the ongoing implementation of the ICAO Assistance and Capacity Building Strategy, assistance performance indicators, the Comprehensive Regional Implementation Plan for Aviation Security and Facilitation in Africa (AFI SECFAL Plan) and other regional assistance projects, the Aviation Security Training Centre (ASTC) Network, and training material development.

ICAO Council President to airline CEOs : CORSIA remains on track for 2021



ICAO Council President Dr. Olumuyiwa Benard Aliu speaking to the assembled airline CEOs at the International Air Transport Association's 2017 Annual General Meeting in Cancun, Mexico.

Montréal, 5 June 2017 – ICAO Council President Dr. Olumuyiwa Benard Aliu brought a clear and determined message to global airline CEOs today concerning aviation's Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation, or 'CORSIA'.

"We should dispel any concerns that any recent developments on the Paris Agreement will negatively impact our shared planning for effective and globally aligned aviation emissions mitigation," President Aliu

underlined, "and I would urge you all to enthusiastically and promptly promote the CORSIA's full implementation. This global agreement demonstrates not only concrete leadership and social responsibility on climate change, but also simple and sound economic sense for airlines all over the world."

The statements came during the ICAO President's keynote address to the International Air Transport Association's Annual General Meeting, now ongoing in Cancun, Mexico. Last October, world governments endorsed the CORSIA at ICAO's 39th Assembly, with countries representing over 80% of international flight operations volunteering to participate as early as its pilot phase in 2021.



"Since that time, Saudi Arabia, Gabon, El Salvador and most recently Nigeria have also signalled their intention to join, meaning that some 90% of international operations will be covered by the CORSIA when it launches," President Aliu stressed.

Since the agreement forged at its Assembly last October, ICAO has been working to ensure the timely implementation of CORSIA, including the definition of its Emissions Unit Criteria, Monitoring Reporting and Verification

(MRV), and the Registry framework which will be needed.

Once it launches, the CORSIA offsetting results will complement the other main emissions reduction measures being pursued by governments and the air transport sector through ICAO. These are presently focused on accelerated tech innovations, streamlined operations to decrease fuel burn and noise, and the development and deployment of sustainable alternative jet fuels.

Aviation projects in Middle East valued at \$57.7b



The total value of 152 active aviation-related projects in the Middle East reached \$57.7 billion (Dh211.8 billion) at the end of April 2017, according to data issued on Sunday by BNC Network, a research provider. In the Gulf Cooperation Council (GCC) countries, Saudi Arabia accounted for the largest share of project value (at 46 per cent of the GCC's total), followed by the UAE (26 per cent), and Kuwait (12 per cent). The Gulf region's aviation projects also accounted for 72 per cent of the total estimated value for all aviation projects in the Middle East and North Africa. BNC Network pointed, however, in its report that more than 31 per cent (or a combined value of around \$11.5 billion) of the aviation projects in the Middle

East and North Africa are on hold. Avin Gidwani, chief executive officer of BNC Network, said a strong aviation infrastructure will be a key driver of development across the region, with the sector expected to see further growth in the next years. "Continuous economic growth in Arab countries and empowerment of the region's population will encourage more people to travel across the region and out of the region for business and leisure, pushing the demand for additional airport capacity — both passenger terminal and aircraft take-off and landing facilities," he said in a statement. Gidwani added that he expected such an increase in demand to drive governments of Middle Eastern countries to boost their investments in aviation infrastructure in the coming years. In April 2017, three airport projects in Saudi Arabia were awarded for construction, namely the redevelopment of Hail Airport (for \$380 million), Qassim International Airport (for \$372 million), and Taif International Airport (for \$350 million). Among the mega airport projects in the region, BNC Network said is Al Maktoum International, with a development value of over \$8 billion, followed by Abu Dhabi International Airports expansion, which is valued at Dh25 billion. Dubai International Airport, the Middle East's largest aviation hub, is also undergoing a Dh28 billion expansion plan, and this is expected to accelerate the pace of construction activities at Al Maktoum International.

Istanbul New Airport to transport 200M passengers to 350 destinations

Istanbul's third airport, also known as Istanbul New Airport, is slated to serve some 200 million passengers and to offer flights to 350 destinations across the globe, Turkish Minister of Transport, Maritime and Communications Ahmet Arslan said Monday. Speaking on the third anniversary of the airport's groundbreaking ceremony, Arslan stated that over the course of the past ten years, the number of active airports across Turkey had increased from 25 to 55, and the number of domestic and international passengers reached 180 million per year from 35 million. According to the Turkish transportation minister, with the construction of its newest airport, Turkey will have a larger say in the world of aviation and air travel. «We, along with the rest of the world, consider the third airport in Istanbul to be very important. With an airport serving 200 million passengers a year, we plan to increase the airport's number of destinations from 282 to 350 worldwide,» Arslan said. Arslan added that a €10 billion (\$11.3 billion) investment was made with public-private cooperation in the airport area, and that the investment would bring a total of €22 billion in revenues. Istanbul New Airport, which is expected to be the largest airport in the world when fully completed in 2023, will serve as Turkey's primary airport and a hub for connecting flights between Europe and Asia.



Dubai airports likely to see 100m passengers in 2017



Dubai's two airports are likely to welcome a combined total of 100 million passengers by the end of 2017, according to Paul Griffiths, chief executive officer of Dubai Airports. In a speech in Dubai, Griffiths said, however, that the aviation industry is expected to face challenges this year including oil prices, slower global economic growth, and political unrest. "If we look forward, the projection for passenger growth in Dubai remains very, very strong. By the end of this year, across the two airports, we're likely to hit the 100 million mark, and as we edge up towards 2025, we believe that, globally, demand for air travel through Dubai will hit about 142.8 million — 118 million of that we've got to accommodate in our existing airport, Dubai International by 2023," he said. In 2016, Dubai International welcomed 83.6 million passengers, marking a 7.2 per cent increase year-on-year. The airport is one of the world's busiest, following airports in Atlanta in the US and Beijing. "We are on the cusp of opening and finalising expansion of the airport terminal at Dubai World Central Al Maktoum International, which would give us capacity to 26 million by 2018, and of course, Dubai World Central phase 2 is scheduled to open by 2025 with an initial capacity of something like 120 million, with the space to grow significantly beyond that to double the capacity," Griffiths said. Earlier this week, the Dubai government announced it had secured \$3 billion in credit facilities to expand both the emirate's airports to enable them to handle increased capacity. Speaking at the Airport Show, which kicked off, the CEO cited "destabilising" factors impacting

the aviation industry on the short term such as oil prices. He said that lower oil prices gave airlines an opportunity to restructure their business, and an oil price correction might halt that restructuring. "Of course, the global economy is rather soft at the moment. There's a huge amount of political unrest. I hope that we never have to live through another year like last year. Of all the things that have happened, thank goodness in France there seems to be a bit more stability and forward-thought being brought back in," Griffiths said, referring to the election of centrist Emmanuel Macron as France's president. On the long term, challenges facing the industry include resource scarcity, urbanization, economic balance of power, and changes in technology. He said it was absolutely clear, however, that air travel remains an aspirational commodity, with emerging markets being key growth regions. By 2030, the number of passenger journeys that will start or terminate in the Asia Pacific region will increase by 1.79 billion (a 4.9 per cent rise). In Dubai alone, Griffiths said that the aviation industry is expected to contribute \$88.1 billion to the economy by 2030, and account for 45 per cent of the emirate's gross domestic product. The figure is an increase from the \$26.7 billion in GDP contribution in 2013. "We're incredibly well-positioned in the world because two-thirds of the world's population lives within an eight-hour flying time from Dubai, and one third lives within four hours, so we are massively globally-centric in terms of the ability to leverage traffic," he said.

King Mohammed VI Inaugurates New Terminal of Fez-Saiss Airport



King Mohammed VI inaugurated, the new terminal at the Fez-Saiss airport, a structure that reflects the international influence of the city of Fez and its status as the scientific and spiritual capital of the Kingdom.

Worth around 471 million dirhams, this project is taking place in accordance with the royal instructions aiming to equip the city of Fez with a modern airport infrastructure conforming to international standards, in order to reinforce its worldwide reputation, meet the incessant growth of passenger traffic, and to support the socio-economic and tourism development of the region as a whole.

It is part of the program to increase airport capacity implemented by the National Airports Office (ONDA), which sets as a priority the generalization of compliance with

international standards for air traffic flow, aviation security, airport security and quality of services.

The extension of the Fez-Saiss airport included the construction of a new terminal with a total surface area of 28,000 m² and the expansion of the aircraft parking area to accommodate four additional aircraft.

These achievements will increase the annual capacity of the airport to 2.5 million passengers instead of 500,000 currently. In order to meet the needs and expectations of users, the new terminal is equipped with state-of-the-art technological equipment in line with international requirements for safety, security and quality of services.

The new terminal at the Fez-Saiss airport includes a public hall, a boarding lounge, duty-free shops, an arrival hall, a children's playground, and restaurants.

It also houses offices of the Mohammed V Foundation for Solidarity, for advice and assistance to Moroccans residing abroad, banks and exchange offices, an area for the delivery of luggage and a parking.

The inauguration by the Sovereign of the new terminal reinforces the international position of the Fez-Saiss airport which, for the period 2006-2016, has experienced a sustained growth of the passenger traffic with an annual average of more than 13 percent.

Therefore, the number of passengers passing through the airport has more than tripled in less than 10 years, from 228,399 passengers in 2006 to 892,974 in 2016, which is higher than its actual capacity (500,000 passengers).



Note: the comprehensive dialogue in Arabic text issued in the Arabic side of the magazine and hereby is a summary of the most important conclusions of the dialogue:

Questions to H.E included main problems of concern to the sector including the role of the General Commission of Civil Aviation in sultanate of Oman, its regulatory structure, plans, mechanisms of work, strategic objectives, in the field of investments, future projects and implementations in particular the establishment of the New Air Traffic Centre which considered to be the best in the region.

As the Chairman of the Executive Council of the Arab Civil Aviation Commission H.E responded to our questions about ACAC concerning his evaluation to its achievement and the difficulties it faces and ways to develop its role and functions in international aviation.

H.E. answers and comments:

H.E. answers reflected national and useful views which assured that the aviation industry in the sultanate stands on strong grounds following establishment of the General Commission of Civil Aviation in 2012.

In connection with the first part of the dialogue, HE explained the vision and strategy of the Commission and its objectives for excellence and perfect regulatory body for the sector in coincidence with international standards to guarantee the higher levels of safety, security and environment protection beside preparation for future air navigation system and development of personnel capabilities and improvement of infrastructure.

H.E. explained the strategic planning where the Commission fixed the intermediate term directions for the different aviation sectors which included six strategic objectives and 165 initiatives to be implemented within a period of five years which require the Commission to transfer it to an annual executive plan concentrating on the development and update of the regulatory legislation and preparation of the required legislative policies and improvement of aviation services. In regard to air transport the Commission

endeavors to extend the air transport network between the Sultanate and brotherly and friendly states worldwide through adopting open skies policy.

H.E. informed launching of the new Muscat Traffic Control Center which considered to be the large and modern in the region comprising the most modern technologies used worldwide in the field of air navigation with a potential capacity for traffic future expansion.

One of the important achievements is the implementation of the National Air Safety oversight programme (ASOP) and the preparation of the Air Law draft. Also the approval for the first low cost carrier in the Sultanate (El Salam Aviation).

The Sultanate successfully passed ICAO audit on security and facilitation with high appreciation.

In regard to Oman Air company H.E. revealed the most milestones for its development through a continuous fleet renewal by acquiring modern aircraft and keeping high standard of service, security and safety in sultanate airports and that happened due good planning and invention policy.

Concerning construction and modernization of airports H.E. appraised the important role of Omani company for Airports Management stating continuous growth of air transport traffic in Muscat Airport, which accommodated more than 12 million passengers at the end of 2016.

At the end of the dialogue H.E. commended the role of Arab Civil Aviation Commission and stated that the Commission constitutes a real step towards creating a regional body for Civil Aviation in Arab States calling for more efforts to protect the interests of Arab States especially in the prevailing conditions and challenges witnessed by the international civil aviation sector.

In that respect H.E. concentrated on investment in human resources as the major challenge as well as the Arab capabilities to grasp the new developments in the sector.

H.E. Dr. Mohammed bn Nasser Al Zaabi
Chief Executive of the General Commission of Civil
Aviation of Sultanate of Oman,
Chairman of the Executive Council
of Arab Civil Aviation Commission (ACAC)



In the context of the dialogues of Arabian Aviation Magazine with administrators and leaders of aviation sector in Arab States, the editor of the magazine has been honored to carry out a dialogue with **His Excellency Dr. Mohammed bin Nasser Al Zaabi, Chief Executive of the General Commission of Civil Aviation** of Sultanate of Oman, the Chairman of the Executive Council of Arab Civil Aviation Commission ACAC , to talk about the present situation of aviation in sultanate of Oman beside his views on changes and challenges witnessed by the sector in its technical, regulatory fields and associated services in the context of development of today worldwide aviation industry.

The dialogue conducted by Eng. Ibrahim Ben Omar, chief editor of the magazine.

Contact us

ARAB AVIATION



acac@acac.org.ma
www.acac.org.ma
(212+) 537 65-83-23 65-83-40



Global aerospace sector flies high on surging jet deliveries

Accelerating deliveries of large commercial airplanes, such as Airbus' A320 and A350 and Boeing's B737, combined with some recovery in global defence spending will drive steady profit growth and underpin the positive outlook for the global aerospace and defence industry into 2018, said a report by a top rating agency. Airliner deliveries will grow by around seven per cent in 2017 before accelerating to just over 10 per cent growth next year, stated Moody's Investor Services in its latest report titled «Aerospace and Defense - Global: Rising Commercial Aircraft Deliveries and Defense Spending Sustain Positive Outlook.»»The positive outlook on the global aerospace and defense sector reflects our expectation of aggregate operating profit growth of around three to five per cent through 2018 as commercial aircraft deliveries ramp-up, global defense spending recovers, revenue from lucrative service fees rises and cost cuts bear fruit,» remarked Jeanine Arnold, the VP and senior credit officer at Moody's. Despite the still positive industry outlook, Moody's has today revised its operating profit growth expectations for the sector down from four to six per cent due to protracted pressure on aerospace margins as companies transition to next

generation aircraft from more mature, profitable ones. The current order backlog of about eight years means that fewer commercial aircraft orders than deliveries do not present a risk to aerospace firms, at least for the time being. Nonetheless, Moody's expects large commercial airplane deliveries to increase between seven and nine per cent through 2018 as the airframers increase future production rates to meet demand and help support the development of their new aircraft programmes. According to Moody's, the increased geopolitical tensions, growing cyber threats and the need to replace aging equipment will fuel a three to five per cent rise in global defence spending over the next 12 to 18 months. US defense spending, which typically represent around 35 to 40 per cent of total global spending, will increase by just over three per cent in 2017 to just over \$598 billion and rise by a further six per cent in 2018 to over \$630 billion based on Moody's assumptions. However, the 2017 US budget bill only committed to half of the increase sought by the Trump administration in its initial base defence funding request, signalling some continuing budget pressures in the world's largest defense market.



China, Russia launch long-haul jet to challenge Boeing, Airbus

China and Russia launched an ambitious project to jointly develop a long-haul jet to challenge Boeing and Airbus, just two weeks after the successful test flight of the first made-in-China large passenger plane. State-run Chinese manufacturer Commercial Aircraft Corp of China (COMAC) and Russia's United Aircraft Corp (UAC) said they formally established the previously announced joint venture in Shanghai yesterday. Plans for the wide-body jet were first unveiled last June when visiting Russian President Vladimir Putin met China's Xi Jinping in Beijing, and Chinese state media have previously quoted officials saying the project could be worth between \$13bn and \$20bn. «The establishment of the joint-venture company symbolises the important progress made in the China-Russia long-range wide-body passenger aircraft project,» COMAC chairman Jin Zhuanglong said in a statement. «We will cooperate sincerely with UAC, unite as one, and strive to make the.... project a model of Sino-Russian cooperation.» China had already logged a key milestone in the country's ambitious journey to compete with the world's leading aircraft makers in early May with the test flight in Shanghai of COMAC's narrow-body C919 jet. The 168-seat C919, built for shorter regional routes, represents nearly a decade of effort in a government-mandated drive to reduce dependence on European consortium Airbus and US aerospace giant Boeing. Airbus and Boeing dominate China's market for passenger jets, which is growing in leaps and bounds as travel demand by Chinese consumers skyrockets. Aviation analysts, while

acknowledging the C919 as a technical milestone for China, have warned that it faces a tough task challenging against Boeing and Airbus, with their deep market penetration and long history of performance. But with the China-Russia jet, which Chinese media reports say will be called the 929, Beijing will have the benefit of working with UAC, parent of passenger-jet manufacturer Sukhoi and other established Russian aviation brands. COMAC's statement said the aircraft will be able to seat 280 passengers and have a range of 12,000 kilometres (7,450 miles). That would put it in direct competition with Boeing's 787 and the Airbus A350. China's state-run Global Times newspaper late last year quoted UAC president Yury Slyusar as saying the project would be worth between \$13bn and \$20bn, with each side contributing half. In yesterday's joint statement, Slyusar said the project is «testimony to China and Russia's determination to engage in long-term cooperation». COMAC said last year the planned jet could take its first flight in seven years, with deliveries beginning three years after that. Previous Chinese aerospace projects have suffered lengthy delays. China is expected to become the world's largest aviation market within several years, and President Xi has stressed the importance of Chinese-made jets handling much of that growing traffic. Airbus has estimated China will need nearly 6,000 new planes worth \$945bn in the next two decades, with Boeing's forecast even more optimistic at more than \$1tn.

Qatar Airways' annual net profit rises 22%, revenue up by 10%



Qatar Airways reported a year-on-year net profit increase of 21.7 percent for the fiscal year 2017, a statement said. The results also showed an annual revenue increase of 10.4 per cent for the period from April 1, 2016 to March 31, 2017.»This is an outstanding result for the award-winning airline, which has experienced a busy year of expansion and investment. Qatar Airways' available seat kilometres (ASK) increased by 21.9 percent in the fiscal year 2017, to 185,208 million,» it added. This year also marks Qatar Airways' 20th anniversary in the global aviation industry. Qatar Airways Group Chief Executive Akbar al Baker said:»Our annual results once again reflect the success of our expansion and growth strategy that has seen the Qatar Airways Group grow from a small regional airline into an aviation powerhouse over the last two decades.»During the fiscal year 2017.

Gulf Air renews IOSA certification



Gulf Air, Bahrain's national carrier, has successfully completed the internationally recognised, biennial Iata Operational Safety Audit (IOSA) and has been renewed on the IOSA Safety Audit Registry until May 2019. Gulf Air chief operating officer, Captain Nasser Al Salmi congratulated employees for their efforts in maintaining these international standards, saying: "Gulf Air prides itself on operating to the highest global safety standards and industry best practices – this is our main priority. Our latest IOSA renewal cements our ongoing commitment to safety and Gulf Air's continuous development of Iata standards, regulatory requirements and practices within our operations. As we strive to remain at the forefront of safety developments this latest achievement reflects our success to date." This is the seventh IOSA audit successfully completed by Gulf Air since 2005, in-line with Iata's two-year audit cycle. Between IOSA audits, Gulf Air's Quality Assurance Departments continuously review and appraise internal operational processes, conducting rigorous quality control processes and self-auditing to ensure conformity with IOSA Standards and Recommended Practices in addition to industry best practices. All Iata members are IOSA registered and must remain registered to maintain Iata membership. IOSA is an internationally recognised evaluation system designed to assess airlines' operational management and control systems.

RJ, Sabre to optimise flight network



Royal Jordanian (RJ) and Sabre Corporation, a global technology provider to the travel and tourism industry, have signed a new agreement whereby Sabre provides RJ with a suite of technology to help plan its network of flights. Airline network planning departments face several challenges, such as proactively and accurately informing network planners about which markets to serve and determining the right markets in which to codeshare. Under the new multi-year agreement, Royal Jordanian will benefit from the Sabre Network Planning suite of technology, which will help it address these challenges. Through the suite – which includes schedule manager, slot manager, profit manager, and fleet

manager – Royal Jordanian will be able to optimise its network of flights based on a number of market conditions. The airline will also enjoy more accurate forecasting and analysis of its network compared with its competitors, enabling it to deploy its aircraft more effectively. "We are among the most successful carriers in the Levant region, and have an opportunity to keep growing," said president/CEO of Royal Jordanian Captain Suleiman Obeidat. "We operate more than 500 flights per week to 44 destinations across the Middle East, Europe, the US, the Far East and Africa. In order to maintain our strong reputation and performance, we need to adapt ourselves to the needs of the regional market we serve, and make sure we are using our resources efficiently."

Oman's SalamAir budget carrier sees up to 12 Airbus A320s by 2020



Oman's new budget airline SalamAir will operate as many as 12 Airbus A320 narrow body jets by 2020, as it aims for profitability by the end 2018, its chief executive said. Launched in January, SalamAir has started flights from Muscat to Dubai in the United Arab Emirates, Jeddah in Saudi Arabia and Salalah in Oman. It plans to increase its fleet to between 10 and 12 A320s by 2020 from the three it has leased from Chile's LATAM Airlines, CEO Francois Bouteiller told Reuters in Dubai. Two to three of those will be added in 2018, he said. Bouteiller said the airline

is yet to decide if it should purchase or continue to lease aircraft but that it would only be interested in current model Airbus A320s and not the 'neo' variant. SalamAir expects to carry between 750,000 and 800,000 passengers in 2017 with a load factor — or how full its planes are — of between 70 per cent and 80 per cent. Bouteiller said the airline would mostly fly to destinations within three hours flying time of Oman. The carrier, owned by the Omani government pension funds and the Muscat municipality, will launch up to five new routes from May: Medina in Saudi Arabia, Sialkot, Karachi and Multan in Pakistan and Dhaka in Bangladesh, Bouteiller said. SalamAir is the second airline operating in Oman after state-owned Oman Air. SalamAir operates a single economy class product with 174 seats.

Etihad signs codeshare with Egyptair



Etihad Airways has announced a codeshare agreement with Egyptian flag carrier Egyptair. The first phase of the agreement will place Etihad Airways its "EY" code on Egyptair-operated flights between Abu Dhabi and Cairo, while Egyptair will place its "MS" code on Etihad flights between the two capital cities. Subsequently, Etihad will gain access to major African cities on flights operated by Egyptair through its Cairo hub. In turn, Egyptair will be able to access routes to Australia and Asia served by Etihad Airways from Abu Dhabi. The third phase will see the EY code placed on domestic flights across Egypt. Members of Etihad Airways' and Egyptair's loyalty programs

– Etihad Guest and Egyptair Plus – will be able to earn miles on codeshare flights at a later date, with a view to expanding the agreement to include additional destinations on the airlines' networks. Etihad Airways currently operates 28 flights each week between Abu Dhabi and Cairo, while Egyptair serves the route 21 times a week. Commenting on the partnership, Etihad Airways chief executive officer Peter Baumgartner said: "Egyptair is one of Africa's most established and renowned airlines with an extensive network spanning cities across the African continent. This new codeshare agreement reinforces Etihad Airways' commitment to a partnership strategy with airlines around the world that provides guests with more travel options to destinations worldwide. Our newest partner will also help further promote tourism, cultural and business opportunities between the UAE and Africa." Egyptair chairman and chief executive officer Sherif Ezzat said: "Egyptair is always keen on enhancing its network through partnering with strong airlines. Thus, we are delighted to be partnering with Etihad Airways. The agreement will open new skies to our customers and we look forward to working with Etihad Airways to offer all guests a superior service provided by our highly skilled and professional crews."

The Council also discussed the working papers on air navigation, which approved the recommendations of the 36th meeting of the ANC, which included follow-up actions to the CNS / ATM study project by circulating the draft project plan model. Data were provided on the implementation of ASBU improvement packages and enhanced cooperation between the Commission and the ICAO Regional Offices to organize seminars in this area. And the Air Traffic Re-flow Project, where the ATFM Task Force Regulations and Work Plan for the years 2017-2018 were adopted.

In addition to the topic of satellite navigation when the GPS satellite reporting model was adopted and the GNSS satellite navigation support team was invited to hold its meeting and update its work plan.

In the area of aviation safety, the Council approved the recommendations of the Safety Committee at its 38th meeting, including inviting Member States to fill out the questionnaire on the implementation of the foreign aircraft safety oversight program to analyze the results and present them to the next meeting of the Safety Committee. Member States were invited to follow-up the updating of safety data on the STARS website and adopted the annual report on the follow-up of the development of air safety standards in the Arab region, One of the most important courses in the field of safety was the establishment of a regional safety oversight system. The basic documents included the draft organizational structure, the establishment of the Regional Safety Unit for the Middle East and North Africa (RSOO-MENA), as well as the draft memorandum of understanding and plan of action for 2017-2018, In financial matters to establish the unit to support the rapid establishment of the unit and provide financial support and contributions in kind and functional. The Committee also considered the issue of regional cooperation in the investigation of aviation accidents and incidents. The Committee recommended that Member States should mobilize the questionnaire on ways of regional cooperation in the investigation of aircraft accidents to be analyzed and presented at the next meeting of the Committee.

In the field of aviation security, the Council approved the recommendations of the Aviation Security Committee at its 25th meeting, including the list of Arab aviation security experts after

completing the files of the candidates. The Council deliberated on the issue of aviation security threats and recommended the recommendation of the committee to prepare a study on emerging threats and electronic threats and their impact on civil aviation .

The Council also recommended supporting bilateral cooperation between the General Directorate of the Commission and Naif University for Security Sciences. The Council entrusted the Directorate General of the Commission in coordination with the African Commission on the American decision as well as the British on the prohibition of carrying some electronic devices and paintings and cameras in some airports and airlines heading to the States concerned.

In the field of environment, the Council approved the recommendations of the environment at its 12th meeting, including calling for the dissemination of the questionnaire to guide and present its results in the context of the preparation of the Arab Aviation Environment Experts' Guide. The issue of ICAO environmental publications and documents has also been studied for guidance. The Council considered the amendment of the views of States in the strategy of the Arab Civil Aviation Authority in the field of aviation environment and that the final proposal of the strategy be presented to the Executive Council at its next session.

On the other hand, the Executive Council deliberated on some organizational matters that are of interest to the countries to activate the activities of the Commission and the technical committees. The Council recommended that the countries should attend and participate actively in the meetings, activities, training courses and events organized by the Commission.

The Council also agreed to support the Authority's initiatives in activating the self-financing policy and briefed the Council on the theme of the Sustainable Development Plan, which has become a pillar in the work of the League of Arab States. The General Directorate was mandated to develop the overall vision of the Strategic Plan to include it in achieving the 2030 Sustainable Development Plan.

The Board finally approved the reports of the final accounts, the legal auditor and the internal auditor of the Commission. It was agreed to hold the next meeting of the Board during December 2017.

Conclusions of the (56) meeting of the Executive Council of Arab Civil Aviation Commission



The Executive Council of the Arab Civil Aviation Commission (ACAC) held its 56th ordinary meeting during the period of 10-11 May 2017 in Rabat, Kingdom of Morocco. The meeting was attended by the Presidents and the General Directors of the Authorities and the Civil Aviation Authorities of the Arab States members of the Executive Council. Mr Mohammed KHIR was present in the meeting as representative of the General Secretariat of the League of Arab States.

The meeting was opened by HE Dr. Mohammed bin Nasser Al Zaabi, Chairman of the Executive Council and CEO of the General Authority of Civil Aviation in the Sultanate of Oman, welcoming the participants, stressing the accuracy of the stage in the context of the trend towards developing and activating the work of the Authority.

The Council reviewed a number of topics presented in the agenda, starting with the comprehensive report of the Director General of the Arab Civil Aviation Authority, in which he discussed the follow-up procedures for the implementation of the recommendations of the Council at its previous session and reviewed the overall work, activities, achievements and participations in the Arab, regional and

international events, 55 and 56.

The agenda of the meeting included substantive, organizational, financial and administrative matters. On the technical side, the Council discussed working papers on air transport, including the recommendations of the 38th Meeting of the Air Transport Committee and the guidelines for consumer protection and the memorandum of the Secretariat of the League concerning the European Union's certificate from some Arab airlines, The Council approved the recommendations of the Committee and recommended Member States to activate the Agreement on the Liberalization of Air Transport between the Arab States and to instruct the General Directorate to communicate with the African Civil Aviation Commission to lay the foundations for the liberalization of air transport between Arab countries and African countries and to activate the Memorandum of Understanding between the Commission and the African Commission. The committee also recommended activating the memorandum of understanding signed with the Arab Tourism Organization and the role of the Authority in supporting tourism and following the course of the exemption from taxes and customs duties on Arab air transport organizations.

E DITORIAL



Mohamed Sherif
ACAC, D.G.

Aviation sector represents an strategic contribution to national economies due huge investments in aviation industry by acquiring modern fleets of different types of aircraft and increasing capacity of international airports to higher standards, in addition to highly developed navigation equipments and facilities concurrent with much care about training and building capacity.

All this availabilities strengthened the position of Arab Civil Aviation Commission as a technical reference for coordination, cooperation and integration between member states beside its effort, achievement and technical output mainly directed towards effective contribution in establishment of Arab Common Market and implementation of the objectives of sustainable development 2030 in the Arab region, through growth of aviation traffic and consequently flourishing of tourism, commercial activities and communication between Arab people and all this in the context of improving its performance and development of its work for the ultimate goal of achieving its objectives satisfying ambition of member states and its main role in achieving secured, safe and

orderly aviation activity available to all levels of community and being a pioneer amongst other modes of transport.

We are prepared to face coming challenges mainly connected with economic and technical development in aviation industry and related services.

Worthmentioning this requires integrated efforts from all member states for keeping up the developments, through cooperative and joint efforts towards air transport regulation and liberalization or in the designing of Arab airspace and air traffic management system through satellite facility.

Also adoption of aviation security procedures, adherence to safety standards and environment protection and reduction of aviation emissions require much care and more efforts.

On the other hand cooperation with tourism sector is vital due tied relation between the two sectors that lead to back- up of national economies for the ultimate objective of creating the great joint Arab market which leads to implementation of objectives of sustainable development 2030 vision in Arab Area.



General Director : Engineer Mohamed Ibrahim Sherif

HISTORY

ACAC was established in June 1996 as a regional organization for coordination and cooperation among Arab States and with other Regional and international organization in the field of civil aviation. The Convention establishing the Commission has been signed by Arab States and ratified by the legislative and executive bodies of Member States, The other Arab countries are in the process of ratifying the Convention.

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 memberstates.
- To encourage the use of standard rules, specifications and methods of work recommended by the International Civil Aviation Organization (ICAO).

- To support arrangements among member-states for the implementation of the regional plans recommended by ICAO with regard to the use of CNS/ATM.
- To develop relations of cooperation with the international and regional organizations that deal with civil aviation.
- To monitor technological changes in the aviation industry and to evaluate the necessary actions to be taken by ACAC members to meet the challenge.
- To undertake research and studies in economic, legal, technical and safety matters related to the work of the member-states in the area of civil aviation.
- To encourage coordination and harmonization of procedures, rules and regulations of civil aviation among member-countries.
- To facilitate the exchange of information on safety matters and to enhance the awareness of air safety among members-states.
- To coordinate training programs and to encourage development of training centers in order to meet present and future needs of people working in civil aviation.
- To study and evaluate, on request of one or more member-states, any situation that might hinder the development of air transport, air navigation or air safety in the Arab countries.

Organizational

The structure of ACAC includes a general assembly, and executive council, and a directorate general. The technical issues are managed by five committees of experts representing the member states: air transport committee, air navigation committee, air safety committee, air security committee, and environmental committee. A Financial control committee manages the Financial issues.

SUMMARY

ARAB AVIATION

Aspecialized magazine Issued by Arab
Civil Aviation Commission.

General Supervision

Eng. Mohamed Ibrahim Sherif
DG, ACAC

Editor in Chief

Eng. Brahim Benomar

Editorial Staff

Eng. Mohamed Rejeb
Mr. Hassan Merghani Ali
Eng. Atef Ajili

Editorial Secretariat

Mrs. Zineb Errouali

Design Responsibility

Mrs. Kaoutar Zghairi

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

No. Legal Deposit:

165/2000

ISBN:

ISSN 1119 - 3053

All rights reserved

Acknowledgement

The general supervisor of the Arab Aviation Magazine expresses his thanks to all the partners and parties who contributed to the enrichment of this magazine, articles, surveys, news and also special thanks to the Sultan of Oman for their support and valuable contribution in this issue.



Editorial

Eng. Mohammed Ibrahim Sherif
DG, ACAC

05



Meeting

56th ACAC Executive Council

06



News

China, Russia launch long-haul jet to
challenge Boeing, Airbus

10



Interview

With H.E. Dr. Mohammed AL-Zaabi
CEO of PACA

12



Airports

New Terminal of Fez-Saiss Airport

14

Report

◆ ICAO council president: CORSIA
Remains on track for 2021

◆ The 28th ICAO (AVS ECP/28)

◆ Airlines profits Down in 2017

17



Arab League News

Arab week for sustainable development

21

Article

◆ Regional Cooperation in Civil Aviation

◆ Remotely Piloted Aircraft Systems (RPAS)

◆ Aviation Security Priorities in the Arab Region From the perspective of the challenges
and bets faced by the region1

24



Shows

the 52 Paris Air Show Achievements and update

30



ARAB AVIATION



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



Our Contact : acac@acac.org.ma

www.acac.org.ma



Issued by Arab Civil Aviation Commission (ACAC)

ARAB AVIATION

Issue 29

July 2017

acac@acac.org.ma

www.acac.org.ma

PARIS AIR SHOW

UPDATE AND OUTCOMES



■ Interview

With H.E. Dr. Mohammed AL-Zaabi : CEO of PACA



■ News

Arab week for sustainable development



■ Meeting

56th Executive Council ACAC

