



مجلة تصدر عن الهيئة العربية للطيران المدني

الطيران العربي

أبريل 2018

العدد 31

acac@acac.org.ma

www.acac.org.ma

الطيران المدني والنمو الاقتصادي



إحصائيات

ازدياد الطلب على الشحن الجوي



حوار

مع سعادة مدير عام الهيئة



ملف العدد

الجمعية العامة للهيئة تممقت دورتها 24 بالرباط
10-9 مايو 2018





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

التصميم والإخراج الفني:

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 2018

شكر وتقدير

يتقدم المشرف العام لمجلة الطيران العربي بشكره وتقديره لكل من ساهم في إثراء هذه المجلة بالمقالات والاستطلاعات والأخبار والإعلانات.

محتوى العددات



حوار:
08 مع اللواء مهندس/ محمد إبراهيم أحمد شريف
مدير عام الهيئة العربية للطيران المدني



افتتاحية:
05 بقلم اللواء مهندس محمد إبراهيم أحمد شريف



أخبار الطيران:
15 بعد استخدام الذكاء الاصطناعي..
لا أخطاء في مناولة أمتعة المسافرين



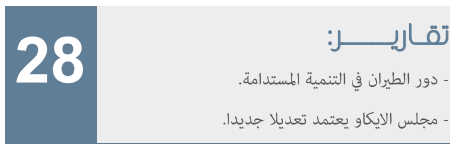
المؤتمر الإعلامي:
12 المؤتمر الاعلامي الاول للترويج لإنجازات وأنشطة وبرامج
مؤسسات العمل العربي المشترك



مطارات:
24 مطار «تشانغي» سنغافورة الأفضل عالمياً



إحصائيات:
20 استمرار نمو حركة نقل الركاب وازدياد الطلب على
الشحن الجوي



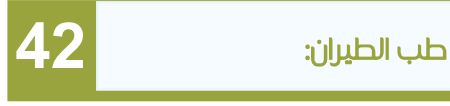
تقارير:
28 - دور الطيران في التنمية المستدامة.
- مجلس الايكاو يعتمد تعديلا جديدا.



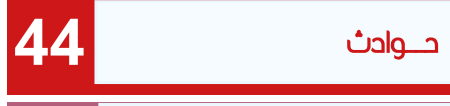
أخبار الجامعة:
26 فعاليات مجلس الجامعة على مستوى القمة.



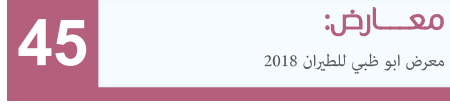
أنشطة الهيئة:
30 اجتماعات اللجان الفنية للهيئة.



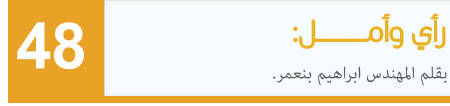
طب الطيران:
42



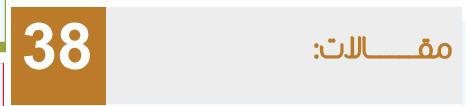
حوادث:
44



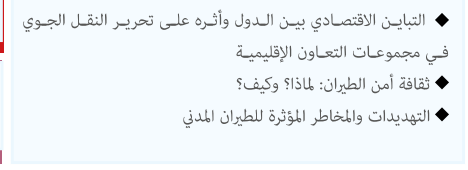
معارض:
45 معرض ابو ظبي للطيران 2018



رأي وأمل:
48 بقلم المهندس إبراهيم بنعمر.



مقالات:
38



◆ التباين الاقتصادي بين الدول وأثره على تحرير النقل الجوي
في مجموعات التعاون الإقليمية
◆ ثقافة أمن الطيران: لماذا؟ وكيف؟
◆ التهديدات والمخاطر المؤثرة للطيران المدني



طائرات المستقبل:
46



الهيئة العربية للطيران المدني

- 1/ إجراء البحوث وإعداد الدراسات، حسبما يلزم، بشأن الجوانب الاقتصادية والتنظيمية والقانونية والفنية والأمنية المتعلقة بالطيران المدني بين الدول الأعضاء
- 2/ تنسيق مواقف الدول الأعضاء بصدد الأمور ذات المصلحة المشتركة والاهتمام المشترك في مجال الطيران.
- 3/ تشجيع ومساندة التكامل بين مؤسسات النقل الجوي العربية.
- 4/ تشجيع ومساندة صناعة الطيران بوجه عام والنهوض باستخدامها في الدول الأعضاء
- 5/ أرصد 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 22 دولة عربية، بينما باقى 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:

وعند النظر إلى التغيرات الواسعة والتنظيمات الجديدة التي يعرفها قطاع الطيران المدني سواء على مستوى كل دولة أو على مستوى التكتلات الإقليمية والدولية فإن التوجهات المتبعة تنصب حول وضع ترتيبات خاصة وهيكلية ناجعة للأجهزة وللمؤسسات المشرفة على قطاع الطيران المدني، بدءاً بالصلاحيات المطلقة التي تتسم بها منظمة الطيران المدني الدولي كوكالة متخصصة تابعة لمنظمة الأمم المتحدة، وكذا الطابع الخاص للمنظمات الإقليمية المماثلة العاملة في حقل الطيران المدني. حيث إن التطورات والمستجدات الفنية والتكنولوجية التي تعرفها صناعة الطيران تستدعي المتابعة الفورية والانخراط الاستعجالي لكل الخطوات المستجدة في المجالات المختلفة لمكونات قطاع الطيران المدني، كما تتجسد السمات الأساسية الحالية للقطاع في سياسة الخوصصة المتنامية لكافة مكونات القطاع وسياسة التحرير والتكتلات، والتدبير المستقل للمرافق والمنشآت المطارية والملاحية، وضخ رؤوس أموال واستثمارات خاصة في مؤسسات النقل الجوي، وهذا ما جعل القطاع يتحلى بطابع فني واقتصادي مختلط وذو مفهوم شمولي وعالمي.

إن خصوصيات قطاع الطيران المدني وشموليته وعاملته تبرز مما لا شك فيه الملامح المتعددة للعمل الدقيق للهيئة، وتبرز من خلالها الصفات المنفردة التي تميز الهيئة العربية للطيران المدني.

وبالتالي وحتى تتمكن الهيئة من رفع التحديات والانخراط بقوة وبجدية في التوجهات التي تعرفها صناعة عالم الطيران اليوم، حيث أن ندرة الخبراء المتخصصين والأكاديميين والفنيين في مجال الطيران المدني وتقنياته الحديثة وتكنولوجيته الدقيقة وحساسيات مجالات عمله كل هذه العوامل تدفع إلى بذل جهود أكبر لاستقطاب الكفاءات اللازمة وتوفير الجو الملائم والأرضية المهنية والعلمية والمعيشية في أحسن الظروف قصد تحفيز الكفاءات من خلال توفير الرواتب والتعويضات المناسبة بالقياس العالمي والتي تماشى وتكونهم وخبرتهم وفعاليتهم في إنتاج المرودية والجودة المطلوبة في أفق تحقيق المسعى الكبير للهيئة في بناء بيت خبرة عربي متكامل الاختصاصات يقدم الخدمات والمشورة الفنية وفي إعداد الدراسات والبحوث سواء للدول الأعضاء أو لغيرهم من الدول أو الشركات أو المؤسسات ذات الصلة بالقطاع وبالتالي الدخول في منافسة بيوت الخبرة على المستوى الدولي في مجال الطيران المدني مما يفسح المجال واسعاً لتحقيق الموارد الذاتية من خلال ما سيقدم من خبرات ودراسات وأنشطة وإنجازات وخدمات تحت الطلب.



النواء مهندس/ محمد إبراهيم أحمد شريف
مدير عام الهيئة العربية للطيران المدني

تمثل المنظمات العربية المتخصصة التابعة لجامعة الدول العربية الآليات الفاعلة في مختلف القطاعات الأساسية سواء منها الإدارية أو الاقتصادية أو الاجتماعية أو الخدمائية أو الفنية. ويجمع هذه المنظمات هدف استراتيجي أسمى يستمد مرجعيته من ميثاق جامعة الدول العربية وأحكامها والمتمثلة في توثيق الصلات بين الدول العربية الأعضاء وتنسيق خططها وتحقيق أعلى قدر من التعاون فيما بينها وتوحيد جهودها ووحدة صفها، وتقديم المساعدة والخبرة لأعضائها، كل هذا من أجل خدمة مصالح الدول العربية ولتعزيز العمل العربي المشترك.

وإذا كانت كل منظمة تتميز بخصوصية القطاع الذي تشرف عليه، فإن الطابع التعاوني والتنسيقي بين الدول الأعضاء هو أساس عمل كل هذه المنظمات، حيث يحدد مجال نشاطها بالأساس في الإطار العربي.

والهيئة العربية كمنظمة متخصصة تنفرد بخصوصية عملها الذي يتعدى المحيط العربي نظراً للطبيعة الدولية لقطاع الطيران المدني حيث تتداخل المفاهيم بين الدول من خلال النقل الجوي والذي تعتبر فيه الطائرة وسيلة نقل عابرة للقارات، وبالتالي وجب الخضوع والالتزام بضوابط وإجراءات دولية محددة ومقيدة للعلاقات بين الدول التي تنتقل عبرها الطائرة.

وتتجلى هذه الضوابط الملزمة من طرف منظمة الطيران المدني الدولي في القواعد والإجراءات التنظيمية والقانونية والفنية التي تحتم على الدول تنفيذها بالشكل الأمثل ونخص بالذكر هنا الانخراط في مسلسل تنظيمات تحرير النقل الجوي والتقييد بالمستويات المطلوبة لأمن وسلامة الطيران.

الدورة العادية الرابعة والعشرون للجمعية العامة للهيئة العربية للطيران المدني



صورة من الأرشيف

التفيزدي للفترة -2018 2020
- انتخاب أعضاء اللجان الفنية الخمس (لجنة النقل الجوي - لجنة الملاحة - لجنة السلامة - لجنة الأمن - لجنة البيئة) والجدير بالذكر أن الهيئة العربية للطيران المدني هي منظمة عربية متخصصة تابعة لجامعة الدول العربية، يرجع تاريخ تأسيسها لسنة 1994، (وعددت جمعيتها العامة الأولى يونيو 1996)، وتهدف الى التنسيق والتعاون بين الدول العربية لتحسين تدبير شؤون الطيران المدني ليساير المستجدات والتحولت التي تطبع هذا القطاع الحيوي الاستراتيجي في التنمية الاقتصادية.

الإقليمية والدولية ذات الصلة بقطاع صناعة الطيران المدني والنقل الجوي. ويشمل جدول أعمال الدورة عدة بنود تنظيمية وفنية وإدارية ومالية يتمثل أهمها في مواضيع تنظيم النقل الجوي ومستجدات الملاحة الجوية والسلامة الجوية وأمن الطيران والبيئة بالإضافة إلى التعاون الدولي وخطة التدريب التي تليها الهيئة أهمية قصوى. وإقرار موازنة الهيئة لسنتي 2019-2020، كما ستعرف هذه الدورة انتخاب أجهزة الهيئة ومنها:
- انتخاب مدير عام جديد للهيئة للفترة القادمة (مايو 2018 - مايو 2022).
- انتخاب أعضاء المجلس

ستعقد الهيئة العربية للطيران المدني جمعيتها العامة العادية الرابعة والعشرون على المستوى الوزاري خلال الفترة 9-10 مايو 2018، بفندق سوفيتيل بمدينة الرباط / المملكة المغربية. وتتميز هذه الدورة بأهمية خاصة بحكم أنها تدخل في سياق مواصلة خطوات التطوير والتحديث ولسايرة المستجدات والتحولت المتسارعة التي يعرفها عالم صناعة الطيران المتقدم. وسيحضر أشغال الدورة أصحاب المعالي الوزراء المشرفين على قطاع الطيران المدني أو من ينوب عنهم في الدول العربية، بالإضافة الى الأمانة العامة لجامعة الدول العربية والعديد من المنظمات والاتحادات

تواصلوا معنا عبر صفحتنا

الطيران العربي

أبرز إنجازات الهيئة



الجانب التنظيمي

- الانتهاء من تعديل اتفاقية الإنشاء والتصديق عليها.
- المجلس الاقتصادي الاجتماعي هو السلطة العليا.
- رفع مستوى التمثيل بالجمعية العامة للهيئة إلى المستوى الوزاري
- تم تغيير اسم الهيئة العربية للطيران المدني لتكون المنظمة العربية للطيران المدني

الجانب الفني

- 1 إنشاء مكتب السلامة RSO
- 2 دراسة المجال الجوي
- 3 التمويل الذاتي:
- 4 استقطاب الدول للانضمام إلى الهيئة
- 5 إنشاء قطاع تدريب

الجانب الإداري

- 1 إنشاء دليل الوصف الوظيفي لمهام كافة الوظائف
- 2 إنشاء موقع إلكتروني جديد للهيئة
- 3 إصدار مجلة للهيئة باسم (الطيران العربي)

إصدارات

- قانون الطيران المدني الدولي
- دليل الوصف الوظيفي
- دراسة حول التنمية المستدامة في مجال الطيران المدني



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

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

مجلة الطيران العربي تجري حوارا مع سعادة اللواء مهندس محمد إبراهيم أحمد شريف مدير عام الهيئة العربية للطيران المدني

«أصبح قطاع الطيران المدني يمثل لدى العديد من الدول العربية قاطرة استراتيجية للاقتصاد الوطني»



”في إطار الحوارات التي تجريها مجلة « الطيران العربي» مع كبار المسؤولين والفاعلين في منظومة الطيران المدني تشرفت إدارة المجلة بمحاورة سعادة اللواء مهندس محمد إبراهيم أحمد شريف مدير عام الهيئة العربية للطيران المدني فأسهب في تنوير المجلة بأجوبته ومرئياته الدقيقة حول واقع قطاع الطيران المدني العربي واسهاماته في التنمية الاقتصادية، وكذا عن دور الهيئة وانجازاتها في سبيل تحقيق أهدافها المرجوة لتأهيل وتطوير منظومة الطيران المدني وتنمية حركة النقل الجوي في سياق مايعرفه عالم صناعة الطيران من تحولات ومستجدات.“

1 - تخطو منظومة الطيران المدني العربي في مسار تطويري واسع، نود من سعادتك إفاذتنا بالمؤشرات والبيانات الدالة على هذا التطور المتنامي؟ وماهي أبرز التحديات التي يواجهها مستقبل الطيران العربي في ظل المستجدات الكبرى التي يعرفها عالم صناعة الطيران المتقدم؟

يعد قطاع الطيران المدني محركا رئيسيا للنمو الاقتصادي في الدول ومحركا كبيرا لزيادة النمو السياحي والتجاري في العالم العربي وفي دول العالم ككل، إذ تعتمد أكثر من نصف السياحة الدولية وحوالي ثلث التجارة العالمية على النقل الجوي، ويدعم الطيران حاليا أكثر من 4,2 مليون وظيفة و157 مليار دولار فيث الناتج المحلي الإجمالي لمنطقة الشرق الأوسط.

استطاع قطاع النقل الجوي في العالم العربي أن يحقق نسب نمو مهمة جدا، حيث تشير إحصاءات 2017 أن نمو حركة المسافرين في سوق النقل الجوي العربي يقدر بنحو 301 مليون مسافر مقارنة بـ 3 ملايين مسافر عام 1965، ما يعني ارتفاع نسبة المسافرين (بـ 100 مرة خلال الفترة من 1965 إلى 2017). وهذه النسب تطرح تحديات كثيرة على كل الفاعلين في قطاع الطيران، بما في ذلك إدارة الحركة الجوية، والسلامة الجوية وأمن الطيران، وتحرير المجالات الجوية، وبناء مطارات وتوسيع قدرتها الاستيعابية، وجدولة الرحلات وتجهيز الطائرات وتوافر البنى التحتية والمسارات الجوية، وتوفير عاملين مختصين في المجال وذوي كفاءة عالية وغيرها من تحديات تطوير قطاع الطيران الذي أصبح مساهما أساسيا في النمو الاقتصادي، وخلق فرص العمل وزيادة الفرص التجارية في جميع القطاعات.

2 - قريبا تنتهي مدة 4 سنوات على توليكم منصب مدير عام الهيئة، فهل هذه السنوات كانت كافية لإنجاز وعدكم ومبادراتكم المقترحة والمدونة في برنامجكم الانتخابي؟

منذ انتخابي وتعييني مديرا عاما للهيئة في مايو 2014، انخرطت مباشرة في مسار تنفيذ ما التزمت به في برنامجي الانتخابي الذي تقدمت به الدول الأعضاء ورغم الحالة الصعبة التي كانت تشوب الإدارة العامة (تنظيميا وإداريا وماليا) بدأت بوضع الأسس الكفيلة للتغلب على مكامن الصعوبات والإكراهات وبعزيمة قوية عملت على تنظيم الإجراءات الضرورية لتفعيل دواليب الإدارة العامة وفق خطة ممنهجة تشمل المجالات التنظيمية الإدارية والفنية والمالية، ومنها بالخصوص تعزيز قدرات الموظفين والعاملين، والتنفيذ الأمثل للبرامج والمشاريع الفنية،

وتكثيف الدورات وورش العمل التدريبية وتنظيم الندوات العلمية في مستجدات الطيران المدني في مختلف مجالاته، وفي تعزيز علاقات التعاون مع الفاعلين والشركاء في القطاع، وإبرام اتفاقيات تعاون ومذكرات تفاهم مع العديد من الدول الشقيقة والمنظمات والاتحادات ومؤسسات التدريب والتكوين عربيا، وإقليميا دوليا، تم

انخرطنا القوي في تنفيذ سياسة التمويل الذاتي وهي سابقة في عمل الهيئة.

واعتقد أن الجهود المبذولة والعمل المتواصل طوال تجربتي التي تناهز 4 سنوات على رأس الإدارة العامة تم تتويج ذلك بالعديد من الإنجازات والنجاحات التي مما لا شك فيه ستوفر أرضية مفيدة وقيمة غنية مضافة لمسار الهيئة وإدارتها العامة في المستقبل.

3 - إذا كان جوهر عمل الهيئة يتجه أساسا لخدمة الدول الأعضاء خاصة في الجانب الفني الذي تطبقة مستجدات خدماتية وتصنيعية وتكنولوجية دقيقة، فما هي أهم المشاريع والإنجازات الفنية التي حققتها الهيئة خلال

قطاع الطيران المدني أصبح مساهما قويا في النمو الاقتصادي

السنوات الأربع الماضية؟

خلال الأربع سنوات الماضية قامت الإدارة العامة للهيئة بجهود كبيرة لترجمة رغبات وطموحات الدول الأعضاء لتنفيذ البرامج والمشاريع والأنشطة المعتمدة من الجمعية العامة وكذا البرامج الذاتية التمويل المخططة لها من الإدارة العامة للهيئة وقد تم بالفعل تنفيذ كل البرامج المعتمدة ومن أهم هذه الإنجازات نبرز على سبيل المثال لا الحصر:

- تحديث دراسة الاتصالات والملاحة والاستطلاع وإدارة الحركة الجوية (CNS/ATM) بالمنطقة العربية، بتمويل شركة ايرباس لصناعة الطائرات بمبلغ 500 ألف دولار.

- دراسة الجدوى الفنية والاقتصادية لتوسعة تغطية الملاحة بالأقمار الصناعية لمنطقة الشرق الأوسط.

- مشروع إعداد الخصائص المرجعية للمنظومة الآلية لإدارة تدفق الحركة الجوية.

- إنشاء المكتب الإقليمي لمراقبة السلامة الجوية بمنطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا بالملكة العربية السعودية.

- إعداد استراتيجية الهيئة العربية للطيران المدني حول سبل التعاون الإقليمي في مجال التحقيق في حوادث ووقائع الطيران.

- دعم الدول ذات الحاجة للرفع من مستويات السلامة الجوية وذلك على غرار ما تم إنجازه مع الجمهورية الإسلامية الموريتانية من خلال تبني سياسة عدم ترك دولة عربية خلف الركب.

- اعتماد فريق خبراء أمن الطيران العرب عام 2017.

- المساهمة في أعداد وثيقة اعلان الرياض لأمن الطيران والتسهيلات عام 2016

- بناء القدرات وتنمية الموارد البشرية في مجال أمن الطيران.

- وضع استراتيجية عربية حول حماية بيئة الطيران المدني عام 2017.

- وضع معايير اختيار واعتماد خبراء حماية بيئة الطيران المدني بالمنطقة العربية.

انخرطت الإدارة العامة بجدية في تنفيذ سياسة التمويل الذاتي وهي سابقة في عمل الهيئة



من المشاركين والموظفين والعاملين من الدول الأعضاء وبمشاركة مؤطرين وخبراء عرب ودوليين من مستويات أكاديمية عالية مما يمكن المشاركين من مكاسب معرفية وخبرة فنية ترفع من وعاء المعلومات الحديثة المستجدة وترجع بالمروددية الجيدة في قدرات العمل وإثرائها.

كما تم إصدار مرجع إقليمي للتدريب في مجال الطيران المدني يحتوي على جميع الدورات والفعاليات التي تخص الأنشطة والبرامج المقرر تنظيمها مما يسمح لهيئات وسلطات الطيران المدني برمجة تلك الدراسات في موازنتها للأعوام القادمة.

5 - يستأثر موضوع التنمية المستدامة باهتمام واسع في كل المنابر الوطنية والعربية والإقليمية والدولية، أين تكمن سياسة الهيئة، ومساهمتها في وضع خطة التنمية المستدامة لمنظومة الطيران المدني؟

إن الهيئة العربية للطيران المدني ودورها كمرجعية فنية للتسيق والتعاون والتكامل بين الدول الأعضاء وبجهودها وإنجازاتها ومرودديتها الفنية تتوجه أساسا للمساهمة الفعلية في السوق

أهمية التدريب تمثل الآلية الجوهرية لإعداد جيل المستقبل للطيران المدني.

- بناء القدرات وتنمية الموارد البشرية في مجال حماية بيئة الطيران المدني.

4 - الأكد أنكم تولون أهمية خاصة للتدريب والتكوين بصفته مفتاح مستقبل الطيران العربي؟

بالفعل تولي الهيئة أهمية كبرى لسياسة التدريب والتكوين باعتبارها الآلية الجوهرية لمسيرة التطورات المتسارعة لقطاع الطيران والهدف هو إعداد جيل المستقبل للطيران العربي وتميمته وتطوير القدرات البشرية لمواكبة المهن الجديدة للطيران.

وقد عقدت الهيئة لقاءات وندوات هامة مع كافة مؤسسات التكوين والتدريب العربية في مجال الطيران المدني بهدف وضع أسس إستراتيجية للتدريب في الطيران المدني بالدول العربية تمهيدا لإنشاء مرجعية عربية لمؤسسات التدريب في مجال الطيران العربي، كما تم تنظيم العديد من الدورات والورشات التخصصية التي تصب في التوجه نحو التأكيد على ضرورة الانخراط في سياسة تحرير النقل الجوي ورفع مستويات الأمن والسلامة والالتزام بنظم حماية بيئة الطيران والانخراط في متابعة المستجدات التي تتوافق مع المفاهيم الجديدة للملاحة الجوية المستقبلية، وبحضور العديد

والعدالة والحد من الفقر والبطالة والتلوث والجهل، والاستفادة من كل مكونات الحياة العصرية خاصة على مستوى السكن اللائق والتطبيب والتعليم والنقل بشتى مجالاته ومنه النقل الجوي الذي في الحقيقة أصبح متاحا لجميع شرائح المجتمع.

6 - ما هي المرجعية التمويلية للهيئة وميزانيتها التسييرية؟ وما هي الصعوبات التي تواجهها؟

كما هو في العلم فإن الهيئة هي منظمة عربية تابعة لجامعة الدول العربية وتقرر الجمعية العامة للهيئة موازنتها لسنتين وترفعها للمجلس الاقتصادي والاجتماعي للاقرار النهائي والاعتماد وتحدد نسبة مساهمات الدول وكذا نسبة التمويل الذاتي.

ومن أهم مبادرات الهيئة في السنوات الأخيرة مشروع خطة للانخراط في سياسة التمويل الذاتي حيث تم برمجة الإجراءات والخطوات على مراحل وحسب الإمكانيات المتاحة، وبالفعل بدأت السياسة تعطي ثمارها حيث تمت الاستفادة من مداخل اشهارات في المجلة ومن رسوم اشترك في الدورات التدريبية على أمل توسيع المشروع لتنظيم مؤتمرات كبرى مصحوبة بمعارض مما لا شك فيه للرفع بمردودية عينية ومالية مهمة.

أما أبرز الصعوبات فتتجلى في ضعف الموازنة المعتمدة للهيئة وهي غير كافية تماما لفتح المجال لتنفيذ أوسع البرامج والمشاريع الحديثة للهيئة كما أن الهيئة تعاني من محدودية الطاقم البشري اعتبارا للإكراهات الموازنة.

نشكر سعادتكم جليل الشكر على ما تفضلتم به من أجوبة قيمة في هذا الحوار

العربية المشتركة وفي تنفيذ المطلوب منها في أهداف التنمية المستدامة لأفق 2030 بالمنطقة العربية حيث أصبح قطاع الطيران المدني يمثل لدى العديد من الدول العربية قاطرة إستراتيجية للاقتصاد الوطني تجسدها الاستثمارات الهائلة التي تضخ في قطاع صناعة الطيران مع اقتناء الأساطيل الحديثة من كل أنواع الطائرات وتوسيع وتشبيد عشرات المطارات الدولية الكبيرة، بالإضافة إلى التجهيزات الملاحية المتطورة والاهتمام المتزايد بتكوين الأطر والعاملين المتخصصين وتأهيلهم، وهذا ما قوى مكانة الهيئة العربية للطيران المدني لتكون المنطقة العربية رائدة في المجال.

كما أن القواسم المشتركة التي تجمع الدول العربية حضارة وتاريخا وهوية بالإضافة إلى الامتداد الجغرافي الواسع للوطن العربي وموقعه المتميز على الطرق الجوية، وهذا ما زاد من اهتمام الدول العربية بهذا القطاع ولروديته الاقتصادية والاجتماعية والتجارية الناتجة عن نمو حركة النقل الجوي وما يسايرها من تنشيط للحركة السياحية والتبادل التجاري والتواصل بين الشعوب، وما يرافق ذلك من وثيرة جيدة تفتح الآلاف من مناصب الشغل وبروز العديد من الشركات المصاحبة لتطوير نشاط النقل الجوي.

ودور الهيئة في تحقيق ذلك يتجلى في إعداد تخطيط المجال الجوي العربي، وفي تحسين إدارة تدفق الحركة الجوية والرفع من مستويات الأمن والسلامة وحماية البيئة وتنظيم النقل الجوي في ظل السماوات المفتوحة.

علما أن موضوع التنمية المستدامة أصبح بندا دائما في اجتماعات الجامعة العربية، بحكم أن حاضر الأمة ومستقبلها مرتبط بتخطيط محكم لضمان الحياة الكريمة للمواطن، وتحقيق المساواة

بذلت الادارة العامة جهودا مضيئة لتنفيذ كل البرامج والأنشطة والفعاليات المعتمدة من الجمعية العامة





المؤتمر الإعلامي الأول للترويج لإنجازات وأنشطة وبرامج مؤسسات العمل العربي المشترك

وفي هذا السياق، شارك اللواء مهندس محمد إبراهيم شريف، مدير عام الهيئة العربية للطيران المدني، في الجلسة الأخيرة للمؤتمر، بمداخلة حول دور وإنجازات الهيئة العربية للطيران المدني في خدمة منظومة الطيران العربي وتميمته وتطويره في سياق تعزيز العمل العربي المشترك.



برعاية الأمين العام لجامعة الدول العربية السيد أحمد أبو الفيط، عقدت جامعة الدول العربية «المؤتمر الإعلامي الأول للترويج لإنجازات وأنشطة وبرامج مؤسسات العمل العربي المشترك»، في الفترة بين 21-23 يناير 2018 بفندق نايل ريتز كارلتون بمدينة القاهرة.

ويهدف المؤتمر الى تغيير الصورة الذهنية حول الدور الذي تقوم به المنظمات والاتحادات التابعة لجامعة الدول العربية، وتحويل الاهتمام عن الدور السياسي الذي تقوم به تلك المنظمات وتسليط الضوء على الادوار والأنشطة الأخرى التي تقوم بها هذه المنظمات والاتحادات للارتقاء بمستوى معيشة مواطني الدول الاعضاء من خلال دورها الإقتصادي والثقافي والاقتصادي.

ويهدف، أيضا، إلى التعريف بمؤسسات العمل العربي المشترك والترويج لإنجازاتها وأنشطتها والمساهمة في زيادة وعي المواطن العربي بأهمية التعاون المشترك، بالإضافة الى زيادة تفاعل وسائل الإعلام العربية مع أنشطة وبرامج جامعة الدول العربية ومنظماتها المتخصصة، فضلا عن تقديم قصص النجاح المتميزة للمشروعات والأنشطة التي تقوم بها مؤسسات العمل العربي المشترك.



وقد شارك في هذا المؤتمر الاعلامي الاول ممثلي المندوبيات الدائمة لدى جامعة الدول العربية بالقاهرة ورؤساء ومدراء مؤسسات العمل العربي المشترك، وايضا أعضاء لجنة المنظمات للتنسيق والمتابعة، بالإضافة الي العديد من الشخصيات العامة والسياسية والإعلامية والثقافية المهتمة بأهداف ومحاور المؤتمر.

كما حضر المؤتمر ممثلي مؤسسات القطاع الخاص وبعض مؤسسات المجتمع المدني ووسائل الإعلام المرئية والمسموعة والمكتوبة. جدير بالذكر أن المنظمات والاتحادات العربية المتخصصة -البالغ عددها 35 منظمة واتحاد ذو مهام وأنشطة مختلفة تتنوع بين الأنشطة الثقافية والاقتصادية والاجتماعية والمالية- تعد أحد أهم ركائز العمل العربي المشترك، وهي الأذرع الفنية للجامعة وبيوت الخبرة العربية التي تقدم المشورة والنصيحة في مختلف القضايا التي تتصل بالمواطن العربي، ولها تأثير مباشر على مستوى معيشته ودور محوري في توفير العيش الكريم له.



المؤتمر فرصة لمد جسور التواصل بين الجامعة العربية والمؤسسات التابعة لها والمواطن العربي

واعتبر سعادته أن المؤتمر فرصة لمد جسور التواصل بين الجامعة العربية والمؤسسات التابعة لها والمواطن العربي الذي يبقى في حاجة الى استعادة الثقة في العمل العربي المشترك.

واستعرض سعادته خلال هذه المداخلة، أهم إنجازات الهيئة في مجالات النقل الجوي والسلامة والملاحة الجوية وأمن وبيئة الطيران، بحيث تتوجه الهيئة للمساهمة الفعلية في العمل العربي المشترك، وفي تنفيذ المطلوب منها في أهداف التنمية المستدامة لأفق 2030 بالمنطقة العربية.

هذا وقد ناقش المؤتمر العديد من القضايا مثل التعليم والثقافة والبحث العلمي والبطالة والتشغيل والشباب والأمن الغذائي والمائي والفقر وأزمة اللاجئين والنازحين، بالإضافة الي الاوضاع الامنية في الدول العربية وكيفية مواجهة التطرف.

وتناول المؤتمر الدور المطلوب من مؤسسات العمل العربي لتحقيق أهداف التنمية المستدامة 2030 ودور وسائل الإعلام المختلفة في الترويج لمؤسسات العمل العربي المشترك، وصاحب المؤتمر معرض شاركت فيه الهيئة العربية للطيران المدني الى جانب باقي مؤسسات العمل العربي المشترك وتضمن عرض أنشطة وإنجازات المؤسسات المتخصصة.



الإياتا: نقل مليار مسافر على متن طائرات مزودة بالوقود المستدام



ولوس أنجلوس على مزج الوقود المستدام مع إمدادات الوقود العامة. وفيما يتعلق بمسار الإقبال الحالي، من المتوقع أن يتم نقل نصف مليار مسافر على متن طائرات تعمل باستخدام مزيج من الوقود المستدام بحلول عام 2025. ولكن مع مساعدة الحكومات لقطاع الوقود المستدام على تعزيز إنتاجه من خلال السياسات الفاعلة، من الممكن أن يصل عدد المسافرين على متن الرحلات المسيرة بالوقود المستدام إلى مليار مسافر بحلول عام 2025.

مليون رحلة في عام 2020. لكن طموحاتنا تذهب أبعد من ذلك بكثير؛ إذ نتطلع إلى نقل مليار مسافر على متن الطائرات العاملة بمزيج الوقود المستدام بحلول عام 2025. ولا شك أنه ليس بالأمر السهل، وهنا يأتي دور الحكومات في وضع إطار عمل مناسب لتحفيز إنتاج هذا الوقود والترويج لفاعليته وجدوى إنتاجه بما يوازي الوقود العضوي للسيارات...

ويُعزى الإقبال نحو تعزيز اعتماد الوقود المستدام إلى التزام قطاع النقل الجوي بتحقيق نمو محايد للكربون بحلول عام 2020 وخفض صافي الانبعاثات الكربونية بنسبة 50% قياساً بعام 2005. وفي هذا السياق، قام عدد من شركات الطيران، بما في ذلك كاثي باسيفيك 'س' و'جيت بلو' 'لوفتهانزا' و'كانتاس' 'تد' باستثمارات كبيرة عبر إبرام عقود شراء أجل لنحو 1.5 مليار جالون من وقود الطائرات المستدام. كما تعمل المطارات في أوسلو وستوكهولم

أعلن الاتحاد الدولي للنقل الجوي عن تحديد هدف جديد يتمثل بوصول عدد المسافرين على متن الرحلات الجوية التي تستخدم مزيجاً من الوقود المستدام ووقود الطائرات التقليدي إلى مليار مسافر بحلول عام 2025، وذلك بالتزامن مع مرور 10 أعوام على انطلاق أول رحلة من هذا النوع. كانت طائرة 'بوينج 747' التابعة لخطوط 'فيرجين أتلانتيك' قد حلقت في 24 فبراير 2008 من لندن إلى أمستردام باستخدام الوقود المستدام في إحدى محركاتها. وأثبتت الرحلة فاعلية الوقود الحيوي المستدام القابل للمزج مع وقود الطائرات التقليدي باستخدام البنية التحتية القائمة للمطارات. حيث يمكن للرحلة التي تستخدم الوقود المستدام بالكامل خفض انبعاثات الكربون بنسبة تصل إلى 80%.

وبهذا الصدد، قال ألكساندر دو جونيكا، المدير العام والرئيس التنفيذي للاتحاد الدولي للنقل الجوي: «نشهد اليوم إقبالا لافتا على اعتماد الوقود المستدام. حيث ازداد عدد الرحلات المسيرة باستخدام هذا الوقود من رحلة واحدة عام 2008 إلى 100 ألف رحلة عام 2017، ونتوقع أن تصل إلى

رحلة جوية للنساء فقط

العالم على طائرة طاقمها هو الآخر من النساء فقط، وانطلقت الرحلة من عاصمة الضباب «لندن» وصولاً لمدينة «جلاسجو»، على متن طائرة اتسعت لـ 61 سيدة من ضمنهن المسافرات وطاقم الطائرة.

وقالت كابتن الطائرة «جوليا ليفي»: أشعر بالفخر الشديد والفرحة العارمة كوني قائدة طائرة على متنها رحلة من النساء بالكامل في هذا اليوم، فأنا أم لابنتين أعمل طيارة خاصة لمدة 4 سنوات، وقد كافحت لكي أكون قائدة طائرة بعدما ظل الأمر حكراً على الرجال فقط لمدة جيلين بنسبة 4% فقط.

وأضافت أن الأجيال الجديدة من النساء أثبتت أنهن جديرات بالعمل في مجال الطيران.



الخطوط الجوية البريطانية بيوم المرأة العالمي، بعد إطلاق أكبر رحلة نسائية في

نشرت صحيفة «إندبندنت» البريطانية مجموعة من صور الفيديو تظهر احتفال

بعد استخدام الذكاء الاصطناعي.. لا أخطاء في مناولة أمتعة المسافرين

على متن الطائرة من لحظة بدء الرحلة حتى وصولها، ومشاركة هذه البيانات مع جميع الجهات ذات الصلة، الأمر الذي يضمن وصول الأمتعة للوجهة الصحيحة، وتوفير معلومات لحظية ودقيقة عن كل حقيبة، الأمر الذي سيتطلب من العاملين في القطاع على تطوير تقنيات إدارة الأمتعة. وأوضح جوتلين أن القرار الصادر عن «أياتا» سيوفر مجموعة غنية من البيانات لقطاع النقل الجوي، وأن استخدام هذه البيانات مع أدوات الذكاء الاصطناعي سيسهم في تعزيز كفاءة عمليات مناولة الأمتعة مما يسهم في توفير تجربة ركاب أفضل، وسيقدم الذكاء الاصطناعي معلومات شاملة لشركات الطيران والمطارات عن المسارات التي تسبب أكبر قدر من الجهد على الأنظمة وما هي العوامل المسببة لهذا الجهد، كما سيوفر الذكاء الاصطناعي تحليلات واقتراحات عن أنماط حركة الأمتعة بحيث يتم تسليم الأمتعة بشكل أكثر فعالية.

وستمكن الأجهزة التي تعتمد على الذكاء الاصطناعي من إدارة الأمتعة من لحظة استلامها من المسافرين إلى لحظة وصولها إلى وجهتها من دون أي تدخل بشري في هذه العملية، بالإضافة إلى توفير بيانات لحظية خلال الرحلة لشركة الطيران والمطار والمسافرين، فيما شهد استخدام الذكاء الاصطناعي في الآونة الأخيرة تقدماً ملحوظاً، ويعمل مجتمع النقل الجوي على الاستفادة من خبرات قطاع سلاسل التوريد الذي يعد القطاع الرائد في تطبيق نماذج الأعمال تعتمد على الذكاء الاصطناعي.

انخفاضاً ملحوظاً للتكاليف الناجمة عن المناولة غير الصحيحة للأمتعة من 4.22 مليار دولار إلى 2.1 مليار. ومن جهته، أكد إيليا جوتلين، رئيس حلول السفر الجوي لدى «سيتا»، على أن الشركة تؤمن بأن الاستخدام الهادف للبيانات وتقنيات الذكاء الاصطناعي سيحدث ثورة في قطاع النقل الجوي، حيث تلعب «سيتا» دوراً محورياً في تحديد إمكانيات البيانات الصادرة عن القطاع ككل بما فيها إدارة الأمتعة، إذ تحظى باهتمام كبير من قبل الشركة ساعية إلى تحقيق الابتكار عبر التعاون مع جميع العاملين في القطاع.

ويعمل القطاع حالياً على تطبيق القرار رقم 753 الصادر عن الاتحاد الدولي للنقل الجوي «أياتا» والذي يلزم جميع شركات الطيران في العالم بالقيام بتعقب كل حقيبة

أكد تقرير «التعقب الذكي - Intelligent Tracking» الصادر عن «سيتا» المتخصصة في تكنولوجيا معلومات النقل الجوي، أن استخدام التكنولوجيا المتطورة كالذكاء الاصطناعي لإدارة الأمتعة في المطارات خلال العقد المقبل، من شأنه جعل المناولة الخاطئة للأمتعة مسألة نادرة على الرغم من التزايد المستمر لأعداد المسافرين سنوياً.

وأظهر التقرير أن جميع أنظمة مناولة الأمتعة حول العالم تشرف في الوقت الراهن على مناولة أكثر من 4.5 مليار حقيبة سنوياً، مع توقعات لمضاعفة هذا الرقم خلال الأعوام العشرين المقبلة، ما يترتب على شركات الطيران والمطارات الاستعداد لذلك، وشهد قطاع النقل الجوي تحسينات كبيرة على التكنولوجيا وعمليات المناولة خلال العقد الماضي، مما ساهم في تسجيل



لماذا يختلف زمن رحلة الذهاب عن العودة في السفر بين الشرق والغرب؟

وتتأثر تيارات الهواء من خط الاستواء إلى القطبين بدوران الأرض. وعادة ما تواجه رحلات الطيران المتجهة إلى الغرب رياحاً معاكسة لاتجاهها، بينما تسير الرحلات المتجهة إلى الشرق في نفس اتجاه الرياح. وتسمى هذه الرياح أيضاً بالتيارات النفاثة. ويقول واهل: «عادة تكون الرحلات الجوية المتجهة إلى الشرق مستفيدة من الرياح، حيث تكون الرياح المواتية أقوى ما يمكن». وتؤثر التيارات النفاثة أيضاً على رحلات المسافات القصيرة، على الرغم من أنه يكون التأثير صغيراً للغاية بحيث لا يحدث إلا فرق بسيط. ويقول واهل: «هذا التأثير عادة ما يختفي في ظل التأخير المعتاد، لذلك لا تلاحظ ذلك كراكب».

هي ظاهرة معروفة لدى كل شخص سافر في رحلة طيران طويلة المسافة: السفر من الشرق إلى الغرب يستغرق وقتاً أطول من الرحلة نفسها في الاتجاه المعاكس. فلماذا؟ يقدم دوران الأرض في الاتجاه المعاكس لعقارب الساعة جزءاً من التفسير.



ويقول ماركوس واهل، من نقابة الطيارين الألمان «فيرينجوجن كوكبيت»: بشكل عام، فإنه في الارتفاعات الأعلى تأتي الرياح في الغالب من جهة الغرب، وهو ما يرتبط بدوران الأرض».

السويد تفرض ضريبة بيئية على النقل الجوي



ستين و400 كورون سويدي (5,8 و38,8 يورو) حسب الوجهة، على كل الرحلات بالطائرات التي تقلع من مطار سويدي. وهي تشمل كل المسافرين باستثناء الأطفال الذين تقل أعمارهم عن سنتين وطواقم الطائرات والمسافرين الذي يتوقفون في السويد بدون تغيير الطائرة وكذلك وبيعض الشروط، الذين يمرون في السويد ليستقلوا طائرة أخرى.

فرضت السويد رسماً بيئياً على النقل الجوي يؤيده معظم السويديين مع الارتفاع الكبير في عدد الرحلات بالطائرات. وكتبت وزيرة البيئة السويدية إيزابيل لوفن الناطقة باسم حزب دعاة حماية البيئة (الخضر) في صحيفة «داغنز نيهيتر» أن «هدف هذا الرسم هو التقليل من تأثير الطائرات على المناخ بعد الارتفاع الكبير في عدد الرحلات بالطائرات». ويطبق هذا الرسم الذي تتراوح قيمته بين

أفريقيا تطلق السوق الأفريقي الموحد للنقل الجوي

الربط وتيسير التجارة والسياحة واستحداث فرص العمل وضمان اضطلاع هذا النشاط بدور أكبر في الاقتصاد العالمي ومساهمته بشكل كبير في تجسيد أجندة 2063 للاتحاد الأفريقي. وانخرط حتى الآن 23 بلداً أفريقياً من أصل 55 في السوق الأفريقي الموحد للنقل الجوي، بينما وقع 44 بلداً إفريقياً على قرار ياموسوكرو.

أطلقت مفوضية الاتحاد الأفريقي يوم 28 يناير الماضي، «السوق الأفريقي الموحد للنقل الجوي»، كأحد أبرز مشاريع أجندة 2063 للاتحاد الأفريقي، بعد قرابة عقدين من تبني قرار ياموسوكرو سنة 1999. ويوفر قطاع الطيران حالياً ثمانية ملايين منصب عمل في أفريقيا، وسيسمح السوق الأفريقي الموحد للنقل الجوي من تعزيز



مطلوب 600 ألف طيار بحلول 2036

لا يقتصر على الطيارين بل يتعداه إلى «المراقبين الجويين وموظفي الصيانة وفنيين آخرين».

وأوضحت ليو ان «80% من هؤلاء الطيارين سيكونون طيارين جدد لا يطيرون حالياً». وبالنسبة إلى الأمانة العامة فإن الأمر

أعلنت منظمة الطيران المدني الدولي «إيكاو»، أن النمو المتوقع في قطاع النقل الجوي سيتطلب توظيف «ما لا يقل عن 620 ألف طيار» لتشغيل الطائرات التجارية التي تزيد سعتها عن 100 راكب. وقالت الأمانة العامة للمنظمة فانغ ليو أمام مجلس العلاقات الدولية في مونتريال أن عدد الرحلات التجارية والركاب يتضاعف كل 15 سنة ولكن اليد العاملة المتوفرة في هذا القطاع «تتقلص». وأضافت أن هذا النمو يمثل تحدياً بسبب عوامل عديدة أبرزها «الشيخوخة المحتومة للسكان وانخفاض الولادات وعوامل أخرى» مثل «انجذاب المواهب المستقبلية إلى قطاعات أخرى في التقنية العالية».



قطر والكويت يبحثان تعزيز التعاون المشترك في مجال الطيران المدني

اجتمع رئيس الهيئة العامة للطيران المدني القطرية، مع سلمان الصباح رئيس الإدارة العامة للطيران المدني الكويتية؛ لبحث سبل تعزيز التعاون المشترك بين البلدين في مجالات الطيران المدني والنقل الجوي.

وأوضح المدير العام للطيران المدني الكويتي، يوسف الفوزان، أن الاجتماع تناول بحث سبل التعاون في مجالات النقل الجوي وأنظمة السلامة وتبادل الخبرات بين الجانبين لعقد دورات فنية مشتركة.

وأشار إلى أن الاجتماع تطرق أيضا إلى إمكانية استخدام الحرية الخامسة التي تنص على تبادل حقوق النقل، وتوفير تسهيلات على نحو يحقق المرونة للناقلات الجوية بين البلدين.



المملكة العربية السعودية تحدث إتفاقية الخدمات الجوية مع اليونان وتوقع مذكرة تفاهم مع قبرص



وقعت الهيئة العامة للطيران المدني في المملكة العربية السعودية مذكرة تفاهم مع سلطة الطيران المدني في جمهورية قبرص. وتتضمن المذكرة الاتفاق على فتح الأجواء بين البلدين لجميع أنماط النقل الجوي التجاري، وكانت الهيئة العامة للطيران المدني قد عقدت مفاوضات ثنائية مع سلطة الطيران المدني المختصة بجمهورية قبرص نتج عنها الاتفاق على تحديث الاتفاقية الثنائية للخدمات الجوية بين البلدين الموقعة في العام 2002.

كما استكملت الهيئة العامة للطيران المدني في المملكة وسلطة الطيران المدني بجمهورية اليونان مباحثاتها للوصول إلى صيغة جديدة لمشروع اتفاقية ثنائية للنقل الجوي، نتج عنها تحديث الاتفاقية الثنائية القائمة الموقعة بين البلدين مسبقاً. وتتضمن المشروع العديد من الأحكام التنظيمية للحقوق الممنوحة والتعيين وبنود تتعلق بالسلامة وأمن الطيران والفرص التجارية لناقلات البلدين.

أستراليا والإمارات العربية المتحدة والمملكة المتحدة توقع مذكرة تفاهم حول أمن الطيران



الدولي (الإيكاو)، مزايا تشغيلية وأوقات نقل أسرع للمسافرين. وقال سفير المملكة المتحدة لدى الإمارات فيليب بارهام، «هذه الاتفاقية ستعزز جهود الدول الثلاث لمواجهة الإرهاب الدولي والحفاظ على سلامة المسافرين. وكلما تعاوننا أكثر، سنكون أكثر أمناً».

أكد سفير أستراليا لدى الإمارات آرثر سبيرو، يوم (28 مارس 2018) توقيع مذكرة تفاهم بشأن أمن الطيران لزيادة التعاون فيما يتعلق بأمن شركات الطيران. وستجلب الاتفاقية، التي تعد الأولى من نوعها التي تستند إلى مبادئ جديدة طورتها منظمة الطيران المدني

اتفاقية الخدمات الجوية بين الأردن والصين تدخل حيز النفاذ

تنظيم الخدمات الجوية بين الدولتين، مع اعطاء الحق لشركات النقل الجوي في كلا الجانبين بتشغيل 21 رحلة جوية اسبوعيا للمسافرين والشحن الجوي والبريد بدلا من 7 رحلات اسبوعيا. وتمنح الاتفاقية مؤسسات النقل الجوي الأردنية والصينية، الحق بممارسة النقل الجوي من خلال مطارات دول أخرى، علاوة على تجنب الازدواج الضريبي والرسوم المفروضة على إيرادات التشغيل لمؤسسات النقل الجوي في كلا البلدين.



أعلنت هيئة تنظيم الطيران المدني الأردني، في 20 يناير الماضي، دخول اتفاقية الخدمات الجوية بين الأردن والصين، الموقعة بالأحرف الأولى عام 1992، حيز التنفيذ بصيغتها النهائية لتشكل انطلاقة جديدة للتعاون الجوي بين البلدين، وترفع أعداد الرحلات الجوية 3 أضعاف. وأوضحت الهيئة الأردنية، أن الاتفاقية تهدف إلى

مباحثات بين «إيرباص» والسودان لإستئناف العلاقات الجوية



جرت في العاصمة السودانية الخرطوم، في يوم 22 فبراير 2018 مباحثات رسمية بين وفد من شركة «إيرباص» والحكومة السودانية، لاستئناف العلاقات الجوية التي تربط الشركة بالناقل الوطني «سودان إير»، بعد قطيعة دامت 20 عاما، بسبب العقوبات الأمريكية المفروضة منذ 1997، وتم رفعها في أكتوبر الماضي. واعتبرت الخرطوم أن زيارة سيريل بيكارد، مدير مبيعات «إيرباص»، بصحبته فريق خبراء كبير للخرطوم، يعد فتحا جديدا لعالم الطيران السوداني مع العالم، ويشكل نقلة نوعية في انتقال السودان للاندماج في الاقتصاد العالمي.

تونس توقع اتفاقية «السموات المفتوحة» مع الاتحاد الأوروبي قبل يونيو القادم



أعلن رئيس الحكومة التونسية، يوسف الشاهد، أن توقيع اتفاقية «السموات المفتوحة» مع الاتحاد الأوروبي ستكون قبل شهر يونيو القادم. ويتضمن الاتفاق تحرير خدمات النقل الجوي بين تونس والاتحاد الأوروبي ورفع القيود على ساعات الطائرات وعدد الرحلات وجدول الخطوط الجوية ومطارات الانطلاق والوصول وتحرير تعريفات النقل الجوي. كما يتضمن تقرب المقاييس الفنية للطيران المدني التونسي مع المقاييس الأوروبية في شتى مجالات الطيران المدني خاصة في مجالات السلامة الجوية وأمن الطيران.



إنشاء المجموعة العمانية للطيران

أعلن الدكتور أحمد بن محمد بن سالم الفطيسي، وزير النقل والاتصالات العماني، عن تأسيس المجموعة العمانية للطيران كشركة حكومية قابضة تجمع تحت مظلتها جميع شركات قطاع الطيران المدني التي تساهم الحكومة في ملكيتها شاملة شركة الطيران العماني والشركة العمانية لإدارة المطارات والشركة العمانية لخدمات الطيران وشركات أخرى (قيد التأسيس) منها الشركة العمانية للملاحة والأرصاء الجوية. وتهدف المجموعة الى تطوير قطاع الطيران في السلطنة.



الخطوط الملكية المغربية تضيف 8 طائرات لأسطولها

قدمت شركة الخطوط الملكية المغربية طلبية لشراء ثمانية طائرات، من بينها أربع طائرات دريملاينر، والتي ينتظر تسليمها بين دجنبر 2018 ومارس 2019، وأربع طائرات بوينغ 737 ماكس. وقد ارتفع رقم معاملات شركة الخطوط الملكية المغربية من 13 مليار درهم في نهاية سنة 2015 إلى 15.5 مليار درهم في نهاية سنة 2017، كما استقطبت الشركة خلال هذه الفترة 1.5 مليون مسافر إضافي وسجلت زيادة قدرها 3 نقاط من حيث معامل الملاء، أي من 68 في المائة إلى 71 في المائة.



السعودية الخليجية تبدأ أولى رحلاتها الدولية

بدأت الخطوط السعودية الخليجية بتشغيل رحلاتها اليومية المزدوجة إنطلاقاً من مطار الملك خالد الدولي في الرياض وصولاً إلى مطار دبي الدولي وذلك في 1 آذار/مارس 2018. وتشغل شركة الطيران طائراتها طراز إيرباص 320 على هذا الخط الجوي.



مصر للطيران تستأنف رحلاتها بين القاهرة وموسكو

أعلنت مصر للطيران عن استئناف رحلاتها بين القاهرة وموسكو اعتباراً من 12 نيسان/أبريل 2018، حيث ستشغل شركة الطيران 3 رحلات أسبوعياً بين مطاري القاهرة ومطار دومودوفو الدوليين مستخدمة طائرة طراز بوينغ 737-800 والمجهزة بشاشات عرض في مقاعد درجة رجال الأعمال والدرجة السياحية.



استمرار نمو حركة نقل الركاب وازدياد الطلب على الشحن الجوي

إقليم الشرق الأوسط وذلك بسبب عدد من العوامل، كالبيئة التنافسية - التنافس بين مختلف المطارات الكبرى وتوافر المزيد من الخدمات المقدمة من نقطة إلى نقطة وتراجع أسعار النفط وأثر ارتفاع سعر صرف الدولار الأمريكي. فبلغ نصيب إقليم الشرق الأوسط من الركاب الكيلومترين الإيراديين 14 بالمائة، كما شهد تراجعاً في معدلات النمو من 11.8 في عام 2016 إلى 6.9 بالمائة في عام 2017. واستطاعت أوروبا الاحتفاظ بالحصة الأكبر من الركاب الكيلومترين الإيراديين حيث بلغت نسبتها 37 بالمائة، وازدادت بقوة بمعدل 8.1 بالمائة، معتمدة في ذلك على التحسن في الأوضاع الاقتصادية الذي ساد المنطقة. ومثلت آسيا والمحيط الهادئ ثاني أكبر حصة حيث بلغت 29 بالمائة، ونما الإقليم بنسبة 9.6 بالمائة، ليكون بذلك ثاني أعلى معدلات النمو بين جميع المناطق. وبلغت حصة أمريكا الشمالية 13 بالمائة، مسجلة تحسناً مقارنة بالعام الماضي، ومع ذلك ظل معدل النمو بها هو الأبطأ بين جميع الأقاليم، إذ لم يتجاوز 4.9 بالمائة. وشكل الناقلون الجويون في أمريكا اللاتينية والكاريبي نسبة 4 بالمائة من الركاب الكيلومترين الإيراديين الدوليين، مسجلين نمواً بلغ 10 بالمائة، ما يشكل معدل التحسن الأفضل بين جميع الأقاليم. وبلغت حصة أفريقيا 3 بالمائة، وهو معدل نمو أسرع قليلاً من معدل العام الماضي البالغ 7.6 بالمائة. نمو الحركة الدولية المنتظمة للركاب (الركاب الكيلومترين الإيراديين) في عام 2017 ومن حيث الخدمات الجوية الداخلية المنتظمة، نمت الأسواق بشكل عام

الاقتصادية العالمية طوال العام. فمن المنتظر أن يكون إجمالي الناتج المحلي الحقيقي على مستوى العالم قد بلغ 2.7% في عام 2017، وهو ما يمثل زيادة عن نسبة 2.4% المتحققة في عام 2016، كما يُتوقع أن يتواصل الارتفاع خلال عام 2018 ليلعب 2.9%. ويُعزى هذا المنحنى التصاعدي إلى تنامي الاستثمار في الاقتصادات المتقدمة وكذلك التعافي في الأسواق الناشئة والاقتصادات النامية وذلك بفضل الزيادة في الطلب على الصادرات. كذلك فإن انخفاض أسعار تذاكر الطيران بسبب تراجع أسعار الوقود استمرت في تحفيز النمو في حركة النقل الجوي، وإن كان بمعدلات أقل من تلك التي شهدتها عام 2016. حركة الركاب

نمت الحركة الدولية المنتظمة للركاب المعبر عنها بالركاب الكيلومترين الإيراديين بنسبة 8 بالمائة في عام 2017، ما يشكل ارتفاعاً بالمقارنة مع نسبة 7.8 بالمائة المسجلة في عام 2016. وسجلت جميع الأقاليم نمواً أقوى مقارنة بالعام الماضي، باستثناء

أشارت الأرقام التي نشرتها منظمة الطيران المدني الدولي (إيكاو) إلى أن إجمالي عدد الركاب المنقولين بواسطة الخدمات الجوية المنتظمة بلغ 4.1 مليار راكباً في عام 2017، وهو ما يُعد رقماً قياسياً جديداً يمثل زيادة بنسبة 7.1 بالمائة بالمقارنة مع عام 2016. وارتفع عدد عمليات المغادرة إلى حوالي 37 مليون رحلة عالمياً، كما سجلت الحركة العالمية للركاب، المعبر عنها بإجمالي الركاب الكيلومترين الإيراديين، زيادة بلغت 7.6 بالمائة، حيث وصل عدد الركاب الكيلومترين الإيراديين إلى حوالي 7.7 تريليون. ويشكل هذا النمو تحسناً طفيفاً بالمقارنة مع نسبة 7.4 بالمائة المسجلة في عام 2016.

التحسّن في الأوضاع الاقتصادية

عالمياً يفتح الباب أمام النمو في

حركة النقل الجوي

اتسم نمو الطلب على النقل الجوي بقوة دافعة ملموسة، مستنداً في ذلك إلى التحسّن المستمر في الأوضاع



بفضل التحسّن في الأوضاع الاقتصادية العالمية والتجارة الدولية التي شهدت زيادة في طلبات الاستيراد والتصدير، استطاع الشحن الجوي استعادة عافيته في عام 2017. فقد سجّلت الحركة العالمية المنتظمة للشحن المعبر عنها بأطنان البضائع الكيلومترية نمواً قوياً بلغ 9.5 بالمائة في عام 2017، ما يشكّل تحسناً بالغاً بالمقارنة مع 3.8 بالمائة من النمو المسجل في عام 2016. وحقّق القطاع الدولي من حركة الشحن الذي يمثل حوالي 87 بالمائة من إجمالي الشحن الجوي نمواً بلغ تقريباً 10.3 بالمائة، ما يمثل ارتفاعاً من 3.7 بالمائة في 2016. وتحسّن عامل الحمولة بالنسبة للشحن الدولي المنتظم أيضاً من 53 بالمائة في 2016 إلى 55 بالمائة في 2017.

النتائج المالية لشركات الطيران

ازداد متوسط أسعار وقود الطائرات بنحو 25 بالمائة في عام 2017 مقارنة مع عام 2016، ومع ذلك فهي أقل بكثير مما كانت عليه خلال السنوات العشر التي تسبق 2016. وقد اقترن ذلك بالتحسّن في حركة النقل الجوي، ما ساعد شركات الخطوط الجوية على الحفاظ على نفس مستوى الأرباح التشغيلية الذي حققته في عام 2016. ويتوقع أن ينهي قطاع الطيران العام 2017 بتحقيق أرباح تشغيلية قياسية مرّة أخرى تبلغ حوالي 60 مليار دولار أمريكي مع هامش أرباح تشغيلية تبلغ 8 بالمائة. كما يُتوقع أن تبلغ الأرباح الصافية للقطاع نحو 36 مليار دولار أمريكي، ويُتوقع أن يأتي أكثر من 45 بالمائة من الأرباح من الناقلين في أمريكا الشمالية. وقد يؤدي تحسّن الأوضاع الاقتصادية وفقاً لتوقعات البنك الدولي إلى استمرار نمو الحركة وزخم ربحية الناقلين الجويين في عام 2018.

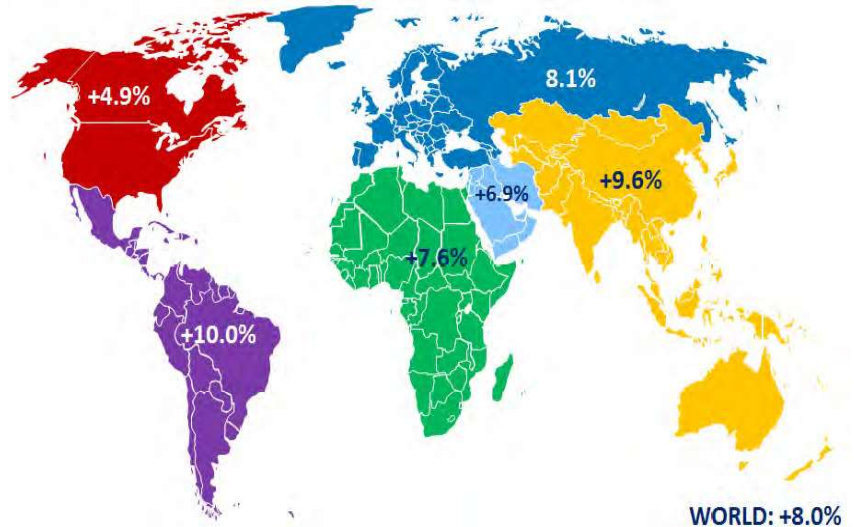
الجويون المنخفضو التكلفة في أوروبا 33 بالمائة من إجمالي الركاب المنقولين بواسطة هذه الفئة من الناقلين الجويين، ثم إقليم آسيا والمحيط الهادئ بنسبة 31 بالمائة وإقليم أمريكا الشمالية بنسبة 26 بالمائة.

تحسّن معامل الحمولة إلى

مستوى قياسي

فاقت الزيادة في السعة الإجمالية لقطاع الطيران النمو في الطلب على النقل الجوي. فالسعة الإجمالية التي وفّرتها شركات الطيران العالمية في 2017، والمعبر عنها بالمقاعد الكيلومترية المتاحة، ازدادت عالمياً بحوالي 6.4 بالمائة. ونتيجة لذلك، تحسّن معامل الحمولة المجمل بمعدل 0.9 نقطة مئوية، ليصل إلى مستوى قياسي يبلغ 81.2 في المائة. ويُعد الشرق الأوسط الإقليم الوحيد الذي سجّل تراجعاً في معامل الحمولة، نظراً لتعرضه للضغوط جراء التباطؤ في نمو الحركة الجوية. ويختلف معامل الحمولة باختلاف الأقاليم، حيث يتراوح ما بين 70.8 بالمائة في أفريقيا و83.4 بالمائة في أمريكا الشمالية.

الشحن الجوي يسجّل ارتفاعاً حاداً



بنسبة 7 بالمائة في عام 2017، ما يشكل تحسناً بالمقارنة مع نسبة 6.7 بالمائة المسجّلة في عام 2016. ونظراً لكثافة الطلب في الهند والصين، لا سيما في الهند حيث تجاوز معدل النمو 20%، حقق إقليم آسيا والمحيط الهادئ نمواً كبيراً بلغ 10.6 بالمائة في عام 2017، في حين سجّلت أمريكا الشمالية معدلاً أبطأ مقارنة بالعام الماضي، إذ بلغ معدلها 3.8 بالمائة في 2017. ويمثل هذان الإقليمان أكبر سوقين من أسواق الخدمات الجوية الداخلية عالمياً، حيث يحظى كل منهما بنصيب يبلغ 41 بالمائة من الحركة المحلية المنتظمة للركاب على مستوى العالم.

نشاط الناقلين الجويين

المنخفضي التكلفة

واصل الناقلون الجويون منخفضو التكلفة النمو باطراد وبمعدل أسرع مقارنةً بالمتوسط العالمي لمعدلات النمو، واستطاعوا الاستحواذ على نصيب متزايد من السوق، وتحديداً في الاقتصادات الناشئة. ويُقدر عدد الركاب المنقولين بواسطة الناقلين الجويين المنخفضي التكلفة بـ 1.2 مليار راكب في عام 2017، ما يشكل 30 بالمائة من إجمالي حركة الركاب المنتظمة العالمية. ومثل الناقلون

مطار رفيق الحريري الدولي يسجل 8.2 مليون مسافر في العام 2017



ارتفع عدد المسافرين عبر مطار رفيق الحريري الدولي في بيروت بنسبه 4.8 بالمئة في كانون الأول/ديسمبر 2017 مقارنة بالشهر نفسه من العام 2016. مدرج أدناه حركة النقل الجوي في المطار للشهر المذكور على الشكل التالي:

المسافرون: 626,866 مسافر، أي ارتفاع بنسبه 4.8 بالمئة على أساس سنوي؛ الشحن: 8,640 طن، أي ارتفاع بنسبه 15.9 بالمئة؛ حركة الطائرات: 5,607 حركة، أي ارتفاع بنسبه 1.2 بالمئة؛ أما حركة النقل الجوي في مطار رفيق الحريري الدولي خلال العام 2017، فهي كالآتي:

المسافرون: 8.2 مليون مسافر، أي ارتفاع بنسبه 8.2 بالمئة؛ الشحن: 97,505 طن، أي ارتفاع بنسبه 14.3 بالمئة؛ حركة الطائرات: 71,169 حركة، أي ارتفاع بنسبه 0.6 بالمئة.

ارتفع عدد المسافرين عبر مطار رفيق الحريري الدولي في بيروت بنسبه 4.8 بالمئة في كانون الأول/ديسمبر 2017 مقارنة بالشهر نفسه من العام 2016. مدرج أدناه حركة النقل الجوي في المطار للشهر المذكور على الشكل التالي:

المسافرون: 626,866 مسافر، أي ارتفاع بنسبه 4.8 بالمئة على أساس سنوي؛ الشحن: 8,640 طن، أي ارتفاع بنسبه 15.9 بالمئة؛ حركة الطائرات: 5,607 حركة، أي ارتفاع بنسبه 1.2 بالمئة؛ أما حركة النقل الجوي في مطار رفيق الحريري الدولي خلال العام 2017، فهي كالآتي:

المسافرون: 8.2 مليون مسافر، أي ارتفاع بنسبه 8.2 بالمئة؛ الشحن: 97,505 طن، أي ارتفاع بنسبه 14.3 بالمئة؛ حركة الطائرات: 71,169 حركة، أي ارتفاع بنسبه 0.6 بالمئة.

126.5 مليون مسافر عبر مطارات الإمارات

خلال العام 2017، وبلغ عدد المسافرين القادمين 31.3 مليون مسافر، بينما وصل عدد المغادرين إلى 30.5 مليون مسافر، فيما وصل عدد مسافري الترانزيت 64.17 مليون مسافر.

ارتفع عدد المسافرين عبر مطارات دولة الإمارات خلال العام الماضي إلى 126.5 مليون مسافر بنمو 1.8 بالمئة مقارنة مع 124.3 مليون مسافر في عام 2016. ونشرت الهيئة العامة للطيران المدني الاماراتية بيانات تظهر تسجيل 882.6 ألف حركة جوية بأجواء دولة الإمارات



أزيد من 10 ملايين مسافر عبر مطارات العراق في 2017



أعلنت سلطة الطيران المدني العراقي إحصائية للحركة الجوية للمطارات العراقية العاملة في البلاد لعام 2017، وبلغ مجموع المسافرين المغادرين والقادمين إلى المطارات العراقية 10 ملايين و 365 ألف و 935 مسافر وبعدهد رحلات بلغت 102812.

الطيران العماني ينقل 8.5 مليون مسافر في 2017



خلال العام 2017 ليصل إلى 68457 رحلة مقارنة بـ30978 رحلة في عام 2016. وشهد عام 2017 ضم عدد من الطائرات الجديدة كليا ليصل قوام اسطوله إلى 48 طائرة يتم استخدامها على 53 وجهة محلية وخليجية وعربية ودولية.

نقل الطيران العماني خلال عام 2017 نحو 8 ملايين و 542.2 ألف مسافر مقارنة بـ 7.7 مليون مسافر في 2016، بزيادة سنوية قدرها 10.9%. وشهدت حركة الطيران ارتفاعا ملحوظا خلال العام الماضي حيث ارتفع عدد الرحلات المنتظمة للطيران العماني

حركة النقل الجوي في المطارات المغربية تسجل ارتفاعا مهما في 2017

الجنوبية (106.23%). وهكذا، اجتاز مطار محمد الخامس للمرة الأولى حاجز 9 ملايين راكب، مسجلا 9,357,427 راكبا، بزيادة قدرها 8,60% مقارنة مع سنة 2016. وكانت نسبة النمو أكثر تجليا بالنسبة لمطارات طنجة (26.11%)، وفاس (24.93%)، وأكادير (15.74%)، ومراكش (11.96%). كما سجل رقم قياسي جديد لحركة المرور الداخلية التي تجاوزت حاجز مليوني مسافر، حيث بلغ عدد المسافرين مليونان و133 ألفا و287 شخصا. ويذكر أن الإحصاءات السنوية للمكتب الوطني للمطارات، كشفت أن الشحن الجوي شهد بدوره ارتفاعا كبيرا خلال عام 2017 أي 81,408.03 طن مقارنة مع 68,436.24 طن خلال سنة 2016.

وأوضح ذات المصدر، أنه باستثناء شطري إفريقيا والمغرب العربي اللذين شهدا زيادة طفيفة، فقد سجلت باقي الأسواق زيادات قوية، لاسيما أوروبا (12.17%) والشرق الأوسط والشرق الأقصى (13.08%) وأمريكا الشمالية (28.02%)، وأمريكا

كشفت تقرير للمكتب الوطني للمطارات، أن العام 2017 اعتبر سنة قياسية بالنسبة لمطارات المملكة التي استقبلت 20 مليونا و357 ألفا و866 مسافرا، بارتفاع هام بلغ حوالي 11.63 في المائة، مشيرا إلى أن هذا الارتفاع لم يتم تحقيقه منذ سنة 2010.



91 مليون مسافر عبروا مطارات السعودية في 2017

عبد العزيز بالمدينة المنورة، ومطار الطائف الدولي (الدولي) زيادة كبيرة في عدد المسافرين عام 2017، إذ بلغ عدد المسافرين عبرها نحو 78.046 مليون مسافر، بينما بلغت أعداد الرحلات في المطارات الدولية 593.866 رحلة.

أعداد المسافرين وصلت إلى 7.7% مقارنة بعام 2016، كما سجلت الرحلات نسبة نمو وصلت إلى 4.6%. وشهدت مطارات المملكة الدولية (مطار الملك خالد الدولي بالرياض، مطار الملك عبد العزيز الدولي بجدة، مطار الملك فهد الدولي بالدمام، مطار الأمير محمد بن

سجلت مطارات المملكة العربية السعودية نموا كبيرا في أعداد المسافرين خلال عام 2017، حيث وصل عدد المسافرين حسب الإحصائيات التي أصدرتها الهيئة العامة للطيران المدني السعودية 91.8 مليون مسافر، أفلتهم 741.293 رحلة، وحقت مطارات المملكة الـ 27 نسبة نمو مرتفعة في



مطار «تشانغي» بسنغافورة الأفضل عالمياً



احتفظ مطار تشانغي في سنغافورة بتصنيفه كأفضل مطار في العالم للعام السادس على التوالي، وأعلن عن ذلك في حفل توزيع جوائز أفضل مطار بالعالم لعام 2018 الذي أقيم في السويد 20 مارس الماضي . ووفق بيان صادر عن شركة «سكايتراكس» المتخصصة بتصنيف المطارات ومقرها المملكة المتحدة، يحتفظ هذا المطار بالمركز الأول منذ عام 2013، ليصبح بذلك أول مطار يحصل على اللقب ستة أعوام متتالية. ويُعد مطار تشانغي أحد أكبر مراكز النقل في آسيا، حيث سافر عبره 62.2 مليون مسافر عام 2017، ويخدم مئة شركة طيران تجري رحلات إلى أكثر من أربع مئة مدينة حول العالم.

شركة تركية تشيد مطار الخرطوم الجديد

النهائي من الاتفاق «إنشاء مطار عالمي» يليق بالسودان، ويساهم في دفع عجلة الاقتصاد. كذلك، كشف الركابي عن تفاوض مع الخطوط الجوية التركية لإنشاء شراكة مع الخطوط السودانية. من جهته، قال رئيس مجلس إدارة «سوما» إن «الشركة لها خبرة 30 عاماً في مجال البنى التحتية بأعلى جودة في كل الدول»، لافتاً إلى أن الخرطوم تعد من المواقع الاستراتيجية في العالم.

وجاء ذلك في بيان صادر عن وزارة المالية السودانية، قالت فيه إن المرحلة الأولى من المشروع تبلغ تكلفتها 800 مليون دولار، فيما تصل القيمة الإجمالية إلى 1.150 مليار دولار.

وعقب مراسم التوقيع، قال وزير المالية السوداني محمد الركابي: «إن الاتفاقية تمثل منطلقاً جديداً في مجال الاستثمار وتنفيذ مشاريع البنية الأساسية في السودان». واعتبر أن الاتفاقية تتماشى مع سياسات الدولة الرامية لإتاحة الفرص للقطاع الخاص الأجنبي والمحلي للاستثمار بطرق حديثة، وأشار إلى أن بلاده وضعت الهدف



وقعت الحكومة السودانية، اتفاقية مع شركة «سوما» التركية لبناء مطار الخرطوم الجديد عن طريق نظام «B.O.T» (البناء والتشغيل ونقل الملكية)، بقيمة تجاوزت أكثر من مليار دولار.

مطار أربيل يسير أول رحلة جوية دولية منذ حظر الطيران

من مطار أربيل منذ 29 سبتمبر الماضي رداً على استفتاء الاستقلال الذي أجري بإقليم كردستان. ورفعت بغداد الحظر جزئياً عن مطاري أربيل والسليمانية، فيما يشمل رحلات الحج والعمرة.

أربيل على متن طائرة تابعة للخطوط الجوية العراقية متجهين إلى جدة في السعودية. وأضاف أن أربعة آلاف شخص من إقليم كردستان سيؤدون العمرة هذا العام. وكانت السلطات الاتحادية في بغداد قد فرضت حظراً على الرحلات الدولية

شهد مطار أربيل الدولي في إقليم كردستان العراق، في 12 مارس انطلاق أولى الرحلات الدولية بعد حظر استمر أكثر من 5 أشهر.

وقال مدير الإعلام في وزارة الأوقاف بإقليم كردستان، نيز إسماعيل إن 150 معتمراً غادروا، مطار



مطار جديد في تونس بحلول 2030



أكد وزير النقل التونسي رضوان عيارة نية الحكومة التونسية في بناء مطار جديد بمواصفات عالمية في محافظة بنزرت بالقرب من العاصمة. وحسب الوزير تصل كلفة انجاز المطار 850 مليون دولار. من المقرر أن تطلق الحكومة التونسية مشروع بناء مطار جديد بين العاصمة تونس وولاية بنزرت بكلفة تصل إلى 850 مليون دولار. وتسعى تونس من خلال هذا المشروع إلى استقطاب المزيد من المسافرين خاصة وأنها تستعد هذه السنة لتوقيع اتفاقية «السموات المفتوحة» مع الاتحاد الأوروبي مما سيرفع المنافسة بين شركات الطيران ويزيد من دون شك في عدد المسافرين المتجهين إلى تونس. ويأتي قرار انشاء المطار الجديد في وقت تستعد فيه تونس إلى إجراء إصلاحات لتوسيع مطار تونس قرطاج بتكلفة تبلغ

ستسمح عملية توسيع مطار تونس قرطاج برفع طاقته الإجمالية إلى 7.5 مليون مسافر مقابل 5 ملايين مسافر حالياً.

حوالي 70 مليون دولار حيث أشار وزير النقل في هذا الصدد إلى أن المشروع الجديد لن يتم بموجبه التخلي مبدئياً على مطار تونس قرطاج الدولي. وحسب وزارة النقل

تشغيل مبنى المسافرين الجديد بمطار مسقط الدولي

(إيرباص وبوينج) الجديدة إضافة إلى برج للمراقبة ومجمع للأرصاء والملاحة الجوية مجهز بأفضل التقنيات العالمية الحديثة ومبنى الهيئة العامة للطيران المدني.

لافتتاح المرحلة الأولى من مشروع مطار مسقط الدولي في ديسمبر 2014، وشملت على مدرج الطائرات بطول (4) كيلومترات وعرض (75) متراً والذي يستوعب أضخم الطائرات في العالم من جيل طائرات

بدأ خلال شهر مارس 2018 التشغيل التجاري لمبنى المسافرين الجديد بمطار مسقط الدولي، الذي يعتبر بمثابة «نقطة اتصال محورية مع العالم». ويأتي تشغيل مبنى المسافرين الجديد مكملًا



اجتماع المجلس الاقتصادي والاجتماعي التحضيري للقمّة 29



عقد المجلس الاقتصادي والاجتماعي اجتماعه الوزاري التحضيري للقمّة العربية 29 وذلك يوم الخميس 12 أبريل بمدينة الرياض بالمملكة العربية السعودية.

وقد شارك في الاجتماع السادة وزراء المال والاقتصاد العرب، بحضور الأمين العام للجامعة الدول العربية والإدارات المعنية بالجامعة بالإضافة للمدراء العاميين للمنظمات العربية المتخصصة.

وقد شارك سعادة اللواء مهندس/ محمد إبراهيم أحمد شريف مدير عام الهيئة العربية للطيران المدني في اجتماعات المجلس التحضيرية للقمّة.

وقد سبق الاجتماع الوزاري اجتماع لكبار المسؤولين للمجلس الاقتصادي والاجتماعي والذي رُفع مشاريع القرارات للمجلس الوزاري للمصادقة قبل رفعها للقمّة.

وتضمنت مشاريع القرارات تقرير معالي الأمين العام للجامعة العربية عن العمل الاقتصادي والاجتماعي والتنمية العربي المشترك، والإحاطة علماً بالإجراءات التي اتخذتها الدول الأعضاء والأمانة العامة للجامعة والمجالس الوزارية العربية المتخصصة ومؤسسات العمل العربي المشترك لتنفيذ القرارات الاقتصادية والاجتماعية التنموية الصادرة عن القمّة العربية في دورتها 28 بالأردن ودعوتهم لمتابعة تنفيذ هذه القرارات.

وكما تضمنت مشاريع القرارات أيضاً ما يتعلق باستكمال منطقة التجارة الحرة العربية الكبرى وتطورات الاتحاد الجمركي العربي، فضلاً عن الموافقة على مشروع قرار حول الوثيقة العربية لحماية البيئة وتنميتها التي أعدها البرلمان العربي. كما وافق الوزراء على مشروع قرار حول الاستراتيجية العربية للحد من مخاطر الكوارث في المنطقة العربية 2030. كما اعتمد الوزراء «إعلان الكويت حول حماية وتعزيز حقوق الطفل الفلسطيني في ظل الانتهاكات الاسرائيلية»، والتوصيات الصادرة عن «المؤتمر الدولي عن معاناة

الطفل الفلسطيني في ظل انتهاك إسرائيل لاتفاقية حقوق الطفل»، وكلف الأمانة العامة للجامعة العربية متابعة تنفيذ «إعلان الكويت»، والتوصيات الصادرة عن «المؤتمر الدولي عن معاناة

الدورة 101 للمجلس الاقتصادي والاجتماعي

وقرارات المجالس الوزارية واللجان. كما تم التطرق ودراسة مشروع اتفاقية تبادل الاعفاء من الضرائب والرسوم على نشاطات ومعدات مؤسسات النقل الجوي العربية لعام 1979.



وتضمن جدول أعمال الدورة 101 للمجلس موضوع منطقة التجارة العربية الحرة الكبرى وتطورات الاتحاد الجمركي العربي، بالإضافة الى تقرير الأمين العام للجامعة الدول العربية حول ما تم تنفيذه من قرارات الدورة السابقة وجميع النشاطات بين الدورتين 100-101.

وتداولت هذه الدورة أيضاً مناقشة الملف الاقتصادي للقمّة العربية في دورتها العادية 29، المقرر عقدها في مارس المقبل بالرياض بالمملكة العربية السعودية، كما تم مناقشة التعاون بين منظومتَي الجامعة العربية والأمم المتحدة في الجوانب الاجتماعية والتنموية والاقتصادية، بالإضافة الى تقارير

شاركت الهيئة العربية للطيران المدني، بوفد يترأسه اللواء/ مهندس محمد إبراهيم شريف، مدير عام الهيئة، في اجتماعات الدورة العادية 101 للمجلس الاقتصادي والاجتماعي المنعقد من 4 الى 9 فبراير 2018 بمقر جامعة الدول العربية.

وبدأت الاجتماعات التحضيرية باجتماع اللجنة الاجتماعية تليها اللجنة الاقتصادية، ثم اجتماعات المجلس الاقتصادي والاجتماعي على مستوى كبار المسؤولين والمندوبين الدائمين، وصولاً للاجتماع الوزاري، والذي عقد برئاسة جمهورية السودان التي تسلمت الدورة الحالية من المملكة العربية السعودية.

القمة العربية الـ 29 بالظهران في السعودية

والرفض القاطع للاعتراف بالقدس عاصمة لإسرائيل بل القدس هي عاصمة لفلسطين العربية، والتحذير من اتخاذ أية إجراءات من شأنها تغيير الصفة القانونية والسياسة الراهنة.

كما تطرق البيان إلى الإدانة الشديدة للإرهاب والتطرف والتصدي لكل الأعمال العدوانية التي تستهدف الأمة العربية. كما أشاد القادة العرب بالجهود المبذولة من المجلس الاقتصادي والاجتماعي خاصة ومجالس الجامعة العربية عامة في متابعة قرارات القمم السابقة والعمل على تنفيذها بهدف تطوير التعاون الاقتصادي العربي، وزيادة التبادل التجاري وتدعيم وربط البنى التحتية في مجالات النقل والطاقة، وتعزيز الاستثمارات العربية - العربية بما يحقق التنمية الاقتصادية والإقليمية ويوفر فرص العمل للشباب العربي، وثنوا في هذا السياق ما تحققت من إنجازات في مجال التنمية المستدامة، والتطلع إلى استمرار تنمية الشراكة مع القطاع الخاص وإيجاد بيئة استثمارية محفزة مع تقدير الجهود المبذولة لإقامة منطقة التجارة العربية الحرة الكبرى والاتحاد الجمركي.



وبعد أن تفضل القادة العرب بإلقاء خطاباتهم، وبعد تداولهم في المواضيع المطروحة على القمة، واعتماد قراراتها، أنهوا أشغالهم بإصدار بيان ختامي تمحور بالخصوص حول التأكيد على مركزية قضية فلسطين بالنسبة للأمة العربية جمعاء وعلى الهوية العربية للقدس الشرقية المحتلة عاصمة دولة فلسطين. والتشديد على أهمية السلام الدائم في الشرق الأوسط كخيار عربي استراتيجي تجسده مبادرة السلام العربية كما تم التأكيد على بطلان وعدم شرعية القرار الأمريكي

انعقدت أشغال القمة العربية 29 (قمة القدس) في مدينة الظهران بالمملكة العربية السعودية بحضور العديد من أصحاب السمو والفضامة ملوك وأمراء ورؤساء 21 دولة عربية وذلك لبحث سبل تعزيز مسيرة العمل العربي المشترك والتصدي للتحديات والتهديدات التي تتعرض لها المنطقة العربية كما شارك في القمة عدد كبير من مسؤولين المنظمات والتجمعات الإقليمية والدولية. وقد ترأس أشغال القمة خادم الحرمين الشريفين الملك سلمان بن عبد العزيز آل سعود ملك المملكة العربية السعودية.

مشاركة الهيئة في الاجتماع التنسيقي الثاني بين الأمانات للمجالس الوزارية والمنظمات العربية



شاركت الهيئة العربية للطيران المدني في الاجتماع التنسيقي الثاني بين الأمانات للمجالس الوزارية والمنظمات العربية وذلك يومي 24-25 يناير 2018، بمقر الأمانة العامة لجامعة الدول العربية، لبلورة البرامج المقترحة في اجتماع التعاون العام (14) بين جامعة الدول العربية والأمم المتحدة جنييف 2018.

وناقش الاجتماع عدة بنود أهمها متابعة تنفيذ مصفوفة الأنشطة المشتركة للاجتماع (13) للتعاون العام بين منظومتي الجامعة العربية والأمم المتحدة تمهيداً لعرضها على الجانب الأممي في الاجتماع (14) للتعاون العام جنييف في عام 2018، كما يناقش البرامج والأنشطة المقترحة من الدول الأعضاء والمنظمات العربية المتخصصة خلال الفترة (2016-2018)، والمنظمات الأممية المقترحة مشاركتها في التنفيذ، أيضاً يناقش الاجتماع مشروع جدول الأعمال المقترح من الجانب العربي.

دور الطيران في التنمية المستدامة

على المستوى العالمي، ويشمل ذلك ضرورة استثمار الحكومات في البنى الأساسية لتلبية الاحتياجات المتزايدة وتحقيق ازدهار جديد نتيجة انتعاش قطاعي السياحة والتجارة، وكذلك ضرورة خفض مستوى انبعاثات غازات الدفيئة الناشئة عن النقل الجوي إلى أقصى حد ممكن.

وأشارت الدكتورة ليو أيضاً إلى ما ينتج عن جميع الجهات المعنية في قطاع النقل الجوي اليوم من قلق بالغ إزاء الحاجة الملحة إلى تعزيز تنمية الرأسمال البشري في هذا الشأن.

وأكدت الدكتورة ليو قائلة: «لا ينبغي لنا أن نعمل على زيادة مجموع عدد مهنيي الطيران من الجيل القادم فحسب، بل والحرص أيضاً على إدارة حركتهم بشكل متوازن بين البلدان وبين مختلف أرباب العمل» وواصلت حديثها قائلة: «ينبغي لنا أن نعمل أيضاً على توسيع نطاق عملنا والتعريف أكثر بمجال الطيران في المدارس الثانوية وفي صفوف الطلاب من الشباب، وأخص بالذكر الشابات، مع مواصلة العمل على مستوى الجامعات ولدى المهنيين من فئة الشباب».

وبعد الكلمة التي ألقته الدكتورة ليو، عرض رئيس هيئة مطارات مونتريال ومسؤولها التنفيذي الأول، السيد فليب رينفيل، تصميمًا مصغراً لكشك يبلغ طوله 3 أمتار سيُنصب قريباً في مطار بيير اليوت ترودو الدولي احتفالاً بتواجد الإيكاو بمدينة مونتريال وما تقوم به من دور في جعل هذه المدينة الكندية العاصمة العالمية للطيران المدني.



تضع خططاً للمساهمة في تحقيق أهداف الأمم المتحدة للتنمية المستدامة وأن ثمة مساعي للقيام باستثمارات دعماً لهذه الأهداف، إلا أن دمج التخطيط العام على نحو متكامل لأهداف التنمية المستدامة لم يرق في بعض جوانبه إلى المستوى المطلوب»، ومضت تقول: «من بين أبرز المسؤوليات التي تضطلع بها الإيكاو اليوم توعية صانعي القرارات الحكوميين بضرورة ترتيب أولويات أهدافهم لتطوير الطيران بشكل ملائم، بما يواكب تخطيطهم لأهداف التنمية المستدامة على نطاق أوسع».

كما تناولت الأمينة العامة للإيكاو موضوع الأولويات الملحة في مجال النقل الجوي، نظراً لأن هذا القطاع يواصل تحقيق نمو سريع

وجهد الأمينة العامة للإيكاو الدكتورة فانغ ليو رسالة هامة عن الطيران بوصفه أداة لتعزيز النمو الاقتصادي المستدام، وذلك أمام حضور رفيع المستوى في مجلس مونتريال للعلاقات الدولية (CORIM). وأكدت الأمينة العامة للإيكاو أن العديد من الدول الأعضاء في الإيكاو تشهد اليوم منعطفاً بارزاً على مستوى التنمية المستدامة المحلية، موجّهة رسالة هامة عن الطيران بوصفه أداة لتعزيز النمو الاقتصادي المستدام، وذلك أمام حضور رفيع المستوى بمجلس مونتريال المرموق للعلاقات الدولية (CORIM).

وأوضحت الدكتورة ليو قائلة: «إنه لأمر مشجّع للغاية أن نرى دولاً أعضاء في الإيكاو





مجلس الإيكاو يعتمد تعديلاً جديداً لإرساء نظام عالمي أكثر تكاملاً وأسرع استجابة لإدارة النقل الجوي العالمي

المجال الجوي المزدهم والمطارات النائية في البلدان النامية.» ومن المتوقع ألا تُسفر التغييرات الفنية الجديدة عن أثر يُذكر على الدول الأعضاء في الإيكاو وعلى قطاع النقل الجوي. ويسمح التعديل للدول وللقطاع بالانتقال بنظمهم وخدماتهم بالوتيرة التي تناسبهما. وأكد الرئيس أليو على «أن المجلس قرر أن هذا الانتقال المهم يمكن أن يتم من خلال نهج تدريجي يسهّل العوائد على الاستثمار ويضمن توافر الأساس الصلب قبل الانتقال إلى أساليب أكثر تقدماً». وقال «إن ذلك ستتج عنه مكاسب اقتصادية شاملة للدول وللمستثمرين بتحسين إدارة معلومات الطيران من خلال تبادل للبيانات يمتاز بالسرعة وضمان الجودة والفعالية من حيث التكلفة.»

وقد اعتمد تاريخ محدد وهو يوليو 2018 لبدء سريان التغييرات الجديدة على الملحق الخامس عشر، على أن يكون 8/11/2018 هو تاريخ وجوب تطبيق هذا التعديل.

البيانات الرقمية المتعلقة بالتشغيل البيئي، ويدعم أهمية ضوابط الجودة خلال مراحل عملية بيانات الطيران، ويدعم إدماج المنتجات الحديثة لمعلومات الطيران (مجموعات البيانات الرقمية) التي تسمح بإجراءات التدقيق والتحقق آلياً، فضلاً عن تقليل الحاجة إلى التدخل البشري. وسوف يمكن التعديل أيضاً من توفير قدرات جديدة لمستخدمي المجال الجوي، بما يتماشى مع خطة الإيكاو العالمية للملاحة الجوية. وأضاف الرئيس أليو «إن تحسين معلومات الطيران تعد مسألة ضرورية كي نمتلك نظاماً لإدارة الحركة الجوية يتسم بالتكامل والقدرة على التشغيل البيئي، ويمكن تقديم خدمات الملاحة الجوية من استيعاب مزيد من الحركة الجوية ضمن الحجم ذاته من المجال الجوي وخلال الفترة الزمنية نفسها.» وأضاف قائلاً: «من المتوقع أن تؤدي هذه التطورات الجديدة إلى الإسراع بالانتقال الجاري نحو اكتساب الإدارة العالمية للحركة لقدرات من شأنها أن تقلل التكاليف والآثار المترتبة على البيئة، مع تحسين الوصول إلى

في خطوة هامة نحو إرساء نظام عالمي أكثر تكاملاً وأسرع استجابة لإدارة النقل الجوي، اعتمد مجلس الإيكاو خلال دورته 213 الجارية تعديلاً جديداً على الملحق الخامس عشر لاتفاقية الطيران المدني الدولي (اتفاقية شيكاغو) يتناول «خدمات معلومات الطيران».

وأبرز الدكتور أولومويا بينارد أليو أن التعديل رقم 40 الجديد على الملحق الخامس عشر «يشكل خطوة هامة بينما يواصل الطيران انتقاله حالياً إلى بيئات إدارة المعلومات على صعيد منظومة الطيران الحديث. وهذا القرار الأخير من جانب مجلس الإيكاو سيُمكّن الآن عمليات النقل الجوي العالمي من إتمام الانتقال من العمليات القديمة الموروثة لخدمات معلومات الطيران التي تعتمد على الوثائق الورقية وينحصر تركيزها على المنتج إلى بيئة لإدارة معلومات الطيران تركز تماماً على البيانات لأغراض الطيران المدني العالمي.»

ويُعرف التعديل رقم 40 على الملحق الخامس عشر الحد الأدنى لنطاق البيانات لمبادلات

الاجتماع 38 للجنة الملاحة الجوية بالهيئة

الجوية (ATFM)، وكذا المبادرات الكفيلة بالرفع من أداء خدمات الملاحة الجوية.

تنفيذ مخرجات تحديث دراسة CNS/ATM بالمنطقة ومخرجات ورشة العمل حول التعاون المدني العسكري وإدارة تدفق الحركة

في إطار حرص الإدارة العامة للهيئة العربية للطيران المدني على إنجاح تنظيم اجتماعات اللجان الفنية بالهيئة في مواعيدها تم عقد أشغال لجنة الملاحة الجوية في دورتها 38 خلال يومي 29 و30 مارس 2018، بالجزائر- الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية بحضور 16 مشارك من 7 دول أعضاء الهيئة يمثلون كل من الجمهورية التونسية والجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية ودولة فلسطين وجمهورية مصر العربية ودولة قطر ودولة لبنان ودولة فلسطين ومنظمة الطيران المدني الدولي واتحاد النقل الدولي بالشرق الأوسط. وتناول الاجتماع عدة مواضيع ذات أهمية في ميدان الملاحة الجوية بالمنطقة العربية نذكر من بينها دراسة خطة الطريق حول



الاجتماع الأربعون للجنة السلامة الجوية بالهيئة

الجوية، ودراسة اوجه التعاون الاقليمي فيما يخص التحقيق في حوادث ووقائع الطيران، والتعاون في ميدان تدريب مراقبي السلامة الجوية وبرنامج الهيئة العربية للطيران المدني في ميدان السلامة الجوية بالنسبة لعامي 2019-2020.

المزيد عن اجتماع اللجنة

تقييم سلامة الطائرات الأجنبية والإطار القانوني لبرنامج التفتيش التابع للاتحاد الأوروبي والجوانب التقنية وقاعدة بيانات منظومة مراقبة الطائرات الأجنبية ومجالات التدقيق على سلامة الطائرات الأجنبية (SAFA). هذا، كما تم تحليل نتائج دراسة إنشاء الوحدة الاقليمية لمنطقة الشمال إفريقيا والشرق الاوسط لمراقبة السلامة

نظمت الهيئة العربية للطيران المدني الاجتماع الأربعون للجنة السلامة الجوية 2-4 أبريل 2018، بمقر الهيئة العربية للطيران المدني بالرباط بحضور 5 دول أعضاء يمثلون كل من الجمهورية التونسية ودولة فلسطين وجمهورية مصر العربية وجمهورية السودان والمملكة المغربية.

إنابة عن اللواء مهندس/ محمد إبراهيم أحمد شريف، مدير عام الهيئة العربية للطيران المدني، افتتح الاجتماع الأستاذ/ مجدي كمال الدين رياض، نائب رئيس لجنة السلامة الجوية، حيث رحب بالسادة أعضاء اللجنة تلتهم كلمة المهندس/محمد رجب، خبير الملاحة والسلامة، بالهيئة العربية للطيران المدني مؤكداً على أهمية الاجتماع في سياق التوجه نحو تطوير العمل الفني في مجال السلامة الجوية للهيئة والذي تمثل لجنة السلامة الجوية إحدى أذرعه الأساسية، مذكراً بأهمية المواضيع المدرجة في جدول الأعمال ومنتهمين التوفيق والنجاح للهيئة والدول الأعضاء.

وقد تناول هذا الاجتماع عدة مواضيع ذات الأهمية في ميدان السلامة الجوية بالمنطقة العربية حيث تم عقد خلال يومها الأول ورشة عمل حول مراقبة الطائرات الأجنبية يوم 2 أبريل 2018، تطرقت إلى عدة مواضيع من أهمها نظرة عامة على



الاجتماع التاسع والثلاثون للجنة النقل الجوي

المواضيع لترفع للمجلس التنفيذي في اجتماعه القادم لاتخاذ ما يراه مناسباً بشأنها .

الهيئة في دعم السياحة العربية بالإضافة إلى رزمة البرامج والأنشطة المقترحة لعامي 2019 و2020. وأصدرت اللجنة توصياتها في كل هذه

عقدت لجنة النقل الجوي اجتماعها التاسع والثلاثين بمقر الهيئة العربية للطيران المدني بالرياض-المملكة المغربية في الفترة 11-13 أبريل بمشاركة ستة أعضاء يمثلون دولة قطر، المملكة العربية السعودية، جمهورية مصر العربية، سلطنة عمان، دولة فلسطين والجمهورية التونسية، كما حضرها مشاركون كمراقبين من كل من المملكة المغربية، جمهورية السودان، دولة الكويت بالإضافة إلى الاتحاد العربي للنقل الجوي. وقد تدارست اللجنة مجموعة من المواضيع المدرجة في جدول أعمالها همت بالخصوص تقرير فريق العمل المكلف بإعداد القواعد الإسترشادية لحماية حقوق المسافرين الجوي، وكذا الإجراءات المتخذة لتنفيذ قرارات الجمعية العامة وتوصيات المجلس التنفيذي، وموضوع الاتحاد الأوروبي وشركات الطيران العربية ومستجدات اتفاقية تحرير النقل الجوي في الدول العربية، وإنشاء قاعدة بيانات للخبراء العرب في النقل الجوي ودور



الاجتماع 27 للجنة أمن الطيران

عقدت لجنة أمن الطيران بالهيئة اجتماعها 27 بالرباط بتاريخ 27-25 أبريل 2018.

وتدارست اللجنة مجموعة من المواضيع المدرجة في جدول أعمالها وهمت بالخصوص، متابعة تنفيذ توصيات المجلس التنفيذي (57) للهيئة، والخطة التشغيلية في مجال أمن الطيران لعامي 2019-2020 ومخرجات اجتماع ورشة عمل ثقافة الأمن وخلاصات الندوة الإقليمية للتسهيلات ومذكرة التفاهم مع جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية ونتائج اجتماع فريق خبراء أمن الطيران بالإيكو (مايو 2018).

وتقرير الاجتماع الأول لفريق خبراء أمن الطيران الدولي بالإضافة للخطة العالمية لأمن الطيران.

وتحديد إنشاء برنامج اعتماد المدربين في مجال أمن الطيران وقد أصدرت اللجنة توصياتها في مختلف هذه المواضيع التي سترفع للمجلس التنفيذي للاعتماد



الاجتماع الرابع عشر للجنة البيئة

مجال الطيران المدني الدولي (CORSIA) التي عقدها المكتب الإقليمي بالإيكو بالقاهرة. بالإضافة الى استعراض المقترح النهائي لدليل خبراء بيئة الطيران العرب. والخطة التشغيلية في مجال بيئة الطيران لعامي 2019-2020.

عقدت لجنة البيئة اجتماعها الرابع عشر للجنة، وذلك في الفترة من 18 الى 20 ابريل 2018 بمقر الهيئة بالرياض، و بمشاركة ممثلي كل من الجمهورية التونسية ودولة فلسطين والمملكة العربية السعودية ودولة قطر وجمهورية مصر العربية والمملكة المغربية.

وتطرق الاجتماع إلى استعراض آراء أعضاء اللجنة حول مقترح المجلد الرابع للملحق السادس عشر بشأن خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران المدني الدولي (CORSIA). ومناقشة مخرجات الندوة الإقليمية خطة التعويض عن الكربون وخفضه في



اجتماع مدير عام الهيئة العربية للطيران المدني مع رئيس الأكاديمية التونسية الفرنسية للتدريب في مجال أمن الطيران المدني

علي بنذل المزيدي من الجهود لصالح الطيران المدني في تونس وفي كافة الدول العربية. من جانبه قدم السيد حسن الصديق الشكر والتقدير للسيد اللواء الشريف علي هذا التكريم متعهدا ببذل المزيد لتطوير منظومة التدريب في المنطقة العربية.

مدير عام الهيئة العربية للطيران المدني، بتكريم السيد/ حسن الصديق، مدير عام، الأكاديمية التونسية الفرنسية للتدريب في أمن الطيران المدني بمناسبة الافتتاح الرسمي لمركز الايكاو الاقليمي لتدريب أمن الطيران المدني بالجمهورية التونسية. وقد أثني سيادته علي هذا الانجاز وشجع

في إطار تفعيل اتفاقية الشراكة والتعاون المبرمة بين الهيئة العربية للطيران المدني والأكاديمية التونسية الفرنسية للتدريب في مجال أمن الطيران المدني، عقدت الهيئة العربية للطيران المدني برئاسة سعادة اللواء مهندس/ محمد إبراهيم أحمد شريف وعضوية ممثلين عن الهيئة، اجتماعا مع رئيس الأكاديمية التونسية الفرنسية للتدريب في مجال أمن الطيران المدني، السيد/ حسن الصديق، وبحضور ممثلين عن الأكاديمية، وذلك يومي 12 و13 يناير 2018 بتونس- الجمهورية التونسية.

ويتضمن جدول أعمال تفعيل اتفاقية التدريب المبرمة بين الهيئة والأكاديمية. وقد خلص الاجتماع الى إبرام اتفاق تدريب تم بموجبه تكليف الأكاديمية باتخاذ كل ما يلزم لإجراء وإتمام جميع الدورات التدريبية المتفق عليها مع الجانب الليبي في مجالات الملاحة والسلامة وأمن الطيران والتي سيتم إجراؤها بتونس-الجمهورية التونسية. وعلى هامش الاجتماع، قام سعادة اللواء مهندس/ محمد إبراهيم أحمد شريف،



اختيار مدير عام الهيئة عضوا باللجنة العليا لجائزة «أفضل العرب»



- (1) - جائزة وسام القيادة العربية لعام 2017.
 - (2) - جائزة الشخصية الاقتصادية العربية لعام 2017.
 - (3) - جائزة أفضل رياضي عربي لعام 2017.
- كما تم الاعلان داخل الحفل عن القائمة الكاملة لأفضل مائة رئيس تنفيذي عربي لعام 2017 والذين تم تكريمهم وسط حضور مميز من وسائل الاعلام الدولية.
- تم اختيار سعادة اللواء مهندس محمد ابراهيم شريف عضوا في اللجنة العليا لجائزة أفضل العرب وهي اعلى هيئات الجائزة على الاطلاق. وقد أقيم حفل جائزة «أفضل العرب» يوم 17 مارس 2018 ببنديق هيتون بالعاصمة البريطانية لندن، وذلك بمشاركة واسعة من المؤسسات العربية الكبرى.
- وشهد الحفل تقديم الجوائز التالية:

الاجتماع التاسع والعشرون لفريق خبراء أمن الطيران بمنظمة الطيران المدني الدولي



وحضر هذا الاجتماع أكثر من 155 مشاركاً يمثلون 43 دولة عضو بالايكاو و14 منظمة دولية وإقليمية. ومن المواضيع التي ناقشها الخبراء خلال هذا الاجتماع نخص بالذكر:

- 1 - التطورات في مجال أمن الطيران منذ الاجتماع الثامن والعشرون لفريق الخبراء.
- 2 - الخطة العالمية لأمن الطيران (GASep).
- 3 - برنامج عمل فريق الخبراء ومجموعات العمل التابعة له.
- 4 - البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران (USAP).
- 5 - برنامج دعم التنفيذ والتطوير الخاص بالأمن (ISD-SEC).

شارك المهندس / عاطف عجيلي خبير أمن الطيران بالهيئة، في الاجتماع التاسع والعشرون لفريق خبراء أمن الطيران بالايكاو والذي عقد من 19 الى 23 مارس 2018 بمقر منظمة الطيران المدني الدولي بمونتريال - كندا. وتدرج هذه المشاركة في إطار حرص الإدارة العامة للهيئة على دعم التعاون والتسيق مع المنظمات الدولية والإقليمية بما يعزز حضورها وتواجدها الدولي والإقليمي بما يساعد في النهوض والرفع من القدرات البشرية للعاملين في قطاع الطيران المدني العربي ويساهم في تطور منظومة الطيران المدني في الدول العربية الأعضاء بالهيئة.

ورشة عمل مشتركة بين الهيئة العربية للطيران المدني والمؤتمر الأوروبي للطيران المدني حول «ثقافة الامن»



وأهميتها في التوعية على تحسين الأداء الأمني للعاملين في هذا القطاع، وكيفية ترسيخ ثقافة الامن من أجل تحسين الأداء العام في مجال أمن الطيران من خلال تحديد التحديات الأمنية المحتملة وتطوير أساليب التصدي للتهديدات الجديدة والناشئة التي تستهدف الطيران المدني العالمي.

يمثلون كل من وزارة النقل البريطاني، إدارة أمن النقل الأمريكية، الوكالة الإسبانية لسلامة وأمن الطيران، سلطة الطيران المدني الكيني، شركة الطيران «رايان ار» بالإضافة للمؤتمر الأوروبي للطيران المدني والهيئة العربية للطيران المدني.

وقد مكنت هذه الورشة من الاطلاع على مفهوم ثقافة الامن في مجال الطيران المدني

نظمت الهيئة العربية للطيران المدني بالشراكة مع المؤتمر الأوروبي للطيران المدني ورشة عمل حول «ثقافة الامن» في الفترة من 27 إلى 28 فبراير 2018 بالدار البيضاء - المملكة المغربية.

وحضر هذه الورشة حوالي 30 مشاركاً يمثلون 11 دولة عربية عضو بالهيئة، وأطرها خبراء ومتخصصين في مجال أمن الطيران

دورة تدريبية حول «التدقيق في مصالح خدمات الحركة الجوية»

موريتانيا، مصر والجزائر وممثلين عن شركات الطيران.

ونياحة عن سعادة المهندس/ محمد إبراهيم أحمد شريف مدير عام الهيئة العربية للطيران المدني، افتتح الدورة التكوينية المهندس/ محمد رجب، خبير الملاحة والسلامة الجوية حيث رحب بالمشاركين ميرزا أهداف الدورة والمتمثلة خاصة في رفع مستوى الخبراء لدى الدول العربية فيما يتعلق بمعايير الأيكاو التي تخص إدارة السلامة والتخطيط الفعال وإجراء عمليات تدقيق السلامة لخدمات الحركة الجوية ومراجعة مقتضيات التدقيق على السلامة والعناصر الحرجة لبرنامج مراقبة السلامة الجوية وتشجيع المعرفة وتبادل الموارد بين المهنيين في مجال السلامة في منطقة الدول العربية.



بالجزائر دورة تدريبية حول «التدقيق في مصالح خدمات الحركة الجوية» من 15 إلى 19 يناير 2018. حضر هذه الدورة 56 مشاركا من 5 دول أعضاء يمثلون كل من تونس، ليبيا،

نظمت الهيئة العربية للطيران المدني بشراكة مع الأكاديمية السنغافورية للطيران المدني، وباستضافة كريمة من الإدارة العامة للملاحة الجوية الجزائرية وتحت إشراف ورعاية معالي وزير الأشغال العمومية والنقل

الاجتماع الثامن لفريق عمل الاتصالات والملاحة والاستطلاع

وقرارات نخص بالذكر منها:

- حث الدول على ضمان التنسيق المستمر مع السلطات التنظيمية لطيف الترددات الراديوية (سلطات الاتصالات) والفريق العربي لإدارة الطيف لدعم موقف الإيكاو في اجتماع WRC واجتماعاته التحضيرية كما حث الدول على العمل على نحو وثيق مع سلطاتها في مجال الاتصالات السلكية واللاسلكية لضمان أن يعكس موقف الإيكاو بشكل مناسب على المستوى الوطني للدولة وكذلك على المستوى الإقليمي؛ ودعم موقف الإيكاو أثناء اجتماع WRC-19.

- الاتفاق على عقد ورشة عمل بشأن إدارة الترددات، بما في ذلك استخدام أداة الباحث عن الترددات، لفائدة دول الشرق الأوسط.

- تحديث الوضعية الحالية حول مدي تركيز وصلة البيانات OLDI/AIDC بما في ذلك نقاط الاتصال ذات الصلة.

- دعوة الدول لدراسة مشروع الإرشادات بشأن تنفيذ نظام الملاحة بواسطة الأقمار الصناعية في منطقة الشرق الأوسط (GNSS) وتزويد مكتب الإيكاو بالقاهرة بملاحظات قبل يوم 15 مايو 2018 قصد تقديم النسخة المعدلة خلال الاجتماع ANSIG/3 للدرس والاعتماد.



الآلية لمعالجة معطيات الرادار وخطط الطيران (OLDI/AIDC) بين دول منطقة الشرق الأوسط.

وقدم ممثل الهيئة العربية للطيران المدني خلال هذا الاجتماع عرضا مرئيا حول مخرجات ورشة العمل المشتركة مع المكتب الإقليمي للطيران المدني الدولي بالشرق الأوسط حول الملاحة بالأقمار الصناعية التي انعقدت بالرباط، يومي 7 و8 نوفمبر 2017 بالتعاون مع المفوضية الأوروبية ومتابعة لأهم التوصيات المعتمدة من قبل المجلس التنفيذي للهيئة.

وقد خلص الاجتماع إلى عدة توصيات

شارك المهندس/محمد رجب، خبير الملاحة والسلامة الجوية بالهيئة العربية للطيران المدني، في الاجتماع الثامن لفريق عمل الاتصالات والملاحة والاستطلاع التابع لمنظمة الطيران المدني الدولي-مكتب القاهرة، يوم 26 فبراير بالقاهرة.

ويهدف هذا الاجتماع إلى مناقشة المسائل المتصلة بمركز تنفيذ مشروع الشبكة المشتركة الافتراضية للطيران وخارطة الطريق الإقليمية للنظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية فضلا عن خطة الاستطلاع. كما ناقش الاجتماع التحديات التي تعوق تركيز وتنفيذ وصلات الاتصال بين المنظومات

الاجتماع الثالث للجنة أرصاد الطيران

كما قام ممثل الهيئة العربية للطيران المدني بتقديم ورقة عمل فنية تناولت مستجدات ندوتي العمل الخاصة بحزم التحسينات في منظومة الطيران المدني (ASBU) المنعقدتين بالتعاون مع المكتب الإقليمي الأوروبي ولشمال الأطلسي لمنظمة الطيران المدني الدولي (ICAO Eur/Nat) بالجزائر العاصمة وتونس العاصمة وأهم التوصيات التي تم التوصل إليها.

التحسينات في منظومة الطيران (ASBU) وما يتصل بهما من تخطيط على المستويين الوطني والإقليمي

- إجراءات التقييم المتكامل لموظفي الأرصاد الجوية لتحديد مستوى كفاءتهم وإجراء التدريب المستمر قصد ضمان المحافظة على مستوى هذه الكفاءة
- متابعة تنفيذ آليات استرداد تكاليف خدمات الأرصاد الجوية المقدمة للطيران المدني بالدول العربية.



شاركت الهيئة العربية للطيران المدني في الاجتماع الثالث للجنة أرصاد الطيران الذي انعقد بمقر الأمانة العامة للجامعة العربية - 27 و 28 فبراير 2018 القاهرة-جمهورية مصر العربية.

وقد حضر هذا الاجتماع إضافة عن ممثل الأمانة العامة لجامعة الدول العربية- إدارة البيئة والإسكان والموارد المائية السيد/ أشرف نور، كل من ممثلي الدول العربية التالية: دولة الإمارات العربية المتحدة والجمهورية التونسية والجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية والمملكة العربية السعودية والمملكة الأردنية الهاشمية ودولة الكويت ودولة ليبيا وجمهورية مصر العربية وممثل المنظمة العالمية للأرصاد الجوية. وتم خلال هذا الاجتماع دراسة النقاط التالية:

- المعايير الصادرة عن المنظمة العالمية للأرصاد الجوية (WMO) ومنظمة الطيران المدني الدولي (ICAO) وخطة الملاحة الجوية (GANP) ومنهجية حزم

مشاركة الهيئة العربية للطيران المدني في حفل تدشين مركز التميز الصيني العربي و الدورة التدريبية حول نظام «بيدو/GNSS»

Chengai Ran الرئيس المدير العام للمكتب الصيني للملاحة بالأقمار الصناعية إلى جانب العديد من رؤساء المؤسسات والشركات العاملة في المجال التكنولوجي والمؤسسات التعليمية التكنولوجية.

ويهدف مركز التميز الصيني-العربي بيدو/ GNSS بالمنظمة العربية لتكنولوجيات الاتصال والمعلومات، الذي يعدّ الأول من نوعه في المنطقة العربية، إلى توفير فضاء مفتوح للدول العربية لتنمية الكفاءات في مجال الملاحة عبر الأقمار الصناعية وتنمية البحث العلمي والتجديد التكنولوجي لتعميق المعارف المتخصصة لدى الشباب العربي الراغب في العمل على تطوير هذا المجال في المنطقة العربية. كما شاركت الهيئة العربية للطيران المدني بحضور المهندس/محمد رجب، خبير الملاحة والسلامة الجوية، في أول نشاط لهذا المركز والممثل في الدورة التدريبية للتعريف بنظام بيدو/ GNSS بعنوان : GNSS and BeiDou System Deep Understanding Training أيام 11 و12 و13 أبريل/نيسان 2018 بتونس وبحضور 45 مشارك من المختصين في الملاحة الجوية والمهتمين بالمجال من مهندسين اتصالات وأساتذة وطلبة من كل المنطقة العربية.



إمضاؤها مع المكتب الصيني للملاحة بالأقمار الصناعية (CSNO). وقد حضر هذا الحفل ممثلين رفيعي المستوى من جامعة الدول العربية وممثلي الحكومة التونسية وممثلين من الدول والمنظمات العربية والهيئات الدبلوماسية في تونس إضافة إلى سعادة سفيرة جمهورية الصين الشعبية ووفد صيني مكون من خبراء وأكاديميين برئاسة السيد شانجكي ران

شاركت الهيئة العربية للطيران المدني يوم الثلاثاء 10 أبريل/ نيسان 2018 في حفل تدشين مركز التميز العربي-الصيني بيدو/ GNSS بالمنظمة العربية لتكنولوجيات الاتصال والمعلومات الذي تم إنشاؤه بالمركب التكنولوجي - الغزالة بتونس، باستضافة كريمة من الجمهورية التونسية في إطار التعاون بين جامعة الدول العربية وجمهورية الصين الشعبية واتفاقية التعاون التي تم

ورشة العمل حول الاستعمال المرن للمجال الجوي (FUA) بالتعاون مع منظمة الطيران المدني الدولي

الورشة إلى تقديم تجارب الدول في مجال التعاون المدني العسكري قصد تقاسم أفضل الممارسات في هذا المجال وتبادل المعرفة والمعلومات بين المهنيين في منطقة الدول العربية مع وضع استراتيجية تنسيق مدني/عسكري متكاملة وخريطة طريق وذلك في ظل تزايد الطلب على استخدام المجال الجوي وتزايد الحاجة إلى التعاون مع عدة مستخدمين في المجال الجوي.

إن التعاون والتنسيق المدني/العسكري الفعال مطلوب ليس فقط لتلبية متطلبات الحركة الجوية المدنية والعسكرية في المستقبل من أجل زيادة السلامة والأمن والقدرة والكفاءة والاستدامة البيئية ولكن أيضا لتحقيق التشغيل البيئي والسلاسة والمواءمة.

وبازدياد شح المجال الجوي وتطور الحركة الجوية بالمنطقة العربية، يتعين على الدول أن تأخذ بنهج متوازن في إدارة المجال الجوي على نحو يكفل انسياب الحركة الجوية الدولية بسلاسة ويلبي احتياجات الأمن الوطني. أن التعاون الناجح يتطلب تعاونا يقوم على التواصل والتقييم وعلاقة وثقة مشتركين.



طيران ومصنعين. تم افتتاح هذه الورشة من قبل مدير عام النقل لوزارة الأشغال العمومية والنقل الجزائري والمدير العام للملاحة الجوية الجزائرية والمهندس/ محمد رجب، خبير الملاحة والسلامة الجوية نيابة عن سعادة المهندس/ محمد إبراهيم أحمد شريف مدير عام الهيئة العربية للطيران المدني، حيث تم الترحيب بالمشاركين والتأكيد على أهداف الورشة والمتمثلة خاصة في رفع مستوى الخبراء لدى الدول العربية فيما يتعلق بمعايير الأيكاو التي تخص التعاون المدني العسكري وتعزيز تنفيذ الاستخدام المرن للمجال الجوي (FUA). كما تهدف

في إطار حرص الهيئة العربية للطيران المدني في الرفع من قدرات أعوان الطيران المدني بدول أعضاء الهيئة، تم تنظيم وتنفيذ ورشة العمل حول الاستعمال المرن للمجال الجوي (FUA) بالتعاون مع منظمة الطيران المدني الدولي بالجزائر-الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية خلال الفترة 26-28 مارس 2018 وباستضافة كريمة من الإدارة العامة للملاحة الجوية الجزائرية وتحت إشراف ورعاية معالي وزير الأشغال العمومية والنقل بالجزائر- الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية بحضور 82 مشارك من ممثلي الدول العربية والأوروبية وعدة منظمات إقليمية ودولية وشركات

الاجتماع الأول لفريق خبراء أمن الطيران

عقد فريق خبراء أمن الطيران العربي اجتماعه الأول يومي 23-24 بالرباط، بحضور ممثلي ستة دول عربية بالإضافة إلى خبير أمن الطيران بالهيئة.

واستعرض الاجتماع المراحل التي سبقت أحداث فريق خبراء أمن الطيران وصلته بلجنة أمن الطيران بالهيئة، كما تداول الاجتماع في بيانات وتخصصات فريق الخبراء والنظام الداخلي للفريق، وتمت مناقشة أولويات أمن الطيران بالمنطقة العربية في سياق الخطة العالمية لأمن الطيران ومخرجات المؤتمر الإقليمي للأمن في إفريقيا والشرق الأوسط.



ورشة العمل حول "بيئة الطيران - الواقع والاتجاهات"

المجتمعية. - الانبعاثات العالمية (التكنولوجيا، التحسينات التشغيلية، التدابير القائمة على آليات السوق). - نظرة شاملة حول خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران المدني الدولي (CORSIA).



تم تنظيم ورشة عمل بعنوان «بيئة الطيران - الواقع والاتجاهات» في الفترة من 17 إلى 18 أبريل 2018 بمقر الهيئة بالرباط، بحضور 11 مشاركا يمثلون الدول العربية الأعضاء بالهيئة وقد ناقشت هذه الورشة جملة من المواضيع المهمة التي تسير المستجدات والتطورات التي يعرفها موضوع بيئة الطيران ومنها:

- الاتفاقات الدولية والتغير المناخي من منظور الأمم المتحدة. - الاتفاقات الدولية والتغير المناخي من منظور المنظمة الدولية للطيران المدني. - جودة الهواء المحلي والحد من ضوضاء الطائرات والمشاركة

دورة اقتصاديات المطارات

أقامت الهيئة العربية للطيران المدني دورة عن اقتصاديات المطارات في الفترة 26-30 مارس 2018 بمقر الهيئة بالرباط. وقد عرفت حضور 23 مشاركا يمثلون كل من المملكة المغربية ودولة ليبيا، والجمهورية التونسية.

وتطرقت الدورة لعدة محاور اقتصادية وعملية تتعلق بعمل المطارات خاصة بعد توجه نحو فصل الجسم الرقابي عن مقدمي الخدمة وأصبحت المطارات تعمل بصورة مستقلة. كما تطرقت الدورة لسياسات منظمة الطيران المدني الدولي ICAO فيما يتعلق برسوم المطارات والملاحة الجوية والإرشادات التي تقدمها في هذا الشأن والتركيز على أهمية مشاركة مستخدمي المطارات والملاحة فيما يتعلق بتحديد الرسوم. كما توقفت الدورة على تجارب بعض الدول والأساليب التي تتبعها لتحديد الرسوم وكيفية استخدامها وانعكاسها على تطوير الحركة الجوية.



الاجتماع الثالث للجنة قيادة الملاحة بالأقمار الصناعية لمنطقة

برنامج الملاحة بالأقمار الصناعية بالمنطقة ومتابعة مدى تنفيذ التوصيات والنشاطات ذات الصلة المعتمدة من قبل لجنة القيادة.



شاركت الهيئة العربية للطيران المدني في الاجتماع الثالث للجنة قيادة الملاحة بالأقمار الصناعية لمنطقة إفريقيا الذي انعقد بأديس أبابا يوم 5 ديسمبر 2017.

وقد حضر هذا الاجتماع 23 مشاركا ممثلين عن المكتب الإفريقي للملاحة بالأقمار الصناعية (JPO) والمفوضية الأوروبية (EC) والهيئة العربية للطيران المدني (ACAC) والاتحاد الإفريقي (UA) ومنظمة الطيران المدني الدولي-مكتب نيروبي والأسكنا (AFCAC) واللجنة الإفريقية للطيران المدني (ASECNA) ومختلف الجماعات الاقتصادية الإقليمية الإفريقية RECS (EAC, COMESA, IGAD, ECOWAS, ECCAS, UEMOA).

وترأس الاجتماع الثالث السيد فرانسيسكو كاريراس سيكيروس، رئيس وفد الاتحاد الأوروبي للاتحاد الأفريقي، والسيد الشيخ ولد بيذا، مدير البنية التحتية والطاقة في مفوضية الاتحاد الأفريقي. ويهدف هذا الاجتماع إلى تقديم التوجهات السياسية والاستراتيجية بشأن تحسين السلامة الجوية بالمنطقة الإفريقية من خلال تنفيذ



بقلم السيد / حسن ميرغني علي خير النقل الجوي بالهيئة

التباين الاقتصادي بين الدول

وأثره على تحرير النقل الجوي في مجموعات التعاون الإقليمية

الحركة الجوية الإفريقية إلى أوروبا وبهذا المفهوم لا نستطيع أن نصنفه كتكتل إقليمي اقتصادي.

ولكن وفي إفريقيا نفسها ظهرت تكتلات إقليمية اقتصادية كالمجموعة الاقتصادية لدول غرب إفريقيا ECWAS، مجموعة جنوب إفريقيا للتنمية SADC، مجموعة شرق إفريقيا EAC، ومجموعة السوق المشتركة لشرق وجنوب إفريقيا COMESA.

وفي العالم العربي هناك الهيئة العربية للطيران المدني ومع دورها في تنمية وتطوير الطيران المدني في المنطقة العربية فإنها تعمل في إطار منظومة اقتصادية متكاملة تتمثل في العمل العربي المشترك الذي يهدف إلى التنمية الاقتصادية في المنطقة العربية وعبر تنمية التبادل التجاري بين الدول العربية وإنشاء منطقة التجارة الحرة العربية ودعم النشاطات الأخرى كالسياحة. الهدف الرئيس من إنشاء هذه التكتلات الإقليمية هو دعم الاقتصاد والتنمية في المنطقة والنظر إلى المردود الكلي للدول وليس حصره في نشاط واحد كالنقل الجوي مثلا.

التباين الاقتصادي بين الدول:

في كثير من التكتلات الإقليمية هناك تباين واضح في الإمكانيات الاقتصادية

من أنها تعمل في النقل الداخلي فقط. وبما أن النظام الثنائي بين الدول هو السائد لجأت الولايات المتحدة لسياسة السموات المفتوحة OPEN SKIES التي تسمح بتبادل حقوق النقل مع الدول الأخرى ولكن في إطار النظام الثنائي. غزا هذا النظام الدول الأوروبية قبل أن يتم الإعلان عن الاتحاد الأوروبي وهو منظومة اقتصادية وسياسية متكاملة وتم تحرير النقل الجوي بين دوله في إطار هذه المنظومة التي يحكمها نظام سياسي واقتصادي متفق عليه يتم الالتزام فيه بما يشرعه البرلمان الأوروبي وتنفذه المفوضية الأوروبية وتكون المرجعية القانونية لتنفيذه المحكمة الأوروبية، ونتج عن ذلك انشاء منطقة نقل جوي مفتوحة Open Aviation Area OAA.

التكتلات الإقليمية:

نستطيع أن نقول أن إعلان الإتحاد الأوروبي في العام 1987 كان الدافع الرئيس لإنشاء التكتلات الإقليمية حول العالم في مجال النقل الجوي ونأخذ مثلا لذلك إعلان ياماسوكرو 1988 الذي أصبح فيما بعد قرار ياماسوكرو بعد أن تبنته القمة الإفريقية في توجو عام 2000 وقرار ياماسوكرو ارتبط بالنقل الجوي في إفريقيا وذلك خوفا من أن يؤدي إعلان الإتحاد الأوروبي إلى ضعف

انطلقت في نهاية السبعينات من القرن الماضي وفي كل من بريطانيا والولايات المتحدة تزامنا الدعوى لعدم أن تشغل الحكومات نفسها بنشاطات يمكن أن يقوم بها غيرها وتحديد القطاع الخاص فكان أن فتح الباب للخصخصة.

وكان مقصورا بالخصخصة كل النشاطات والخدمات التي يمكن أن يقوم بها القطاع الخاص والنقل الجوي لم يكن استثناء؛ بهذا المفهوم بدأت الخصخصة كتفكير أيديولوجي ليس نتيجة لضرورة اقتصادية كما حدث في بعض الدول لاحقا.

وقادت تجربة الخصخصة في مجال النقل الجوي للتفكير في رفع القيود عن شركات الطيران الخاصة ورفع الحماية عن الشركات الحكومية.

ابتدرت ذلك الولايات المتحدة في نهاية السبعينات من القرن الماضي وفتح المجال لسوق النقل الداخلي عبر برنامج رفع القيود المفروضة على الشركات الخاصة (DEREGULATION) وأصبح الوضع خاضعا كله للمنافسة الأمر الذي أدى لنمو الشركات منخفضة التكلفة التي كان الأب الروحي لها شركة ساوت وست SOUTH WEST التي أصبحت فيما بعد المثال الأهم في هذا المجال ومن أكبر الشركات العالمية في النقل الجوي بالرغم

بينها وهذا التباين ينعكس على مستويات شركات الطيران.

وإذا استثنينا الاتحاد الأوروبي والولايات المتحدة في سياستها الداخلية نجد أن النظام الثنائي هو الذي يسود بين الدول رغم الارتباط بالمنظومة الإقليمية.

فأي دولة ترى أنه من حقها أن تكون لديها شركة/ شركات طيران وأنها لا يمكن أن تتخلى عن شركاتها ومساهماتها في سوق النقل الجوي والوسيلة الوحيدة التي تلجأ إليها هي الاتفاق الثنائي لأنه لا يمكن فتح المجال لشركة مقتدرة لنقل كل الحركة.

قد ينظر الناس للواقع من هذا الجانب ولكن هناك وضع آخر يتمثل في الشركات المقتدرة نفسها التي لا ترغب أي واحدة منها في فتح المجال لمنافستها وبذلك تنهار المنظومة الإقليمية بأكملها رغم الموافقة على الترتيبات الإقليمية والاتفاقيات التي تمت في إطارها.

النظر إلى المنفعة المتبادلة:

الشركات الغير مقتدرة لا تستطيع الإيفاء بمتطلبات الحركة الجوية لخدمة اقتصاد بلادها لا في الحركة البينية بين دول الإقليم ولا للعالم الخارجي ولكنها تظل متمسكة بحقها المشروع وهو البقاء والمساهمة في حركة النقل وتقر لها منظمة الطيران المدني الدولي بذلك بدعوتها أن تساهم كل الدول في حركة النقل No Country Left Behind.

الشركات المقتدرة لا تفكر في الطرف الآخر وتسعى للاستحواذ على الحركة الجوية اعتمادا على قدرتها في النقل سواء الحركة البينية بين دول الإقليم أو ربطها بالعالم الخارجي.

لذلك يصبح التباين الاقتصادي هو العائق الأول لتطبيق سياسة تحرير النقل الجوي داخل أي إقليم.

ولكن يمكن أن يكون التباين الاقتصادي عاملا مساعدا لبقاء الشركات غير

المقتدرة إذا كان هناك تنازل من الشركات المقتدرة في بعض الجوانب:

أولاً: أن تنظر الشركات المقتدرة لربط حركة الإقليم بالعالم الخارجي بدلا من الاستحواذ على كل الحركة البينية.

ثانياً: يمكن إفساح المجال للشركات غير المقتدرة للعمل في مجال الحركة البينية والحصول على المنفعة التي تحفظ بقاءها.

ثالثاً: يمكن أن تكون الشركات غير المقتدرة رافدا للشركات المقتدرة لنقل الحركة العالمية.

رابعاً: على الشركات المقتدرة أن تقدم بعض المساعدات للشركات غير المقتدرة في حدود احتياجاتها الملحة.

خامساً: يمكن للشركات المقتدرة أن تسيّر بعض الخطوط المعطلة للشركات غير المقتدرة باسمها وحروف نداءها.

سادساً: التنسيق في العمليات التجارية كاستخدام الرمز المشترك.

هذه المعاملات في حد ذاتها نظرة مثالية للغاية فلا يمكن أن تدعم الشركات المقتدرة شركات تتنافس معها أو قد تنافسها في المستقبل وبمنظرة البقاء للأقوى فإن الشركات المقتدرة أنشأت لها روافد من نوع الشركات منخفضة التكلفة توفر لها جزءا كبيرا من الحركة البينية.

طبيعة الترتيبات الإقليمية:

تنشأ الترتيبات الإقليمية في إطار منظومات اقتصادية إقليمية يتوفر لها نظريا كل الضمانات التشريعية والدستورية لتنفيذ برامجها ومن ضمنها النقل الجوي.

وكان المأمول أن يتم الالتزام بالاتفاقيات التي يتم التوصل إليها بعد هذه المرحلة ورغمما عن ذلك يظل الوضع كما هو عليه ولا يؤبه حتى بالإجراءات الدستورية والتشريعات ويبقى النظام الثنائي هو الذي يسود وحتى لو تم تحرير كامل بين

دولتين فإنه عبر الاتفاق الثنائي وليس الترتيب الإقليمي الذي تمت الموافقة عليه.

لا نستطيع أن نقول أن المطلوب آلية تنفيذية للالتزام بالترتيبات الإقليمية لأن النظم التشريعية والدستورية هي الأساس لهذا الالتزام إلا أن يكون هناك خلل ما في إنشاء الترتيبات الإقليمية. فإذا نظرنا إلى التجربة الأمريكية نجد أن سياسة النقل بيد الإدارة الأمريكية فمنذ تطبيق سياسة رفع القيود عن الشركات Deregulation اختفى عدد من الشركات الكبيرة مثل بان أميركان وTWA لعدم قدرتهم على المنافسة كما نهضت شركات أخرى كشركة ساوت وست SOUTH WEST وهنا لم يكن هناك تباين اقتصادي لأنها دولة واحدة ولكن كان هناك تباين في مقدرات الشركات ولكنها فقدت هذا الوضع لفقدانها للحماية التي كانت تجدها قبل سياسة التحرير Deregulation.

أما تجربة الاتحاد الأوروبي فقد اختفت فيها ظاهرة التباين الاقتصادي بين الدول التي وافقت على منظومة الاتحاد الأوروبي ليتم النقل داخله كأنه دولة واحدة وليس لأي دولة منفصلة أي سلطة في رفض قرارات المنظومة التي يوجهها البرلمان وبرقابة وتنفيذ المفوضية الأوروبية وبأحكام المحكمة الأوروبية.

هذا الوضع غير متوفر لمعظم التكتلات الإقليمية الأمر الذي يؤدي إلى عدم الالتزام ببرامجها وقراراتها ويعود الوضع إلى التصرفات الفردية وهنا يتحكم التباين الاقتصادي بين الدول ومقدرات شركاتها على حركة النقل دون الحاجة للالتزام بأي سياسات للتحرير وتكون النتيجة أن هذا الوضع يمثل العقبة الرئيسية لتنفيذ سياسة تحرير النقل الجوي في هذه التكتلات الإقليمية.



المهندس / عاطف عجيلي

خبير أمن الطيران / مكلف بالبيئة بالهيئة

ثقافة أمن الطيران: لماذا؟ وكيف؟

- مبدأ التركيز على التوعية الأمنية.
- مبدأ التحفيز والاعتراف.
- مبدأ بناء مجتمع الامن.
ولتحسين وتطوير ثقافة الامن لا بد للمنظمة أن تضع جملة من الإجراءات والتدابير لتعزيز المفاهيم المتعلقة بالمعايير والقيم والسلوك وذلك بغرض النهوض بالمبادئ التالية:
- مواصلة تحسين الامن.
- النهوض بالوعي بالمخاطر الأمنية وزيادة اليقظة.
- تعزيز إرادة تحمل المسؤولية.
- تشجيع التفكير النقدي فيما يتعلق بأمن الطيران.
ولضمان نجاح ثقافة الامن داخل المنظمة ينبغي اتباع الخطوات التالية:
- الاتفاق على دعم القرارات والاتجاهات والاهداف لضمان قبولها والحرص على تنفيذها.

- تدعيم نظم التواصل وإرساء لغة الحوار والتفاعل بين جميع الموظفين (من القيادة وصولاً إلى أعوان التنفيذ).
- إرساء نظام جمع المعلومات والبيانات للتقييم والتحسين والتطوير.

الخلاصة:

من خلال إرساء ثقافة الامن، تضمن الدول الامتثال الكامل والفعال لإجراءات الامن. كما أن اعتماد ثقافة أمن قوية داخل المؤسسة من شأنها أن تساهم في وضع تدابير استباقية للتصدي للمخاطر ومواجهة التهديدات الجديدة والناشئة التي تستهدف الطيران المدني. ولا بد للدول عن طريق مؤسساتها وهيكلها أن تجعل من ثقافة الامن عنصراً أساسياً لتطوير وتعزيز امن الطيران لديها والمحافظة على بيئة عمل آمنة ومستدامة.

تهم اختيار وتدريب الموظفين والمحافظة على الكفاءات والقدرات العاملة في قطاع الطيران المدني بمختلف مكوناته.
2 - بالنسبة للتهديدات الجديدة والناشئة: إن الطيران المدني مستهدف بصفة مستمرة بأنواع مختلفة من التهديدات المتطورة والمعقدة من حيث التخطيط ووسائل التنفيذ المتبعة. وقد حرصت الايكاو أن تعالج هذا الموضوع بأكبر قدر من الجدية والمسؤولية وذلك عبر تعديل الملحق السابع عشر «الامن» والمراجعة الدورية لفاعلية قواعده القياسية مع اصدار بشكل دوري لوثيقة البيان العالمي بشأن سياق المخاطر لاستغلاله من الدول الأعضاء بالمنظمة كدليل ارشادي للاطلاع ومعرفة التهديدات الجديدة والناشئة ووضع الإجراءات الكفيلة للتصدي إليها.

ثقافة الامن كيف؟

إن ثقافة الامن، كما أسلفنا الذكر، ترتكز على الطابع المؤسسي من ناحية واحداث نظام مستقل وفي معزل عن التدخل البشري من ناحية أخرى. ولضمان استدامة ثقافة الامن ينبغي للدول توفير الموارد المادية الضرورية والموارد البشرية المؤهلة والمتخصصة. ومن المهم إدراك الفرق بين ثقافة الامن والتوعية الأمنية والتي هي الأساس، أي التوعية الأمنية، إجراءات رسمية تعتمد على المنظمات للتدريب وتنفيذ موظفيها. وتعد التوعية الأمنية ضرورية وعنصر من عناصر بناء ثقافة الامن. ولإرساء ثقافة الامن لا بد الأخذ في الاعتبار عددا من المبادئ تضمن استدامتها، ومن بين هذه المبادئ نشير إلى:
- مبدأ «الامن مسؤولية الجميع».

إن المقاربة الأمنية التقليدية لدى العديد من المنظمات ترتكز على المعلومة الأمنية والحماية المادية مع اهمال، غير متعمد، للعنصر البشري والذي يمثل مكون أساسي من مكونات منظومة أمن الطيران. وقد عرفت منظمة الطيران المدني (الايكاو) ثقافة الامن بالثقافة المؤسسية تشجع على تحقيق المستوى الأمثل من الأداء في مجال الامن. ويتمثل الفهم الشائع للثقافة المؤسسية في كونها مجموعة من المعايير والقيم والمواقف والفرضيات المتأصلة في التسيير اليومي للمؤسسات وتعكس تصرفات وسلوكيات جميع وحدات تلك المؤسسات وموظفيها ولا يمكن النظر في ثقافة الامن بمعزل عن الثقافة المؤسسية ككل.

ثقافة الامن لماذا؟

هذا السؤال لا بد من طرحه للتمكن من مواجهة تحديات أمن الطيران. حيث يعلم الجميع أن الطيران العالمي مستهدف بشكل مستمر للتهديدات والمخاطر وهو ما يتطلب من الدول وضع برامج وإجراءات أمنية استباقية ومرنة لمواجهة هذه التهديدات واحداث بيئة عمل آمنة يتوفر فيها على الحد الأدنى من مستويات الامن والسلامة. ومن أهم التحديات التي تواجه أمن الطيران نخص بالذكر لا الحصر كل من العوامل البشرية والتهديدات الجديدة والناشئة.

1 - بالنسبة للعنصر البشري: يعد هذا العنصر من أهم العناصر لضمان وجود منظومة امن طيران ناجعة وفعالة ويجب أن يشمل الاهتمام بالعنصر البشري جميع مجالات عمليات الطيران المدني. وللغرض يتعين على الدول أن تضع السياسات والإجراءات والتدابير التي



الأستاذ / حسين عايد

رئيس لجنة أمن الطيران بالهيئة العربية للطيران المدني
(دورة 2016 – 2018)

التهديدات والمخاطر المؤثرة للطيران المدني

1. التقديم:

سعيًا لتحقيق الهدف الاستراتيجي لدعم نهج مصفوفة المخاطر القائمة على اساس تقييم المخاطر للنظر في التدابير الامنية واحداث المستجدات بشأن المخاطر الحالية والتهديدات الناشئة واللاحقة التي يواجهها الطيران المدني للحد من الاعمال الارهابية والمستويات النسبية للمخاطر الحالية ويستند لذلك لتحليل الحوادث التي ظهرت على الساحة والمبلغ عنها من جهات استخباراتية وانفاذ القانون بجانب المنهجية والتقييمات المفصلة للمخاطر ببيان الايكاو بشأن سياق المخاطر العالمية في طبعها الاخيرة ولا يزال منذ سنوات عديدة يشكل الهدف الرئيسي للمجموعات الارهابية التي تهدد الطيران المدني، حيث ان المخططات التي تهدف لتفكيدها ويسعى اليها القائمين على المخططات الارهابية لإلحاق خسائر جسيمة كالخسائر الاقتصادية وبث الخوف والذعر لدى عامة الجمهور.

ويعتمد اختيار اهدفهم على قابلية الاختراق لجانب من جوانب منظومة الطيران المدني بداية من المناطق المفتوحة للجمهور بالمطارات بصفة عامة وصولا إلى الطائرات بصفة خاصة وذلك من خلال الدمج مع البيئة الامنية المتغيرة وتماهيا مع التطورات العالمية واسعة النطاق حيث ان الارهابيين يقومون بشن هجماتهم من اي مكان داخل منظومة الطيران المدني الدولي لاستغلال نطاق الضعف للوصول الى تحقيق هدفهم الهجومي من خلال دراستهم لنظم امن الطيران بفاعلية على مواقع الانترنت وابتكار أحدث الطرق لاستغلالها. ويهدف الوعي بالمخاطر المستمرة والاتجاهات الحديثة

لتمكين الدول من اليقظة واتخاذ الاجراءات الاستباقية بهدف التصدي للتهديدات ومساعدة مجتمع الطيران المدني على مزيد تعزيز وتحسين التدابير الامنية لأجل الردع والاستجابة بفاعلية ونجاعة.

والجدير بالذكر أنه طبقا لقاعدة البيانات الصادرة عن الايكاو تم رصد اثنين وعشرون فعلا من الافعال غير المشروعة خلال عام 2017.

2. التقييم الحالي للمخاطر العالية:

يوضح التقييم للمنهجية المستخدمة لإجراء تحليلات وتصنيف المخاطر لهذا العام أن استخدام الاجهزة المتفجرة الارتجالية سواء التي يحملها الشخص أو التي يصعد بها الراكب على متن الطائرة (الموضوعة بجسمه أو داخل امتهن) يشكل أكبر خطر وتهديد للطيران المدني ويصنف هذا الخطر ضمن فئة المرتفع.

كما صنف خطر كل من الهجمات الارهابية على المناطق المفتوحة للجمهور والهجمات باستخدام اسلحة الدفاع الجوي المحمولة (المانبادز) في مناطق النزاعات والاجهزة المتفجرة الارتجالية المخبئة في بضائع الشحن ضمن فئة «متوسط • مرتفع».

في حين أن خطر الهجمات المنفذة بواسطة الاسلحة الكيميائية والبيولوجية والاشعاعية التي وردت عن المخططات الاخيرة وتشير صنفت ضمن فئة «منخفض متوسط».

وتجدر الإشارة أن كل من الهجمات التي تنفذ عبر نظم الطائرات الموجهة عن بعد أو الهجمات عبر استخدام الاجهزة المتفجرة الارتجالية داخل خدمات التموين صنفت ضمن فئة «منخفض • متوسط».

وتهدف عملية التقييم والتصنيف لمختلف المخاطر التي تستهدف امن الطيران المدني إلى تزويد الدول الأعضاء بالايكاو بخريطة التهديدات والمخاطر العالمية وهذه الصورة العامة تساعد الدول الأعضاء على الحصول على المعلومات والدعم اللازمين لإجراء عمليات تقييم المخاطر لديها على الصعيد الوطني. مع الإشارة أن عملية التقييم والتصنيف تأخذ في الاعتبار من الفرضيات والتوقعات المتعلقة بمواطن الضعف وعواقب نجاح تنفيذ هجوم معين باستغلال مواطن الضعف في مكون من مكونات منظومة أمن الطيران العالمي.

وفي الختام، من المهم أن تعمل الدول على احداث آلية ناجعة وفعالة لتقييم المخاطر والتهديدات التي تستهدف الطيران المدني. مع ضمان التقييم الدوري والمستمر وفق المعلومات المتوفرة لديها سواء عبر أجهزتها المختصة أو من خلال تبادل المعلومات مع دول أخرى في إطار اتفاقيات ثنائية أو متعددة.

مع استمرار تطور التهديدات وتزايد المخاطر في ظل واقع متغير ومضطرب، فمن المهم ان يتم اعتماد منهجية واضحة وشفافة لتقييم المخاطر وتصنيفها، لتتمكن السلطات المعنية بأمن الطيران من التوقي عبر وضع الإجراءات الاستباقية للتخفيف من خطر هذه التهديدات والتصدي لأفعال التدخل غير المشروع. كما أن التدريب المستمر وبناء قدرات العاملين في مجال امن الطيران المدني من شأنه أن يرفع من مستوى الأداء ويضمن النجاعة في تنفيذ الإجراءات والتدابير المتعلقة بأمن الطيران.

أمراض قد تصيبك على متن الطائرة.. احترس منها

السمع. ووفقا للمعهد الأمريكي للصحة المهنية (NIOSH) فإن 88 ديسيل هو الحد المسموح به من الضوضاء لمدة أربع ساعات و85 ديسيل لمدة ثماني ساعات على متن الطائرة، بينما في الواقع فإن الضوضاء على متن طائرة عادة ما تتراوح بين 95 و105 ديسيل، وضجيج المحرك أثناء الإقلاع عادة ما يكون أعلى من 115 ديسيل. ويعد الركاب الذين يميلون إلى الجلوس بالقرب من محركات لفتترات طويلة من الزمن هم أكثر عرضة لخطر تطوير مشاكل في السمع على المدى الطويل. ومن الأفضل لك ارتداء سدادات الأذن لضمان الحماية من هذه المشاكل.

4 - اضطراب الرحلات الجوية الطويلة

عند السفر عبر عدد من المناطق الزمنية، فإن الساعة البيولوجية للجسم تكون خارجة عن التزامن مع وقت الوصول، وذلك لخوضها وقت نهار وليل مناقض للوقت الذي اعتادت عليه. وقد أظهرت الدراسات أن سبب اضطراب الرحلات الجوية الطويلة هو خلل في الساعة البيولوجية الطبيعية في الجسم المعروفة باسم "الإيقاع اليومي"، ولعل عدم وجود ضوء النهار، ونقص الأكسجين أثناء الطيران، وانخفاض ضغط الهواء في المقصورة، وساعات طويلة من الجلوس، يمكن أن تعطل دورة النوم والاستيقاظ الخاص بك وتساهم في الإصابة باضطراب الرحلات الجوية الطويلة.

وعليك بتغيير وقت النوم قبل موعد السفر وقبل الصعود إلى الطائرة، قم بتغيير ساعتك إلى وقت وجهتك. هذا التغيير البسيط يمكن أن يساعدك كثيرا على المستوى النفسي، ولك أن تعلم أن البقاء في مكان مظلم يمكن أن يؤخر أعراض اضطراب الرحلات الجوية الطويلة. لذا حاول قضاء بعض الوقت في الاستمتاع بشروق الشمس،

5 - الإمساك

تتسبب طول فترة الجلوس على متن الطائرة وفقدان الجسم للسوائل في بطيء عملية الهضم مما يتسبب في حدوث الإمساك، لتجنب ذلك من عليك خفض السرعات الحرارية والتحرك كلما أمكن إلى جانب شرب الكثير من الماء، وتجنب الكافيين.

2 - الجلطة: الجلوس لفتترات طويلة أثناء رحلات الطيران يزيد خطر الإصابة بجلطة الساق، وذلك وفقا لبيانات مركز استعلامات طب السفر، التي أكدت ارتفاع خطر الإصابة بجلطة الساق لدى المسافرين في رحلات طيران طويلة تزيد مدتها عن خمس ساعات. حيث يمكن أن يتسبب الجلوس لفتترات طويلة في الطائرة بإضعاف سريان الدم إلى الأوردة، مما قد يؤدي إلى تكون كتلات دموية تسد الأوردة وتؤدي لجلطة في الساق، فلذا على المسافرين الإكثار من تناول السوائل وتحريك أقدامهم أثناء الجلوس، إذ يعد ذلك وسيلة الحماية الأمثل من الإصابة بمثل هذه الجلطات.

وأظهرت الدراسة أن شخصاً من كل أربعة آلاف مسافر يصاب بأعراض الجلطة الدموية الوريدية بعد السفر على متن الطائرة والمكوث بمقعد النافذة لفترة تزيد على 4 ساعات متواصلة، كما يوصى الباحثون جميع المسافرين بضرورة الحركة والسير بممرات الطائرة ومد عضلات الساق وثيها والوقوف والجلوس كل ساعة كما ينصح النساء الحوامل وكبار السن عدم ارتداء جوارب أو أحذية ضيقة أو ضاغطة خلال الرحلة.

3 - مشكلات في السمع

خلال أي رحلة طويلة قد تمتد إلى أكثر من أربع ساعات، وتبعاً للمكان الذي تجلس فيه، أنت على أعتاب تعريض نفسك لفقدان

إذا كنت ممن يسافرون كثيرا على متن الطائرات لا بد وأن تعلم أن هناك أمراضا بعينها قد تصيبك خاصة إذا كانت رحلاتك تمتد لفتترات طويلة وقد جمعها "موسوعة المسافر" فيما يلي.. وجدت الدراسة أن معدلات نقل ركاب الطائرة لنزلات البرد تفوق بكثير معدل انتقال المرض على مستوى الأرض

1 - نزلات البرد

أوضحت دراسة جديدة أن الطائرات هي موطن لأمراض البرد، وأن الركاب أكثر عرضة للتعرض للإصابة بالبرد والانفلونزا أكثر من 100 مرة من الشخص العادي في حياته اليومية وفقا لمجلة أبحاث الصحة البيئية.

ووجدت الأبحاث الجديدة أيضا أن هذه الجراثيم المحمولة جوا لا تتأثر على الأرجح بمكان جلوسك لأنها ستتنتشر بجميع أنحاء الطائرة في ثواني معدودة، فعندما يعطس الشخص يمكن للجسيمات العالقة في الهواء أن تصل لمسافة 50 قدم، وتتشتت في كل الاتجاهات في جميع أنحاء الطائرة بسبب تدفق الهواء المستمر.

وفي ظل قلة عملية تدوير الهواء، تتحول الطائرة إلى مكان خصب لنمو الفيروسات والبكتيريا، لذلك يفضل توجيه فتحة التهوية مباشرة باتجاه الوجه لتجنب التقاط العدوى، كما يجب تناول الكثير من الماء والسوائل والحفاظ على نظافة الأيدي طوال فترة الرحلة.



تواصلوا معنا عبر صفحتنا

الطيران العربي



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

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

2017.. الأكثر أماناً من حيث حوادث الطائرات حول العالم

ركاب في أي حادث، كما مر (لغاية التاريخ المذكور) 792 يوماً بدون وقوع حادث لطائرة مدنية يسافر عن مقتل أكثر من مئة شخص. وذكرت المنظمة أنه «نظراً لأن الإجمالي المتوقع للرحلات الجوية على مستوى العالم خلال العام هو 36.8 مليون رحلة، فإن معدل الحوادث هو حادث طائرة ركاب دموي لكل 9.2 مليون رحلة.

المستمرة الدافعة إلى السلامة من جانب منظمات الطيران الدولية مثل إيكافو (منظمة الطيران المدني الدولي) وإياتا (اتحاد النقل الجوي الدولي).

وفي عام 2016، سجلت «شبكة سلامة الطيران» 16 حادثاً أسفروا عن مقتل 303 شخص، بينما سجل تاريخ 31 ديسمبر 2017 فترة قياسية بلغت 398 يوماً لم تتورط خلالها شركة خطوط جوية تشغل طائرات

يجسد غياب كوارث جوية كبيرة في 2017 تحسناً مستمراً في الامن الجوي، لكن هدف الانعدام التام للحوادث لا زال يشكل تحدياً في سماء تزدحم بالطائرات.

ومع اجمالي عشرة حوادث لطائرات نقل مدني يزيد عدد ركابها عن 14، خلفت 44 قتيلاً، فإن سنة 2017 «كانت السنة الأكثر أماناً تاريخياً سواء من ناحية عدد الحوادث أو الضحايا»، بحسب ما اعلنته «شبكة سلامة الطيران»، وهو موقع مختص يرصد حوادث الطيران في العالم منذ 1996.

وقالت شبكة سلامة الطيران المدني، إن عام 2017 هو الأكثر سلامة في التاريخ من حيث عدد حوادث الطائرات حول العالم.

وأشار تقرير الشبكة التي تتخذ من بروكسل مقراً لها إلى أن العام المنصرم لم يشهد تحطم أية طائرة ركاب في أي مكان في العالم بالنسبة لشركات الطيران التجاري رغم أن عام 2017 هو الأكبر من حيث عدد الرحلات الجوية على الإطلاق.

وصرحت شبكة سلامة الطيران أيضاً أن عام 2017 «كان الأكثر أماناً على الإطلاق، سواء من حيث عدد الحوادث الدامية أم الوفيات».

وقال رئيس المنظمة، هارو رانتر، إنه منذ عام 1997، يتراجع متوسط حوادث الطائرات بشكل ثابت ومستمر، وهو ما يعود للجهود



خسائر «ثقيلة» لحوادث الطيران منذ بدء 2018

«ساراتوف» بعد مدة قصيرة من إقلاعها، ولقي 71 راكباً مصرعهم جراء الحادثة. وعقب ذلك، سقطت طائرة إيرانية في رحلة داخلية، بمنطقة جبلية، فأدت الحادثة إلى مقتل 59 راكباً و6 من أفراد الطاقم. وفي السادس من مارس، قتل 39 شخصاً جراء تحطم طائرة نقل روسية قرب قاعدة حميميم العسكرية شمال غربي سوريا قبل هبوطها.

ويوم الأحد 11 مارس، لقي 11 شخصاً حتفهم في إيران، جراء تحطم طائرة تركية خاصة كانت في طريقها من الشارقة إلى اسطنبول. تبعاً لذلك، فإن مئات الأشخاص فقدوا حياتهم، جراء حوادث الطيران، حتى وإن ظل الاعتقاد سارياً بأن السير في الأجواء أكثر أماناً وراحة من التنقل براً.



طائرة تركية تابعة لشركة «بيغاسوس»، من المدرج إلى الحافة، في مطار طرابزون، شمالي تركيا، لكن الركاب المئة والثمانية والستين نجوا من الكارثة.

وفي الحادي عشر من شهر فبراير الماضي، تحطمت طائرة روسية تابعة لشركة

سجلت حوادث الطيران منذ 2018 أحداثاً مأساوية وخسائر هائلة، كان أحدثها سقوط طائرة بنغالية، في مطار كتمانديو بنيال، مما أسفر عن مقتل 50 شخصاً على الأقل، فيما جرى إنقاذ 17 آخرين.

وبدأت حوادث الطيران، في 2018، بانزلاق



معرض أبو ظبي للطيران 2018

الهيكوبتر للمرة الثانية، حيث يهدف إلى عرض جميع أنواع طائرات الهيكوبتر المستخدمة في كافة القطاعات. ويمنح المعرض فرصة الإلتقاء برواد مجال التصنيع، والتوزيع والشركات الداعمة، والتعرف على مجموعة واسعة من طائرات الهيكوبتر وشهد المعرض توقيع صفقات خلال الدورات الأربع الماضية بنحو 9 مليارات درهم اماراتي، فيما ارتفعت قيمة الصفقات إلى 12 مليار درهم اماراتي خلال هذه الدورة الخامسة.

ستريم»، «امبراير»، وبومباردييه، وسيسنا، و«بوينغ بزنس جت»، بجانب الشركاء الاستراتيجيين المحليين والإقليميين في هذا المجال. وتم عرض أكثر من 110 نموذج للطائرات سواء كانت من طراز الطائرات الخاصة خفيفة الوزن أو الثقيلة، ليحظى محبي الطيران بفرصة استكشاف والتعرف على تفاصيل الطائرات وجميع الخدمات المتعلقة بالطيران. كما شهد معرض أبو ظبي للطيران تنظيم معرض أبو ظبي لطائرات

تحت رعاية سمو الشيخ هزاع بن زايد آل نهيان، نائب رئيس المجلس التنفيذي لإمارة أبو ظبي، نظمت على مدار ثلاثة ايام، الدورة الخامسة من معرض أبو ظبي للطيران 2018، في مطار البطين للطيران الخاص، أول مطار متخصص في مجال طيران رجال الأعمال في المنطقة. وقد تم تصميم معرض أبو ظبي للطيران لجلب عارضين رئيسيين في الطيران العام ورجال الاعمال في قطاع الصناعة بدءاً من المديرين التنفيذيين الى كبار صناع القرار والمسؤولين الحكوميين المشاركين مع صناعات الطيران والفضاء.

وركز الحدث، الذي نظم ايام 26-27 فبراير، على تقديم وعرض أحدث المنتجات والابتكارات الحديثة في مجال تكنولوجيا الطيران.

ووصلت مساحة المعرض الكاملة إلى 60 ألف متر مربع من مساحة مطار البطين للطيران الخاص، استقبلت أكثر من 18 ألف زائر من قطاعي الطيران والفضاء.

وضمنت منصة المعرض أكثر من 300 من المصنعين والموردين، ومن بينها شركة «داسو للطيران»، «جلف



كيف ستبدو طائرات الركاب في العام 2068؟

يتراوح بين 9 و12 شخصاً، ما يجعل من الطائرات بمثابة سيارات الأجرة في المستقبل القريب. ولكن عندما يزيد عدد الطائرات في المدن في المستقبل، من سيقوم بقيادتها، وهل ستكون أعداد الطيارين كافية في ذلك الوقت؟ تقول باسكال ترافيرس، المدير العام في شركة «إيرباص» إن التقديرات تشير إلى أن صناعة الطائرات التجارية سوف تحتاج إلى حوالي 600 ألف طيار في السنوات الـ20 المقبلة، مقارنة بـ200 ألف طيار يعملون اليوم.



الطائرات. ومن المتوقع، أن تصبح غالبية الرحلات قصيرة المدى، كهربائية خلال العقود القليلة المقبلة، ما سيغيّر طريقة تفكيرنا حول الرحلات الجوية، إذ أن الطائرات الكهربائية تصدر ضجيجاً أخف، وبالتالي يمكن قيادتها بالقرب من أماكن العيش والعمل. وتطمح العديد من مشاريع الطيران الإلكترونية الجديدة، إلى الحد من وسائل النقل البرية بين المدن وداخلها، من خلال تصميم طائرات صغيرة تتسع لعدد أشخاص

إذا قام بعض المسافرين عبر الزمن منذ العام 1968، بزيارة أحد المطارات العصرية من حول العالم الموجودة اليوم، سيشفرون بالدهشة حتماً بالتغيرات الكثيرة التي طرأت على شكل وتصميم المطارات عبر السنوات.. ولكن، بالتأكيد لن تكون الطائرات أحد العوامل المسببة للدهشة هذه! ورغم أنه قد طرأت تغييرات وتحسينات واسعة من ناحية المواد والمحركات والأجهزة الإلكترونية في الطائرات، - ما ساعد العام 2017 على حصوله على لقب العام الأكثر أماناً في تاريخ الطيران - إلا أن الطائرات التجارية لا تزال في هيكلها وشكلها الخارجي، تُشبه الطائرات ذاتها التي عرفها العالم في ستينيات القرن الماضي.

ولكن، يتساءل العديد من المهتمين بمجال الطيران، عما إذا كان سيبقي عالم الطيران على حاله بعد خمسين عاماً من اليوم. هل سنتعرّف على الطائرات في العام 2068، كما نعرفها اليوم؟

وقد بدأ العمل على طائرات المستقبل منذ الآن، ولا شك بأن تقنيات الدفع الكهربائي تُؤدي دوراً رئيسياً في مجال تطوير تصاميم

أحدث تجربة لأكبر طائرة في العالم

وأضاف، أن الطائرة أجرت عدة رحلات يوم 24 و25 فبراير، لمراجعة عمل المحركات والأنظمة على متن الطائرة. وأشار أن أقصى سرعة وصلت لها الطائرة خلال التجارب بلغت 46 ميلاً في الساعة أي (74 كم/س).

ويبلغ طول جناحيها 117 متراً، ويصل وزنها إلى 230 طناً وارتفاعها 15 متراً، كما تم تجهيزها بـ 28 عجلة. وتسمح الخصائص التقنية للطائرة بنقل حمولة تصل إلى 250 طناً.

وتخطط الشركة لاستخدام الطائرة العملاقة كمنصة لإطلاق الصواريخ، حيث سوف يقومون بشحن بضائع إلى المدار المنخفض للأرض. وفي المرحلة الأولى سوف تحمل الطائرة صاروخاً واحداً، ولكن في المستقبل يمكن أن يزداد العدد ليصل إلى 3 صواريخ. ومن المتوقع أن تجرى الطائرة أول رحلة تجريبية في عام 2019

الأعمال الأمريكي الشهير بول ألين على صفحته في «تويتر»، مصحوباً بتعليق، بأن الطائرة أجرت عدة تجارب على مدرج الإقلاع والهبوط.

ظهر على موقع التواصل الاجتماعي، فيديو لتجربة أول نموذج لأكبر طائرة في العالم، والمعروفة باسم «ستراتولونش». ونشر المقطع أحد رؤساء المشروع، رجل



كونكورد تسافر من لندن إلى نيويورك في 3 ساعات فقط

يطور الباحثون طائرة جديدة من طراز «كونكورد» يمكنها الطيران من لندن إلى نيويورك في 3 ساعات ونصف الساعة فقط. وتقدمت Boom Supersonic بنموذج أولي لطائرة قادرة على السفر بسرعة 1668 ميلاً في الساعة، ويمكنها اختبار أول رحلة لها في وقت مبكر من نهاية هذا العام. وأعلنت الشركة عن تسليم محرك رئيسي للطائرة ذات المقعدين.



اختبار أضخم محرك طائرة بالعالم



كشفت صحيفة «ديلي ميل» عن صور أكبر محرك نفاث في العالم، وهو ينطلق في السماء للمرة الأولى، قبل رحلته التجارية الأولى المخطط لها في عام 2020، ويدعى المحرك الضخم بـ «GE9X»، وهو نفس سعة وطول هيكل طائرة بوينج 737، حيث تجري شركة الطيران «جنرال إلكتريك»، بناء النسخة الأخيرة من طائرة بوينج 777، ويصل قطر المحرك العملاق إلى 134 بوصة، ويصل حجمه إلى 11 قدماً، حيث يعد المحرك الجديد هو الأضخم في العالم، وذكرت الصحيفة أن شركة جنرال إلكتريك بدأت، الآن تجارب الطيران على النموذج الأولي، بعد أن أدت التأخيرات الناجمة عن المشاكل الفنية إلى إيقاف الاختبارات التي كان من المقرر عقدها في أواخر العام الماضي.

أول طائرة تعمل بالطاقة النووية في العالم



يمكن للمفهوم الجديد للطائرات ذات التكنولوجيا النووية أن يحدث ثورة في مجال السفر لمسافات طويلة، باعتبار أن سرعتها تفوق الصوت، فضلاً عن أنها صديقة للبيئة. هذا المشروع بدأ عندما صممت شركة (أوسكار فينالس) الإسبانية نموذجاً جديداً «للطائرة النووية» شبيهاً بسفينة فضائية، حيث يمكن لهذه الطائرة أن تختصر زمن الرحلات بشكل قياسي، إذ لن تستغرق الرحلة من لندن إلى نيويورك سوى ثلاث ساعات فقط، إلى جانب انعدام إنتاجها لأي انبعاثات كربونية طوال الرحلة. وتستطيع الطائرة الوصول إلى سرعة قصوى تقدر بـ 1.5 ماخ (قياس يبين معدل السرعة الحقيقية إلى سرعة الصوت)، أي حوالي 1.150 ميل في الساعة. وتحمل الطائرة اسم (Magnavem)، وتعني باللغة اللاتينية «الطير الكبير» وفقاً لمخترعها، ويمكنها الحصول على طاقتها من «مفاعل الاندماج»، وذلك بالاعتماد على عملية مماثلة لتلك التي تبقي الشمس محترقة، وهو ما سيوفر كمية قياسية من الطاقة الكهربائية. والاندماج النووي أو «مفاعل الاندماج»، هو عملية تحاكي ما يحدث داخل الحقل المغناطيسي الذي يبعث طاقة من الهيدروجين بشكل مضبوط لإنتاج الطاقة التي يمكن استخدامها. كما تتميز الطائرة بنظام تنظيف ثاني أكسيد الكربون، ما يجعلها صديقة للبيئة، ويفضل تقنياتها الداخلية المتقدمة، يمكن شحنها بسرعة كبيرة خلال وجهتها. ومن شأن نظام الذكاء الاصطناعي الداخلي أن يحسن وظائف الطائرة، بينما تتحكم مشغلات البلازما في تدفق الهواء إلى الأجنحة وفي جسم الطائرة. ويعتقد فينالس، أن طائرته التي عمل عليها لأكثر من عام، يمكن أن تحمل 500 راكب، وأنها ستكون جاهزة للتصنيع في غضون 10 إلى 15 عاماً.

رأي وأمل



بقلم المهندس / إبراهيم بنعمر
رئيس تحرير مجلة الطيران العربي

وقد وصل عدد الشركات المستثمرة في القطاع إلى 130 شركة تشغل أزيد من 12 ألف عامل وإطار بالإضافة لألاف مناصب الشغل غير المباشرة ومن أبرز هذه الشركات بوينغ وإيرباص وبومبارديه وسفران بالإضافة إلى شركات أخرى في طور إنشاء وحداتها ومنها ألكوا وهيكل، وسيليا، وطاليس، كما تم التوقيع على اتفاقية مع شركة (آل أتش افيا سيون المغرب) تسمح لشركة بإنشاء وحدة صناعية لإنتاج طائرات من نوع (آل - إتش 10) مما سيمكن من تصنيع طائرة بشكل كامل في المغرب.

ويستهدف المخطط الصناعي في أفق 2020 إحداث 25 ألف وظيفة جديدة وجلب 100 مستثمر جديد في قطاع الطيران، ورفع قيمة الصادرات إلى ملياري دولار، وتتنوع بين صناعة أجزاء الطائرات وقطع الغيار والمعدات والتجهيزات الفنية إلى الإلكترونيات والكابلات والأسلاك الكهربائية وأنظمة تشغيلها وعجلات الطائرات وصناعات متعددة أخرى تدخل في مكونات القطاع. وقد صنفت وكالة بلومبيرغ (المغرب) ضمن مصاف الدول المتقدمة وفق مؤشر الابتكار اعتبارا لنجاح سياسة التطوير في مجال التصنيع.

ولتلبية الطلب المتزايد من الموارد البشرية المتخصصة وخدمات المستثمرين في قطاع صناعة الطيران وخاصة في مجال التكوين والتدريب، تم إنشاء معهد لمهن الطيران الحديثة في مجالات لحام الطيران والموارد المركبة لمعدات الطائرات، والميكاترونك ومعدات التحكم الرقمي، وتكوينات أخرى تؤمنها فضاءات وقاعات وتجهيزات المعهد وفق المعايير والمقاييس

300 مليون مسافر وتضاعف العدد لما يناهز 100 مرة خلال الخمسين سنة الماضية.

كما أن القيمة المضافة الكبرى لقطاع الطيران المدني والنقل الجوي تجلت في مساهمته المعتبرة في الدخل القومي للمنطقة العربية فاقت في بعض الدول 10% وهي مساهمة وازنة ورائدة تؤكد على دور النقل الجوي كقاطرة أساسية في العجلة الاقتصادية ومساهمته القوية في تنفيذ أهداف خطة التنمية المستدامة للطيران المدني الدولي في أفق 2030. ولم يقتصر هذا الاهتمام على اقتناء الطائرات وتشبيد المطارات، بل انتقلت بعض الدول إلى النموذج الأهم في صناعة الطيران وهو التصنيع بالأساس، وخير مثال ما تعرفه التجربة المغربية من نجاحات في سياق إدراج صناعة الطيران ضمن القطاعات الاستراتيجية الكبرى، حيث أصبح الطيران المدني المغربي خاصة منذ 2013 تاريخ افتتاح المحطة الصناعية المتدمجة الخاصة بمهن الطيران والفضاء «ميدبارك» بالقرب من مطار محمد الخامس بالدار البيضاء حيث تحول المغرب إلى إرساء أرضية متميزة جاذبة للمهنيين والمهنيين والمستثمرين والصناع في هذا القطاع الحيوي وترسخت بدخول العديد من الشركات الدولية الرائدة في صناعة الطيران، واستقرارها في المغرب واستثمارها ملايين الدولارات من خلال بناء مصانع ومركبات ضخمة تشغل العشرات بل المئات من الأيدي العاملة والمتخصصين والمساهمة في تكوين العديد من المختصين في المهن المطلوبة وفق المعايير الدولية للأمن والسلامة وفي إطار أنظمة إيكولوجية حديثة.

تشمل منظومة الطيران المدني العربي في طياتها العديد من المكونات المتداخلة تتمثل فيها الجهات الرسمية المشرفة على القطاع من سلطات حكومية وهيئات مختصة وجهات تنفيذية وتشغيلية من شركات طيران وإدارات مطارات وأكاديميات ومراكز ومعاهد وكليات التكوين والتدريب وبالإضافة إلى المصنعين ومقدمي الخدمات لمختلف مكونات هذه المنظومة.

ونسجل اليوم بكل اعتزاز ما تعرفه ساحة الطيران المدني العربي من تطورات وإنجازات قوية في بنيات صناعة الطيران في مناطق متعددة من الخريطة العربية جاءت نتيجة الاستثمارات الضخمة في هذا القطاع الحيوي والمقدرة بملايير الدولارات من خلال اقتناء وشراء مئات الطائرات الحديثة من كل الأنواع والأحجام، وتوسيع وتشبيد عشرات المطارات الدولية المرتبة في مصاف المطارات الأوسع والأحدث عالميا، وتجهيزاتها الملاحية المتطورة ومعداتنا الفنية ذات التكنولوجية الدقيقة.

دون أن ننسى الاهتمام المتزايد بسياسة التكوين والتدريب لصقل معارف وتأهيل الموارد البشرية وفق النماذج العالمية. إن هذه المؤشرات تؤكد على مدى الأهمية البالغة التي أصبحت توليها الدول العربية لقطاع الطيران المدني ودعمه لترسيخ مكانته كمحرك ناجع للتنمية الاقتصادية.

ثمار هذه القفزة النوعية الرائدة تتجلى اليوم في النمو الهائل والمتزايد لحركة النقل الجوي العربي حيث معدل النمو يفوق في بعض المناطق العربية المعدل العالمي وبنسب كبيرة، وبلغ حجم المسافرين في سوق النقل الجوي العربي

الدولية في سياق مواكبة الطفرة التي يشهدها القطاع واستجابة للحاجيات من الموارد البشرية المؤهلة وعالية المستوى، وللفاعلين في مجال صناعة الطائرات والمتمركزين بالخصوص في المنطقة الحرة المجاورة لمطار محمد الخامس.

والأکید أن هذه الانجازات ستمكن المغرب من الارتقاء شامخا في ساحة صناعة الطيران الدولي ويرسخ مكانته منافسا قويا لهذه الصناعة الدقيقة وذات القيمة المضافة العالية.

هذا المسار الناجح لقطاع صناعة الطيران العربي، والتجارب والمبادرات القيمة للعديد من الدول العربية الشقيقة والتي تبدل جهود مضيئة، وفي مقدمتها بعض الدول الخليجية التي تحتل شركاتها العملاقة ومطاراتها الدولية، أرقى التصنيفات العالمية، والدول التي توجهت بمبادرات التصنيع ومنها التجربة المغربية الرائدة وكل هذه الإنجازات، تستحق الإشادة وترسم التفاؤل وتدفع الدول العربية نحو المزيد من الاهتمام بهذا القطاع الحيوي حتى يحقق الأهداف المرجوة منه في دعم الاقتصاد والمساهمة في التنمية المستدامة خدمة للعمل العربي المشترك.

تبرز هذه الطفرة المتميزة لمنظومة الطيران العربي في ظل ساحة عربية يسودها عدم الاستقرار وتخيم عليها صراعات ونزاعات ومآسي تحاك داخليا وخارجيا من طرف أعداء الأمة وخصومها المتربصين بخيراتها ومقدراتها، والمحرضين على تبخيس تاريخها وهويتها وحضارتها وحتى لغتها الوازنة والرائعة، واستهداف مسار نهضتها وتنميتها والساعين من وراء ذلك لتحقيق حلم التحكم والسيطرة والتفوق الدائم خاصة في مجالات العلوم والتكنولوجيا الحديثة والصناعات المتقدمة وعلى رأسها صناعة الطيران التي تعرف تطورات ومستجدات فنية وتكنولوجية جد دقيقة ومتسارعة وغير متناهية. وهنا تستغل قوى التدخل والتحكم في الظروف السائدة في المنطقة العربية لفرض آليات وتوجهات في مجال الطيران المدني تضمن الحفاظ على النفوذ من خلال الانفراد بالدول العربية

وتوقيع اتفاقيات معها ظاهرها التوازن وتقديم مساعدات فنية وتحفيزات شكلية وباطنها تنفيذ سياسات (فرق تسود) لأن وجود تكتل منافس قوي لا يخدم مصالح الدول المتحكمة والمتقدمة. والأمثلة متعددة في مجالات الاستفادة من حقوق النقل الجوي وفي القراءات المتناقضة لقواعد المنافسة وفي تقييم إجراءات الأمن والسلامة وفي التعامل مع قضايا البيئة والانبعاثات.

ورغم كل ذلك تواصل منظومة الطيران العربي نهضتها وسموها في فضاء لا يتنافس فيه إلا الدول المتقدمة الرائدة في المجال والتجمعات المصلحية الكبرى، حيث يمثل اليوم المسار المشرف لقطاع الطيران المدني العربي عملة قوية تساهم بشكل ملحوظ في تحريك عجلة الاقتصاد ودعم التنمية.

ولتعزيز هذا المسار الناجح لمنظومة الطيران العربي، وللتصدي للإكراهات والصعوبات والمواجهة التحديات المتزايدة يوما عن يوم فإن كل الأمل يتجسد في الإرادة السياسية القوية لدعم جهود الفاعلين في الميدان من سلطات وهيئات وشركات ومؤسسات التكوين والتدريب وشركات التصنيع والمستثمرين والمتدخلين في مختلف مكونات المنظومة، ومنه إلى تعزيز دور الهيئة العربية للطيران المدني التي تمثل المرجعية الفنية للدول العربية في مجال الطيران المدني وهي إحدى المنظمات المتخصصة الفاعلة في مؤسسات العمل العربي المشترك تهدف إلى توحيد المواقف العربية وتحديث المناهج والخطط لتحسين تدبير شؤون الطيران المدني ليساير المستجدات والتحول التي تطبع هذا القطاع الحيوي والاستراتيجي في التنمية الاقتصادية وفي تنشيط الحركة السياحية وتسهيل تنقل الأشخاص والتبادل التجاري والتواصل بين الشعوب. كما أن الأمل معقود كذلك على الإرادة السياسية لتشجيع الفاعلين والمستثمرين في القطاع السياحي الذي يرتبط عضويا مع قطاع النقل الجوي، فلا تنمية سياحية بدون نقل جوي متطور ومصاحب لهذه التنمية.

فمع تجديد الأساطيل وإحداث وبناء

المطارات الجديدة والقريبة من الوجهات السياحية ومع سياسة فتح الأجواء وتحسين مستويات الأمن والسلامة ومع تشييد المنشآت والتجمعات السياحية، بالفعل يتأكد مدى الترابط العضوي بين قطاعي النقل الجوي والسياحة، وانعكاس ذلك على توسيع نشاط الحركة الجوية البينية ونمو الحركة السياحية في الوطن العربي. ومع بروز مبادرات جديدة للتحفيز واستقطاب العروض المغربية لشركات الطيران المنخفضة التكاليف والتي أصبحت تلبى رغبات المسافرين والسائح العربي سواء من ناحية الجودة أو الأسعار التشجيعية أو السياحة العائلية في ظل الأمن والطمأنينة، وبالتالي لن يتبقى لنجاح هذا الترابط العضوي إلا الرفع من القيود التي تواجه المسافرين العربي والمتمثلة أساسا في إجراءات منح التأشيرة وهي إجراءات مسطرية طويلة وتقليدية غالبا لا مبرر لها، حيث أن المطالبة اليوم بالتسهيلات في منح التأشيرة هو مطلب ملح وجوهري لكون التأشيرة وإجراءاتها المعقدة تمثل عائقا سلبيا للغاية في حرية التنقل وإحدى الأسباب الرئيسية التي تحد إمكانية انعاشة قوية لتنمية القطاعين مع النقل الجوي والسياحة.

ومع منح هذه التسهيلات والتوفيق بين الدواعي الأمنية التي (لا يشك أحد في مشروعيتها) والدواعي الاقتصادية والتشغيلية التي ترجع بالمردودية والمنفعة على الدول العربية ومواطنيها وهذا ما يضمن النجاح الأمثل لاتفاقية تحرير النقل الجوي بين الدول العربية ومزاياها المتعددة خاصة في نمو الحركة الجوية والتنمية السياحية.

ويبقى الأمل الواسع في الإرادة السياسية للدول العربية لتبني هذه الخطوات والمقترحات ودعمها حتى تترسخ اللبنات الأساسية لبناء منظومة متكاملة (للطيران المدني العربي) تدعم العمل العربي المشترك وتعزز مكانة أمتنا العربية ضمن صفوف الدول المتقدمة.

- Security is a concern of everyone.
- Focus on awareness.
- Reward and recognize.
- Build a security community.

To improve Security Culture, the organization should develop and maintain measures and procedures to enhance norms, beliefs, values and attitudes. Those enhancements, itself, should reflect these actions:

- Continuous improvement of security.
- Encourages awareness and alertness of risks.
- Promote the willingness to accept responsibility.
- Foster critical thinking regarding security matters.

To have a success Security Culture, the organization should follow these steps:

- Agreement to support decision.

- Enhance communication.
- Apply feedback process to collect data and information

Conclusion:

Through establishment a Security Culture, States will be more effective in meeting full compliance with security measures.

A strong Security Culture in an organization is considered as an essential component of proactive security to mitigate threats targeted civil aviation.

A positive Security Culture is essential in promoting and maintain a secure environment.





Eng. Atef Ajili

ACAC Air Security Expert

AVIATION SECURITY CULTURE: WHY? & HOW?

In many organizations, the traditional approach to security has focused on addressing physical and information security issues. The people element, which is equally important, has often been overlooked.

With a strong Security Culture, employees will tend to think and act in a more security conscious manner, helping reduce risk and vulnerability.

As ICAO definition, "Security Culture" is an organizational culture that encourages optimal security performance. Organizational culture is commonly understood to be a set of norms, beliefs, values, attitudes and assumptions that are inherent in the daily operation of organizations and are reflected by actions and behaviours of all entities and personnel within those organizations.

Security Culture Why?:

This question had to be asked in order to face the challenges of civil aviation. In fact, threats to global aviation are constantly evolving, which require a proactive and flexible aviation security programmes and procedures to deal with the threats and to maintain a secure environment by providing an acceptable level of security measures.

The most important aviation security challenges are the human factors and the new and emerging threats.

1- For the human factors: this element is considered as an essential component to improve the effectiveness and efficiency of

aviation security system. The human factors should be applied to all aspects of civil aviation operations. For this purpose, States should establish policies and procedures for personnel selection, training and personnel retention.

2- For the new and emerging threats: the civil aviation is continuously targeted by various types of threats perpetrated with sophisticated and complex methods and ways. ICAO has taken seriously those threats evolution by amending Annex 17 "Security" and by providing to its member States guidance material such as the Risk Context Statement (RCS) document to assist them in dealing with those new and emerging threats.

Security Culture How?:

The process of the Security Culture is based on the organizational aspect and the establishment of an independent system to avoid the human interventions. The sustainability of this process should be ensured by the provision of tools and qualified and aware personnel.

It is important to distinguish between of Security Culture and Security Awareness. The Security Awareness is a formal security process for training and educating people and it is a way of building culture. Security Awareness is good but a good Security Culture is better.

To establish a Security Culture, we should take in account a number of principles in order to have a reliable and sustainable process. Among those principles, we mention:



Briefing by SAA instructors on the audit process to various groups



Mr Ismail Salleh conducting a mock audit interview as an ATCO

Mr Chakib Bouraoui, Assistant Director-General of the Algeria Direction de l'Aviation et de la Météologie (Civil Aviation Authority), Mr Safir Youcef, Director-General of Etablissement National de la Navigation Aérienne (ENNA - Algeria Air Navigation Service Provider) and Mr. Mohamed Rejeb, ACAC Air Navigation and Air Safety Expert, officiated at the opening and closing ceremonies.



(Left to right): Mr Lee Cheok Weng (SAA), Mr Mohamed Rejeb (ACAC), Mr Safir (ENNA), Mr Bouraoui (Algeria CAA)

ENNA hosted the training at their training center and provided excellent administration support to facilitate the smooth conduct of the course. Under the training collaboration between ACAC region and Singapore, SAA has trained over 4,000 participants from ACAC Member States and of whom, over 300 attended onsite training programmes. Of the 3,700 who attended programmes and courses at SAA, some 680 were able to do so under training fellowships sponsored by the Singapore Government. Under the CAAS-ACAC MOU, 20 fellowships are also available yearly for ACAC Member States to attend SAA courses in Singapore. Details of CAAS-ACAC fellowships and SAA programmes are available at www.saa.com.sg.

About the Singapore Aviation Academy

Established in 1958, the Singapore Aviation Academy (SAA) is the internationally-recognised training arm of CAAS. It offers a wide range of operational, management and leadership programmes through its four Schools viz Aviation Management, Aviation Safety and Security, Air Traffic Services, and Airport Emergency Services. In 2013 and 2014, SAA was designated an ICAO Aviation Security Training Centre and ICAO Regional Training Centre of Excellence respectively. To date, SAA has trained over 120,000 participants from more than 200 countries and territories.



Eng. Mohamed Rejeb
*ACAC Air Navigation and
Air Safety Expert*



Priscilla Wong
(CAAS)

3rd Civil Aviation Authority of Singapore-Arab Civil Aviation Commission Onsite: Safety Audits of Air Traffic Services, Algiers, Algeria, 15-19 January 2018



A record 53 participants attended the 3rd CAAS-ACAC onsite held in Algeria.

The Singapore Aviation Academy, a training arm of the Civil Aviation Authority of Singapore (CAAS), successfully conducted the third CAAS-Arab Civil Aviation Commission (ACAC) onsite training on Safety Audits of Air Traffic Services at Algiers, Algeria from 15 to 19 January 2018, under the auspices of the CAAS-ACAC Memorandum of Understanding (MOU).

The 5-day course, conducted by Mr Lee Cheok Weng, Senior Air Traffic Control (ATC) instructor, and Mr Ismail Bin Mohd Salleh, ATC instructor, was attended by a record 53 participants from 5

ACAC states - Algeria, Egypt, Libya, Mauritania and Tunisia.

Participants were introduced to the principles and skills necessary for the effective planning and conduct of safety audits of air traffic services through two days of lectures, followed by 3 days of hands-on exercises simulating the role of auditors.

Mr. Mohamed Rejeb, ACAC Safety Expert, actively facilitated the course as supervisor and value-added to the training.

Economic Disparity Between States

In most of the regional Organizations it is apparent that there is a disparity in economic capabilities which no doubt will be reflected on airlines operational facilities and standards.

If we exclude the European Union and United States in its domestic policy, we find that bilateral system is dominating although states are parties to regional arrangements where liberalization has been clearly regulated.

Any state sees that it has the right to establish a company/companies and cannot ignore this belief as dignity beside serving the national economy. To guarantee existence of these airlines states adhere to the bilateral system which to a far extent can protect their market share.

People can look to competition from this angle i.e. between strong companies and weak ones but the worse situation is that strong companies who are reluctant to open their market for similar Competitors. Consequently, the whole regional arrangement will collapse.

Mutual Benefits

Companies with least abilities cannot fulfil required air traffic carriage to serve their national economies whether through intra-regional operations or international traffic but states insist to observe their legal rights to contribute in air traffic carriage and this right recognized by the international Civil Aviation Organization ICAO when declared **(NO COUNTRY LEFT BEHIND)**.

Strong companies from the other side depend on their ability to dominate the market without thinking of others with least abilities. Consequently, it appears that economic disparity is the major obstacle to implementation of any liberalization arrangement within a regional organization.

But a compromise can be thought of to make economic disparity a real tool for implementing a liberalization programme. That depends on recognition of rights and abilities. On this base strong companies can offer some assistance to weak carriers to help them survive.

Such kind of assistance can be stated as follows

- 1- Strong airlines to concentrate on international traffic rather than inter-regional traffic.
- 2- Weak companies to be given the chance to operate the maximum share in inter-regional traffic to guarantee their survival.
- 3- Weak companies can be feeders to strong companies.
- 4- Strong companies to offer some technical and operational assistance to weak companies to protect them from deterioration.
- 5- Strong Companies can operate unused routes of

weak companies having the traffic right but unable to operate them. Here the strong companies use the name and call sign of the companies not operating them with a certain arrangement between the two parties.

6- Cooperation in commercial arrangements like code share.

these transactions can be looked at as ideal and optimal if strong carriers insist on depending on their huge abilities and they are not ready compromise or cooperation with others whether strong or weak.

Air Transport and Regional Organizations

Regional arrangements are established in the concept of political and economical organizations with Legislative and Constitutional requirements to implement their programmes in all fields including Air Transport.

It was hoped that states will be committed to implement the agreements concluded after this stage but unfortunately the situation remains the same by adhering to the bilateral system. Even if a Liberalization programme has been accepted by two states it remains under the bilateral system and no reference is made to the regional arrangements.

We cannot say that an executive mechanism is required because the regional arrangement observed the Legislative and Constitutional requirements but the lack of commitment stems from the nature of establishing the regional organization itself.

If we look to the American experience, we find that transport policy vested with the American Administration. Since application of de-regulation policy in air transport major companies like Pan American and TWA quit from the market due inability to compete while others have developed like Southwest the grandfather of low cost carriers. Here there is no economic disparity because it is one state and all are committed to the policy adopted by the state.

In the experience of European Union there has been no question of disparity since all states accepted the system establishing the Union through the parliament, Commission and European Court.

This situation is not existing within most of the regional organizations and consequently member states are not obliged by the agreements and decisions taken within the organization and personal behavior dominates the whole policies and decisions depending on economic disparity and ability of every state which remains to be the adverse impact on air transport liberalization between states.



Mr. Hassan Mirghani Ali
ACAC Air Transport Expert

Impact Of Economic Disparity between States on Air Transport Liberalization in Regional Cooperation Organizations

In late seventies of last century in a movement in United Kingdom and United States concurrently to answer the question "why do governments involve themselves in activities that can be done by others, in particular the private sector?", that was the first step towards privatization.

Activities targeted had been all activities and services that can be tackled by the private sector and air transport was not an exception. By this understanding privatization was primary an outcome of ideological thinking rather than an economic necessity as adopted by states later. Privatization in Air Transport lead to a further step by adopting the policy of uplift of constraints facing private sector companies opening the door for free competition.

This policy adopted by the United States in its local aviation market through what was known as "de-regulation". Since then competition dominated the market ending with astonishing results by emergence and development of new intruder's specialty low cost carriers namely Southwest Company being the grandfather of this phenomenon which is now one of the largest companies worldwide although it operates only in domestic carriage.

Since the bilateral system is dominating the Unites States started to conclude agreements with states for liberalization but still on bilateral basis through its open skies policy

This system invaded some European countries before declaration of European Union which is a political-economic arrangement where agreements to be concluded by the European Commission on behalf of all member States which have agreed to accept the idea of one Open Aviation Area (OAA).

Regional Organizations

We can say that declaration of European Union 1987 was the major motivation for establishment of regional. Organizations worldwide. For example, Yamoussoukro Declaration 1988 which has become Yamoussoukro Decision after adoption by African Summit in Togo 2000-Yamoussoukro Decision was Confined to air transport in Africa as a reaction that declaration of European Union will result in weakening African air traffic to Europe and due this objective only it cannot be classified as an economic organization.

But in Africa there are many economic organizations like the Economic Community for West African States ECWAS, South African Development Community SADC, East African community EAC and Common Market for Eastern and Southern Africa COMESA.

In the Arabic World there is the Arab Civil Aviation Commission (ACAC) and beside its role in developing Civil Aviation in the Arabic Region it works within an economic Community represented by the Joint Arab Work with the objective of economic development through trade facilitation between member states with the ultimate goal to achieve the Great Arab Free Trade Area and support of other economic activities as tourism.

The main objective for establishment of such regional Organization is the support of reginal economies and development in these areas by looking to national revenues from all activities rather than been confined to one activity like air Transport

Inauguration Ceremony of the Chinese-Arab Center of Excellence (GNSS) : China-Arab Beidou / GNSS Innovation Center-AICTO

And the training course on the « GNSS and BeiDou System Deep Understanding Training »



On Tuesday, April 10, 2018, The Arab Civil Aviation Commission (ACAC) participated in the inauguration ceremony of the « China-Arab BDS/GNSS Innovation Center-AICTO », which was established in the Technological Complex - El Ghazala in Tunis, with the generous hospitality of the Republic of Tunisia in the framework of cooperation between The League of Arab States and the Republic of Tunisia.

The event was attended by high-level representatives from the Arab League, Tunisian government, representatives from Arab countries and organizations,

diplomatic bodies in Tunisia, the Ambassador of the People's Republic of China and a 17-member Chinese delegation of experts and academics led by Mr. Chengai Ran, as well as many heads of enterprises and companies working in the field of technology and technological educational institutions.

The China-Arab Center for Excellence in Information and Communication Technology Organization(AICTO) is the first in the Arab region to provide an open space for Arab countries to develop skills in satellite navigation, scientific research and technological innovation to deepen the specialized

knowledge of Arab youth. It is expected that this «Center of Excellence» will be a platform for Arab-Chinese cooperation and exchange of ideas in the field of satellite navigation and its various functions through the completion of many joint activities such as seminars, technical studies and scientific research, including monitoring, evaluation, education and training.

In addition to this event, ACAC participated to the first activity of the « China-Arab BDS/GNSS Innovation Center» related to «GNSS and BeiDou System Deep Understanding Training », on 11, 12 and 13 April 2018- Tunis in the presence of 45 participants in aviation field and the field of communications engineers, professors and students from all the Arab region.

The Arab Information and Communication Technology Organization(AICTO) hopes that this project will benefit all Arab countries by contributing to efforts to control satellite navigation systems by acquiring the necessary skills and techniques.

Eighth Meeting of the MIDANPIRG Communication, Navigation and Surveillance Sub-Group (CNS SG/8)



The Arab Civil Aviation Commission (ACAC) participated in the first day of the ICAO Eighth Meeting of the MIDANPIRG Communication, Navigation and Surveillance Sub-Group (CNS SG/8) that held in Cairo Office on 26 February 2018 Cairo, Egypt. The meeting discussed issues related to the status

of implementation of the Common aeRonautical Virtual Network(CRV)Project,Regional GNSS Roadmap as well as Surveillance plan. Moreover, the meeting discussed the challenges impeding the AIDC/OLDI implementation in the MID Region. During the meeting, The Arab Civil Aviation Commission

representative gave a presentation on the outcomes of the joint ACAC/ICAO GNSS WS held in Rabat, Kingdom of Morocco, on 7 and 8 November 2017 in cooperation with the European Commission as well as the follow-up actions taken by ACAC.

The 29th Meeting of the ICAO Aviation Security Expert Panel (AVSECP/29)

Under the instruction of His Excellency Eng. Mohamed Ibrahim Sherif, the Director General of the Arab Civil Aviation Commission (ACAC), Eng. Atef AJILI, Aviation Security Expert, has participated in the 29th Meeting of the ICAO Aviation Security Expert Panel (AVSECP/29), which has held from 19 to 23 March 2018 at the HQ of the International Civil Aviation Organization (ICAO) in Montreal, Canada. This participation lines within the willing of the General Directorate to support cooperation and coordination with international and regional

organizations in order to promote and enhance the human capabilities of the employees of the Arab civil aviation sector and contribute to the development of the civil aviation system of the Arab member states. More than 155 participant who represent 43 ICAO member States and 14 Regional and International Organizations. The Issues discussed during this meeting were:
1- Developments in Aviation Security since the AVSECP/28.
2- Global Aviation Security Plan (GASeP).
3- Work programme of the

Panel and its working groups.
4- Universal Security Audit Programme (USAP).
5- Implementations Support and Development – Security (ISD-SEC) Programme.



The third Meeting of the JPO Steering Committee

On the 5th of December 2017 in Addis Ababa, Ethiopia, the 3rd Meeting of the Steering Committee gathered 23 participants from AUC, DIE, EUDELAUC, EC, AFCAC, ICAO, ACAC, ASECNA and regional economic communities among which ECCAS, EAC, IGAD, ECOWAS, COMESA.

This 3rd Meeting was co-chaired by EU Delegation to the AU, Mr. Francisco Carreras Sequeros, Head of Cooperation and Mr. Cheikh Ould Bedda, Director of Infrastructure and Energy of the African Union Commission. This intensive one-day but fruitful working session enabled SC Members to address the various aspects of the work programme and to make the necessary recommendations to fast-track the implementation of the Action, this as per their main mandate to oversee and validate the overall strategic direction and policy of The Action "Support to the Joint Programme Office (JPO)"

The 3rd Meeting was also an opportunity for all RECs to exchange and share their experience regarding advancement of the Action at their respective Modules level while discussing initiatives such as ASECNA's Phase-B studies

Background.

The Pan-African (PanAf) Programme constitutes one of the main financial instruments of the European Union (EU) for the implementation of the Joint Africa-EU Strategy



(JAES). Funded from the general budget of the EU, it is the first ever EU programme in development and cooperation that covers Africa as a whole. Aligned with the Roadmap 2014-17 adopted at the 4th Africa-EU Summit held in Brussels in April 2014, the first phase of the PanAf was launched in July 2014 to fund projects for the period 2014-17. The Annual Action Programme 2015 of this PanAf includes the EGNOS in Africa Support Programme, whose Action, referred to as "Support to the Joint Programme Office (JPO)", is co-funded by the European Commission and ASECNA. The overall objective of the Action "Support to the JPO" is to contribute to the improvement of aviation safety in Africa, taking also into consideration non-aviation applications of satellite navigation, thus contributing to economic and social development in Africa. The specific objective of the Action

is to accelerate the adoption and development in Africa of satellite-based augmentation systems (SBAS) based on the European EGNOS programme, primarily for the benefit of the civil aviation sector in order to improve safety and flight efficiency at acceptable costs.

Steering Committee

Tasked with providing the Action with overall policy and strategic direction, the Steering Committee (SC) is co-chaired by the European Commission and the African Union Commission, with the JPO acting as Secretariat. The SC includes representatives of the African Civil Aviation Commission (AFCAC); The International Civil Aviation Organisation (ICAO); Regional Economic Communities (RECs): EAC, COMESA, IGAD, ECOWAS, ECCAS, UEMOA and SADC; The Arab Civil Aviation Commission (ACAC); ASECNA; The European GNSS Agency (GSA).

ACAC/ECAC Joint Workshop on “Security Culture”



The Arab civil Aviation Commission (ACAC) has organized with European Civil Aviation Commission (ECAC) a joint workshop on «Security Culture» from 27 to 28 February

2018 in Casablanca - Morocco. About 30 representatives of 11 Arab member States have attended this event and 8 speakers representatives of DFT, TSA, KCAA, AESA

(Spain), ACI, Ryanair, ECAC and ACAC have presented their experience and the know-how of their organizations to establish an effective and reliable Security Culture. This workshop was an opportunity for the participants to discover this new concept of Security Culture and to know the best practices and the challenges that the civil aviation authorities may face throughout the establishment of Security Culture system in its organizations.

Third meeting of the Aviation Meteorology Committee Arab League



A delegation from the Arab Civil Aviation Commission, participated in the third meeting of the Aviation Meteorology Committee held at the headquarters of the Arab League 27 and 28 February 2018.

The meeting was attended by representatives of the following Arab countries: The United Arab Emirates, the Republic of Tunisia, the People’s Democratic Republic of Algeria, the Kingdom of Saudi

Arabia , the Hashemite Kingdom of Jordan, the State of Kuwait, the state of Libya and the representative of the World Meteorological Organization.

The following points were discussed during this meeting:

- Standards issued by World Meteorological Organization (WMO), the International Civil Aviation Organization (ICAO), the Air Navigation Plan (GANP), Aviation System Block Upgrade

(ASBU) Methodology and related planning at the national and regional levels.

- Integrated assessment procedures for meteorological personnel to determine their level of competence and conduct ongoing training in order to ensure and maintain this level of efficiency

- Follow up of the implementation of cost recovery mechanisms for meteorological services provided to civil aviation in Arab countries.

The ACAC representative presented a technical working paper on the latest two events related to the ASBU and GANP successfully organized with the European and North Atlantic (EUR/NAT) Office of the International Civil Aviation Organization (ICAO) held in Algiers (Algeria) and Tunis (Tunisia) as well as the related agreed recommendations.

Airports Economics Course

Arab Civil Aviation Commission arranged a course on airports economics during the period 26-30 March 2018 at ACAC Headquarters-Rabat.

21 persons participated representing State of Libya represented by six airport Directors, Republic of Tunisia represented by one participant and kingdom of morocco with participants representing Directorate of Air Transport, National Office for Airports and Royal Air Maroc. The course considered different economic and practical fields connected



with airports operations specially after separation of regulatory body from service providers and airports are indepently operated. The course considered International Civil Aviation Organization ICAO policies in regard to airports and air navigation services charges and guidance in this

concept with concentration of participation of airport users in regard to charges specification. Also the course stood on experiences of different states and procedures followed in specifying charges and their usage and how they are reflected in development of air traffic and services.

The 27th Aviation Security Committee Meeting

The 27th ACAC Aviation Security Committee Meeting has been held from 24 to 25 April in Rabat – Morocco, five Arab Member States (Egypt, Palestine, Sudan, Saudi Arabia and Kuwait) have participated in this Meeting. During this meeting, The Committee members reviewed a number of security topics such as:

- The approval, by the ACAC Executive Council, of the recommendation of the Aviation Security Committee report, and
- The 2019-2020 Aviation Security Activities Plan;
- The Outcomes of the ACAC/ECAC joint workshop on Security Culture Held from 27 to 28 February in Casablanca – Morocco;
- The Outcomes of the 29th Aviation Security Panel Meeting held in Montreal from 19 to 23 March 2018.

The recommendations set by this meeting will be submitted for approval at the next meeting of the Executive Council.



The 14th Environment Committee Meeting

The 14th ACAC Environment Committee Meeting has been held from 18 to 20 April in Rabat – Morocco. Six member States (Egypt, Palestine, Saudi Arabia, Qatar, Tunisia and Morocco) have participated in this Meeting.

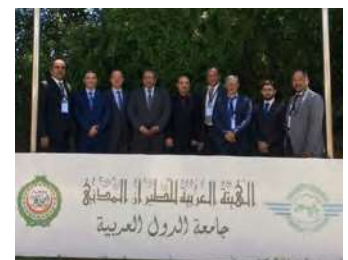
During this meeting, The Committee members reviewed a number of Environment topics such as:

- The proposal Volume IV of the Annex 16 "Environment Protection" related to the Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation (CORSIA),
- The Outcomes of ICAO Seminar on the Carbon

Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation (CORSIA) Held from 3 to 5 April in ICAO-MID Office – Cairo, Egypt,

- The Final proposal of the ACAC Environment Experts Guide,
- The 2019-2020 Aviation Environment Activities Plan.

The recommendations set by this meeting will be submitted for approval at the next meeting of the Executive Council.



THIRTY EIGHT (38th) ACAC MEETING OF THE AIR NAVIGATION COMMITTEE

In the context of the interest of the General Directorate of the Arab Civil Aviation Commission to ensure the success of organizing the meetings of the technical committees on time, the Thirty Eight (38th) ACAC Meeting of the Air Navigation Committee was held successfully from 29 to 30 Mars 2018 at Air Navigation Center in Algiers (Algeria) in the presence of 16 participants from Six member states representing each From the Republic of Tunisia, the People's Democratic Republic of Algeria, the State of Palestine, the Arab Republic of Egypt, Republic of Sudan, State of Qatar, and a representatives from ICAO and GC .



The meeting tackled several important topics in the field of the Air Navigation in the Arab Region, including the workshop on the Flexible Use of Airspace (FUA), the draft of ConsOPS ATFM system, the ACAC GNSS Strategy and the

follow-up of the joint ACAC/ ICAO GNSS WS held in Rabat during 7 and 8 November 2017, the outcomes of CNS/ ATM study as well as initiatives to increase the performance of air navigation services.

The ACAC 40th Air Safety Committee meeting

The Arab Civil Aviation Commission (ACAC) 40th Air Safety Committee meeting (ACAC 40th ASC/40) was held on 2-4 April 2018 at ACAC headquarters, in the presence of five Member States representing the Republic of Tunisia, the State of Palestine, the Arab Republic of Egypt the Republic of Soudan and the Kingdom of Morocco.

On behalf of H.E Mohamed Ibrahim Ahmed Sherif, Director General of the Arab Civil Aviation Commission, the meeting was opened by Mr. Majdi Kamel Eddine, vice president of the Air Safety Committee and by Eng. Mohamed Rejeb, the

Air Navigation and Aviation Safety Expert, at the Arab Civil Aviation Commission.

The meeting tackled several topics in the field of Air Safety in the ACAC Region. During the first day, a workshop on foreign aircraft surveillance was held on April 2, 2018, which focused on several topics including the overview of foreign aircraft safety assessment and the legal framework of the inspection program, Technical aspects, the foreign aircraft surveillance system and foreign aircraft safety audits (SAFA). Another important issues discussed during the meeting regarding the establishment of Middle East and North Africa Regional

Safety Oversight Organization to assist member States to develop and implement SSP, monitor the safety and the study of the aspects of regional cooperation in the investigation of aviation accidents and incidents and the program of the Civil Aviation Commission in the field of aviation safety for the two next years 2019 and 2020.



ICAO Council adopts new Amendment enabling more integrated and responsive global air traffic management



The ICAO Council, during its ongoing 213th Session. ICAO Council President Dr. Olumuyiwa Benard Aliu highlighted that the new Amendment 40 to Annex 15 “sets an important milestone as aviation continues its current transition toward System Wide Information Management (SWIM) environments for modern aviation. This latest decision by the ICAO Council will now enable global air transport operations to complete the transition from product-centric and paper-based aeronautical information services (AIS) legacy processes, to a fully data-centric aeronautical information management (AIM) environment for global civil aviation.”

In an important step toward a more integrated and responsive global air traffic management (ATM) system, the ICAO Council, during its ongoing 213th Session, has adopted a new amendment to Annex 15 to the Convention on International Civil Aviation (Chicago Convention) covering Aeronautical Information Services.

ICAO Council President Dr. Olumuyiwa Benard Aliu highlighted that the new Amendment 40 to Annex 15 “sets an important milestone as aviation continues its current transition toward System Wide Information Management (SWIM) environments for modern aviation. This latest decision by the ICAO Council will now enable global air transport operations to complete the transition from product-centric and paper-based aeronautical information services (AIS) legacy processes, to a fully data-centric aeronautical information management (AIM) environment for global civil aviation.”

Amendment 40 to Annex 15 defines the minimum data scope for interoperable digital data exchanges, strengthens the importance of quality controls along the aeronautical data process and supports the integration of modern aeronautical information products (digital data sets) that allow for automatic validation and verification procedures as well minimize the necessity of human intervention. It will also enable new capabilities to airspace users, consistent with the ICAO Global Air Navigation Plan.

“Better aeronautical information is essential if we are to have an integrated and interoperable ATM system which enables air navigation service providers to safely handle more traffic in the same amount of space during the same amount of time,” President Aliu added. “It’s expected this new development will accelerate current transitions toward a global ATM capability which reduces costs and environmental impacts while improving access to congested airspace and remote airports in developing countries.”

The impact of the new technical changes on ICAO Member States and industry is expected to be minimal. The amendment allows States and industry to set their own pace to migrate their systems and services.

“The Council has appreciated that this important transition can be accomplished through a phased-approach that facilitates returns on investment and ensures that a solid foundation is available prior to the move to more advanced techniques,” President Aliu stressed. “This will result in overall economic gains for States and operators by improving aeronautical information management through a faster, quality-controlled, and cost-effective exchange of data.”

An effective date of July 2018 for the new Annex 15 changes was adopted, and a proposed applicability date of 8 November 2018 was agreed for the related implementation.

(ICAO)

ICAO Secretary General promotes aviation's role in sustainable development at prestigious CORIM event



ICAO Secretary General Dr. Fang Liu delivers her important message on aviation and its role in fostering sustainable economic growth to the high-level audience gathered at Montreal's prestigious Council on International Relations (CORIM).

Stressing that many ICAO Member States today are at an important turning point in terms of their local sustainable development, ICAO Secretary General Dr. Fang Liu delivered an important message on aviation and its role in fostering sustainable economic growth to a high-level audience gathered at Montreal's prestigious Council on International Relations (CORIM).

"While it is very encouraging that plans are being drawn up

by our Member States to help achieve the United Nations Sustainable Development Goals (SDGs), and that investments are being sought to support them, the cross-integration of overall SDG planning is still lacking in some respects," Dr. Liu noted. "We see it as one of our key responsibilities in ICAO today to sensitize government decision-makers on how their aviation development objectives must be suitably prioritized, and inclusively aligned, with their broader SDG planning."

The ICAO Secretary General additionally touched on urgent air transport priorities as the sector continues to grow rapidly globally, including for governments to invest in infrastructure to ensure they can

handle expanded operations and realize new prosperity from the higher levels of tourism and trade which they'll lead to, and to limit air transport greenhouse gas emissions to the fullest extent possible.

Dr. Liu also spoke to the immense concern to all air transport stakeholders today concerning the pressing need for greater human capital development.

"We will not only need to increase the overall numbers of next generation aviation professionals, but also manage their balanced movement between countries and employers," she stressed. "We also need to broaden our scope and begin instilling greater aviation awareness in high school and younger students, and especially in young girls, in addition to our work with the university-level and young professional demographics."

After Dr. Liu's speech, Montreal Airports Corporation President and CEO Mr. Philippe Rainville unveiled a scale model of a 3-meter tall kiosk which will soon be placed in the Pierre Elliot Trudeau International Airport commemorating ICAO's presence in Montreal, and its role in establishing the Canadian city as the World Capital of Civil Aviation.

(ICAO)

Contact us

ARAB AVIATION



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

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

ACI World announces the successful 2018 Young Aviation Professionals



AIRPORTS COUNCIL INTERNATIONAL

Airports Council International (ACI) World, together with the International Civil Aviation Organization (ICAO) and the International Air Transport Association (IATA), announces the 2018 Young Aviation Professionals. After the competitive selection process, the three successful candidates are: Ms. Monika Kopczynska (Poland), Ms. Valentina Chamrai (France and Russia) and Ms. Karine Ung (Canada). The Young Aviation Professionals Programmed (YAPP) is a unique development programmer targeted for the next generation of aviation professionals. The 12-month annual programmer is open to candidates who have advanced university qualifications and a minimum of two years professional working experience in aviation-related regulatory activities and/or the air transport industry. Selected from among over 400 applicants, the selectees are energized, excited and

ready for the challenges, which await them. They are passionate about the aviation sector and have a genuine desire to further develop their knowledge and experience in air and space law, airport management and transport services, and engineering, respectively. Director General of ACI World, Angela Gittens said: "It is essential that airports have a deep and diverse talent pool from which to draw ensuring the sustainable growth of the industry. It is our duty to promote aviation as a rewarding career path, in turn inspiring the next generation and meeting future demand. This programmer provides these talented young aviation professionals the opportunity to building knowledge, receive a positive mentorship experiences and develop a network of colleagues and future employers." Since the Programmed was launched in 2013, a total of eight female and 5 male young professionals, representing all regions of the world, have been selected for the Programmed. This year is the first time the successful candidates are all women. Like their predecessors, the 2018 YAPP successful candidates will contribute to one or more of ICAO's Strategic Objectives, focusing on the inter-relationships between the work of ICAO experts and the work of their counterparts at ACI World and IATA, who serve the airport and airline industries, respectively. Once they have completed the programmer, participants are well positioned to help satisfy the rapidly growing talent and innovation needs of the global aviation community. The recruitment campaign for the 2019 YAPP is expected to be announced on the ICAO careers site in early September 2018.



Changi named world's best airport for 6th straight year

Singapore's Changi Airport has been named the world's best airport at the 2018 World Airport Awards in Sweden,

according to London-based research firm Skytrax. The airport has held the top spot since 2013, making it the

first airport to take the title for the sixth consecutive year.

Airports in Asia dominated the top spots, with Seoul's Incheon International Airport, Tokyo's Haneda airport and Hong Kong International Airport taking second, third and fourth spots respectively.

The ranking was based on responses by 13.73 million international air travelers over a six-month period from August 2017 to last month and covered more than 500 airports in total.



Beirut Rafic Hariri International Airport reports 8.2 million pax in 2017

Passenger numbers at Beirut Rafic Hariri International Airport increased by 4.8% in December 2017 compared to December 2016. December 2017 traffic highlights are shown below:

- Passengers: 626,866, increased by 4.8% year-on-year;
- Cargo: 8640 tonnes, increased by 15.9%;
- Aircraft movements: 5607, increased by 1.2%;
- The airport also reported traffic of 2017 as follows:

Passengers: 8.2 million, increased by 8.2%;
Cargo: 97,505 tonnes, increased by 14.3%;
Aircraft movements: 71,169, increased by 0.6%.



Operations begin at new Muscat Airport



Operations at the new Muscat airport have started. The beginning of the operations was marked by the arrival of Oman Air flight WY462 from Najaf in Iraq on 20 March 2018.

The new airport has a capacity to handle 20 million passengers annually. Terminals have state-of-the-art facilities, a fully automated baggage handling section and several self-service check-in kiosks.

2017.. A record year for the airports of Morocco

During the year 2017, air traffic at Moroccan airports recorded a significant increase of 11.63% in the number of passengers who arrived at various airports in the Kingdom.

The National Airports Bureau said that 2017 is a record year for the Kingdom's airports, which received 20,357,866 passengers, a significant increase of 11.63 % Achieved since 2010.

Thus, Mohamed V airport for the first time crossed the barrier of 9 million passengers, recording 9,357,427 passengers, an increase of 8.6 % compared to 2016.

It also recorded a new record of internal traffic, which exceeded the barrier of two million passengers, where the number of passengers, million and 133 thousand and 287 people.

Furthermore, through the annual statistics of the

National Bureau of Airports, it is concluded that, in turn, air cargo has increased significantly in 2017 (+ 18.95 %), ie 81,408.03 tonnes, compared with 68,436,24 tonnes in 2016.



91 million passengers crossed Saudi airports in 2017

The statistics of the General Authority for Civil Aviation of Saudi Arabia revealed that the 27 Saudi airports recorded a significant growth in the number of passengers during 2017, where the number of passengers to 91.8 million passengers, taking 741,293 trips, which represented a growth in the number of passengers by 7.7% compared to the year 2016, and flights recorded a growth rate of 4.6%.

Saudi Arabia's international airports witnessed a significant increase in passenger traffic in 2017, with 78,046 million passengers, while international flights totaled 593,866.



126.5 million passengers through Emirates airports

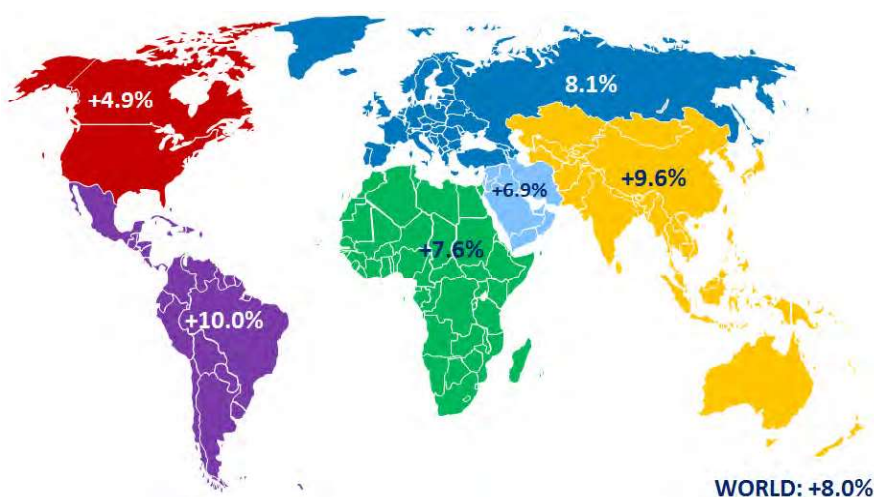


The number of passengers flying through UAE airports over the past year has grown to more than 126.5 million, a growth rate of 1.8 % compared to 124.3 million in 2016, according to the UAE General Civil Aviation Authority.

The total number of passengers arriving was 31.3 million passengers, departures about 30.5 million, while the number of passengers crossing the country's airports (transit) about 64.17 million passengers.

strongest growth among all regions. North America accounted for a 13% share, and demonstrated an improvement compared to last year, however, remained as the slowest growing region with a growth of 4.9%. Carriers in Latin America and the Caribbean managed 4% of world international RPKs and saw the biggest improvement among all regions and recorded the strongest growth at 10.0%. Africa with the smallest share of 3%, grew slightly faster than last year at 7.6%.

International scheduled passenger traffic (RPK) growth in 2017



In terms of domestic scheduled air services, overall markets grew by 7.0% in 2017, an improvement from the 6.7% growth recorded in 2016. Owing to the strong demand in India and China, especially the former with over 20.0% growth, the Asia/Pacific region grew strongly by 10.6% in 2017 while North America posted a slower pace compared to last year, at 3.8% in 2017. Both regions were the world's largest domestic markets with each accounting for around 41% share of world domestic scheduled traffic.

Low-cost carrier activity

The low-cost carriers (LCCs) consistently grew at a faster pace compared to the world average growth, and its market share continued to increase, specifically in emerging economies. In 2017, the LCCs carried an estimated 1.2 billion passengers, and accounted for approximately 30% of the world total scheduled passengers. LCCs in Europe represented 33% of total passengers carried by LCCs, followed by Asia/Pacific and North America with 31% and 26%, respectively.

Load factors improved to a record high

Industry capacity expansion outstripped the increase in travel demand. Total capacity offered by the world's airlines in 2017, expressed in available seat-kilometres (ASKs), increased globally by around 6.4%. As a result, overall passenger load factor improved by 0.9 percentage points and reached a record high of 81.2%. The Middle East was the only region posting a decline in load factors, as being under pressure with the slowing trend in traffic

growth. Load factor varies by region, ranging from 70.8% for Africa to 83.4% for North America.

Surge in air cargo

Underpinned by the improving global economic conditions and world trade with increasing import and export orders, air cargo demonstrated a strong rebound in 2017. World scheduled freight traffic, measured in freight tonne-kilometres (FTK) grew robustly by 9.5% in 2017, a significant improvement from the 3.8% growth registered in 2016. The international segment of freight traffic which represents nearly 87% of total air freight grew by around 10.3% up from the 3.7% growth in 2016. The scheduled international freight load factor improved as well from around 53% in 2016 to 55% in 2017.

Airline financial results

Average jet fuel prices increased by approximately 25% in 2017 compared to 2016 but remained significantly lower than the prices observed for the ten years prior to 2016. This coupled with improvement in traffic helped the airlines to maintain their operating profit nearly at the same levels seen in 2016. The airline industry is expected to end 2017 with another record operating profit of around USD 60 billion and an operating margin of 8.0%. The net profits for the Industry are expected to be around USD 36 billion with nearly 45% of this being generated by air carriers of North America. Improving economic conditions forecasted by the World Bank could see traffic growth and profitability momentum continuing in 2018.

(ICAO)

Continued passenger traffic growth and robust air cargo demand in 2017

A new record 4.1 billion passengers were carried by the aviation industry on scheduled services in 2017, according to the preliminary figures released by the International Civil Aviation Organization (ICAO). This indicates a 7.1% increase over 2016. The number of departures rose to approximately 37 million globally, and world passenger traffic, expressed in terms of total scheduled revenue passenger-kilometres (RPKs), posted an increase of 7.6% with approximately 7.7 trillion RPKs performed. This growth is a slight improvement from the 7.4% achieved in 2016.

"The sustainability of the tremendous growth in international civil air traffic is demonstrated by the continuous improvements to its safety, security, efficiency and environmental footprint. This sustainability is the result of concerted efforts and cooperation at the national, regional, and global levels, particularly in terms of ICAO compliancy, which is key to accessing the global network," remarked ICAO Council

President Dr. Olumuyiwa Benard Aliu.

"Air traffic growth is making key contributions towards the achievement of United Nations Agenda 2030 Sustainable Development Goals, offering an opportunity to lift a generation out of poverty, figuratively and literally," added ICAO Secretary General Dr. Fang Liu. "As a UN agency, ICAO is deeply committed to ensuring that all countries have an opportunity to benefit from the doubling in flight and passenger volumes forecast for the next 15 years."

This is illustrated by the fact that over half of the world's 1.2 billion tourists who travelled across international borders last year were transported by air, and that air transport now carries some 35% of world trade by value. Indeed, more than 90% of cross border Business-to-Consumer (B2C) e-commerce was carried by air transport.

Air travel growth supported by improving global economic conditions

Air travel demand growth has gained solid momentum,

supported by the ongoing improvement in global economic conditions throughout the year. World real gross domestic product (GDP) growth is projected to be at 2.7% in 2017, an acceleration from the 2.4% in 2016, and is expected to further strengthen to 2.9% in 2018. The upward trend was driven by the strengthening investment in advanced economies as well as the recovery in emerging market and developing economies owing to the increased export demand. The lower air fares owing to the low fuel price also continued to stimulate traffic growth, albeit at a more moderate level compared to 2016.

Passenger traffic

International scheduled passenger traffic expressed in terms of RPKs grew by 8.0% in 2017, up from the 7.8% recorded in 2016. All regions recorded stronger growth than in the previous year, with an exception of a slowdown in the Middle East due to a combination of factors such as the competitive environment – competing hubs and more point to point services, low oil prices and the impact of a strong US dollar. The region carried 14% RPK share and experienced a significant decline in growth from the 11.8% observed in 2016 to 6.9% in 2017. Europe remained as the largest international market with 37% share of world international RPKs, and grew strongly by 8.1%, supported by the improved economic conditions in the region. Asia/Pacific had the second largest share with 29%, and grew by 9.6%, the second



Sustainable Aviation: Could one billion passengers be achieved by 2025?



The International Air transport Association (IATA) set out an aim for one billion passengers to fly on flights powered by a mix of jet fuel and sustainable aviation fuel (SAF) by 2025. This aspiration was identified on the tenth anniversary of the first flight to blend sustainable aviation fuel and ordinary jet fuel. On 24 February 2008, a Virgin Atlantic Boeing 747 flew from London to Amsterdam with sustainable aviation fuel in one of its engines. The flight demonstrated the viability of drop-in biofuels, which can be blended with traditional jet fuel, using existing airport infrastructure. A flight completely powered by sustainable fuel has the potential to reduce the carbon emissions of that flight by up to 80%. "The momentum for sustainable aviation fuels is now unstoppable. From one flight in 2008, we passed the threshold

of 100,000 flights in 2017, and we expect to hit one million flights during 2020. But that is still just a drop in the ocean compared to what we want to achieve. We want 1 billion passengers to have flown on a SAF-blend flight by 2025. That won't be easy to achieve. We need governments to set a framework to incentivize production of SAF and ensure it is as attractive to produce as automotive biofuels," said Alexandre de Juniac, IATA's director general and CEO. The push to increase uptake of SAF is being driven by the airline industry's commitment to achieve carbon-neutral growth from 2020 and to cut net carbon emissions by 50% compared to 2005. A number of airlines, including Cathay Pacific, FedEx Express, JetBlue, Lufthansa, Qantas, and United, have made significant investments by forward-purchasing 1.5 billion gallons of SAF. Airports in Oslo,

Stockholm, Brisbane and Los Angeles are already mixing SAF with the general fuel supply. On the present uptake trajectory it is anticipated that half a billion passengers will have flown on a SAF-blend powered flight by 2025. But if governments, through effective policy, help the sustainable fuel industry to scale-up its production, it is possible that one billion passengers could experience an SAF flight by 2025. The steps needed to deliver this include:

Allowing SAF to compete with automotive biofuels through equivalent or magnified incentives
Loan guarantees and capital grants for production facilities
Supporting SAF demonstration plants and supply chain research and development
Harmonized transport and energy policies, coordinated with the involvement of agriculture and military departments.

Acknowledging that some sources of biofuels for land transport have been criticized for their environmental credentials, de Juniac emphasized strongly the determination of the industry to only use truly sustainable sources for its alternative fuels. "The airline industry is clear, united and adamant that we will never use a sustainable fuel that upsets the ecological balance of the planet or depletes its natural resources,"

(IATA)

Africa launches Africa's unified air transport market



On Monday, 28 January 2018, the Unified African Air Transport Market was launched into the African Union's «2063 Agenda» during a ceremony held on the sidelines of the 30th Summit of the African Union held at the headquarters of the

Continental Organization.

The initiative envisages the creation of a single market for air transport in Africa, the liberalization of civil aviation in the continent and the promotion of economic integration, LAMAB reported.

According to the AU Commission, this initiative will enable the improvement of air service levels and the competitiveness of destinations, leading to more competitive prices, stimulating the opening of new routes, promoting trade, investment and other sectors of the economy, Economic growth and job opportunities.

It should be noted that the unified air transport market in Africa is the result of the «immediate» implementation of the Yamoussoukro Decision adopted in 1999, adopted by the Assembly of Heads of State and Government of the African Union in Lomé (Togo) in July 2000.

"ICAO": Air transport will need more than 600 thousand pilots in 2036

The number of business and passenger flights is doubling every 15 years, but the labor force available in this sector is shrinking,» said FAO Secretary-General Fang Liu. «This growth is challenging because of many factors, including the inevitable aging of the population and low birth rates And other factors, such as attracting future talent to other high-tech sectors. The Secretary-General stated that the civil transport sector should «make every effort to attract and retain skilled workers who need them in the coming decades», especially

as the ICAO estimates indicate that by 2036 the sector will need «at least 620 thousand Pilot aircraft to operate commercial aircraft with a capacity of more than 100 passengers.»

«80 percent of these pilots will be new pilots who do not fly now,» Liu said.

For the Secretary-General, it is not only pilots, but also «air controllers, maintenance personnel and other technicians».

Liu attributed the expected growth in the air transport sector to several factors, most notably the boom in the

tourism sector and the growth of the Internet trade sector, which has become 90% of its shipments air travel compared to only 10% in 2010.

The Secretary-General noted that the number of air passengers is currently 4.1 billion passengers annually, while one third of the freight operations in the world air, adding that another challenge to the air transport sector is the limited capacity of existing airports in the world, and the need to expand these airports or build New airports.

Royal Air Maroc "RAM" has applied for eight aircraft

«We are looking to double our fleet in the year 2020, after a nearly 20-year recession,» said Abdulhamid Eado, President and CEO of Royal Air Maroc. During 2018, we have ordered eight aircraft, including four Dreamliners.

The program, consisting of eight additional aircraft, including four Boeing 737 Max, is part of a «development strategy aimed at giving a new boost to the company after the successful completion of the contract,» the spokesman said in an interview with Leocominist. Moroccan Property with the

State (2011-2016), in order to restructure the company and make it more financially sound». He pointed out that the number of transactions increased from 13 billion dirhams at the end of 2015 to 15.5 billion dirhams at the end of 2017. He added that

during this period, the company attracted 1.5 million additional passengers and registered an increase of 3 points in terms of filling factor, Per cent to 71 per cent.



"Emirates Airline": signs \$ 16 billion deal with Airbus

Emirates has signed a contract to buy up to 36 Airbus A380s worth \$ 16 billion at announced prices, confirming an important order for the future of the world's largest passenger jet. The order to purchase 20 double-decker aircraft with an option to purchase an

additional 16 aircraft was announced on a temporary basis in mid-January. The Dubai-based airline said the deliveries would start in 2020.

Airbus had previously said it would stop production of the A380 if it failed to make a huge deal with Emirates.

Emirates said the latest order was Emirates' commitment to the A380 program to 178

aircraft, adding that it was evaluating options for new aircraft engines.

The airline currently operates 101 A380s and has an existing order of 41 aircraft. With the addition of the new order, Emirates' commitment to the A380 is now rising to 178 aircraft worth US \$ 60 billion (AED 220 billion).

Egyptair to resume operations to Moscow

Egyptair announced the resumption of its flights between Cairo and Moscow starting from 12 April 2018.

The airline is planning to operate 3 weekly flights between Cairo International Airport – CAI and Domodedovo airport – DME with the modern Boeing 737-800 aircraft.



Saudi Arabia updates air services agreement with Greece, signs MOU with Cyprus

The General Authority of Civil Aviation in the Kingdom of Saudi Arabia has signed a Memorandum of Understanding with the Civil Aviation Authority of the Republic of Cyprus. The parties agreed to open the airspace between the two countries for all types of commercial air transport. GAGA has held bilateral negotiations with the civil aviation authority of the Republic of Cyprus, which resulted in the agreement to update the bilateral air services agreement between the two countries signed in 2002. In addition, the General Authority for Civil Aviation in the Kingdom and the Civil



Aviation Authority of the Republic of Greece completed the discussions to reach a new version of a draft Air services bilateral agreement, which resulted in the modernization of the existing bilateral

agreement. The draft included several regulatory provisions for the rights granted, safety and security and the commercial privileges for the airlines of the two countries.

Qatar and Kuwait discuss ways to enhance cooperation in air transport

The General Authority for Civil Aviation, chaired by His Excellency Abdullah bin Nasser Turki Al-Subaie, discussed with the General Administration of Civil Aviation headed by Sheikh Salman Al-Hamoud Al-Sabah in Kuwait on ways to enhance joint cooperation between the two countries in the fields of civil aviation and air transport. Director-General of Civil Aviation in Kuwait Yousuf Al-Fawzan said that the talks dealt with cooperation in the fields of air transport and safety systems and exchange of experiences between the two sides for the work of joint technical courses. He explained that the talks also



touched on the possibility of using the fifth freedom, which provides for the exchange of transport rights, and provide

facilities in a manner that provides flexibility for air carriers between the two countries.



organizations.

In this context, Eng. Mohamed Ibrahim Sharif, Director General of the Arab Civil Aviation Commission, participated in the last session of the conference with an intervention on the role and achievements of the Arab Civil Aviation Commission. He stated that the conference is an opportunity to build bridges of communication between the Arab League and its affiliated institutions and the Arab citizen who still needs to restore confidence in the Joint Arab Work.

H.E reviewed the Commission's most important achievements in the areas of Air Transport, Aviation Safety, Air Navigation, Aviation Security and the

Environment, representing a practical contribution in the Joint Arab work and sustainable development in the 2030 horizon.

The conference tackled many issues such as education, culture, scientific research, unemployment, work opportunities, youth, food and

The Conference is an opportunity for Communication between League of Arab States, its institutions and the Arab Citizen

water security, poverty, refugees, security in Arab countries and the fight against

extremism.

The conference addressed the role of Joint Arab Work institutions in achieving the 2030 sustainable development goals and the role of the various media in promoting Joint Arab Work Institutions.

The Arab Civil Aviation Commission and other joint Arab Work institutions participated in the conference and presented their activities and achievements.

The first media conference was attended by permanent representatives of the League of Arab States in Cairo, the presidents and directors of the Joint Arab Work Organizations, members of the Committee for Coordination and Follow-up as well as many public, political, private sector, civil society, media, audio and video media and cultural figures interested in the objectives and themes of the conference.

Worth mentioning that the specialized Arab organizations and unions (35 organizations), with different functions and activities ranging from cultural, economic, social and financial activities are the technical arm of the university and the Arab expertise houses that provide advice on various issues.



The First Media Conference to promote the Achievements, Activities and Programmes of Joint Arab work Organizations



The League of Arab States was successfully convened the «First Media Conference to Promote the Achievements, Activities and Programs of the Joint Arab Work Organizations» at the Nile Ritz-Carlton, Hotel Cairo-Egypt during 21-23 January 2018 Under the patronage of the Secretary-General of the League of Arab States, Ahmed Abul-Gheit. The conference objective was to change the general look about the role played by the Organizations and Unions belonging the League of Arab States and highlight the roles and other activities carried out by these organizations and federations to improve the standard of living of citizens of

member states through their social role Cultural and economic. It also aims at introducing the joint Arab Work institutions, promoting their achievements and activities, and contributing

to increasing the awareness of Arab citizens of the importance of joint cooperation, in addition to increasing interaction of the Arab media with the activities and programs of the Arab League and its specialized





Main Achievements

- Update of Communication, Navigation, Surveillance/ Air traffic Management (CNS/ ATM) study in the ACAC Region financed by Airbus Company by 500,000 USA \$.
- Cost benefit Analyses Study to provide SBAS for Civil Aviation in the Gulf Cooperation Council States, Iraq and Yemen.
- Establishment of Operational Concept (ConsOPS) of Air Traffic flow Management System (ATFMS)
- Establishment of Regional Safety Oversight Organization (RSOO) for Middle East and North Africa located at Jeddah-Saudi Arabia.
- Update of ACAC Strategy for the enhancement of cooperation among the Middle East and North Africa (MENA) States in the provision of aircraft accidents and incidents (AIG) functions.
- Supporting states to enhance aviation safety standards implementation as happened with Islamic Republic of Mauritania through the policy of **«No country left behind»**
- Adoption of Arab Aviation Security Team in 2017
- Contribution in preparation of EL Ryad Declaration Document for aviation security

and facilitation in 2016.

- Building capacity in aviation security field
- Formulation of Arab Strategy for environment protection in civil aviation 2017.
- Stating qualifications and adoption of Arab experts in civil aviation environment protection in Arab Region.

On the other hand, the Arab Civil Aviation Commission has strengthened the mechanisms of support and cooperation in the field of building capacity through periodic meetings with the institutions, administrations and training academies of civil aviation in the Arab countries to develop and implement an unified Arab strategy for training in preparation for the establishment of the Arab Union of Training Academies in Civil Aviation.

The biggest constraints related to the financial resources, which are the weakness of the budget and reflected negatively on human resources ...such as limited human staff, which led us to implement the policy of self-financing, which is represents one third of the budget and has a positive impact on the implementation of various activities and programs.

In an interview with the D.G of the Arab Civil Aviation Commission

Eng. Mohamed Ibrahim Ahmed Sherif

"Civil aviation is a major driver of economic growth. The Commission is making great efforts to translate the wishes and aspirations of ACAC Member States"



In an exclusive interview with the magazine "Arab Aviation", Eng. Ibrahim Sherif confirmed that Civil Aviation Sector plays a vital role in economic development and a major role in developing tourism and commercial sectors in Arabic World and Worldwide where more than half of international tourism and around one third of international trade depend on air transport and civil aviation supports now 4,2 million jobs and 157 billion dollars in the GDP in Middle East. He stressed that since his election as Director General of the commission in May 2014, he has been working on the implementation of his electoral program, confirming that despite the difficult situation of the administration (organizational, administrative and financial), he laid the groundwork to overcome all constraints, as he took the necessary procedures to activate the workings of the public administration according to a systematic plan that includes

organizational, administrative, technical and financial domains".

Eng. Ibrahim Sherif added that the General Assembly made Considerable efforts to react to interests and ambitions of member states for a secure and sustainable civil aviation available to different groups in Arab Societies within the sustainable development and a strong competitor to other modes of transport.

Within the last four years a working programme has been set including the technical and administrative fields which has been achieved by 100% where the commission moved in different directions to strengthen cooperation and coordination with regional and international organizations and unions to assure its role in the international civil aviation, and in training the commission communicated with training institutions for improving building capacity of civil aviation .

Contact us

ARAB AVIATION 



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

The 24th Session of the General Assembly of the Arab Civil Aviation Commission



Archive photo

The Arab Civil Aviation Commission (ACAC) will hold its 24th General Assembly at the Ministerial Level during 9 and 10 May 2018 at the Sofitel Hotel in Rabat-Kingdom of Morocco.

This session is particularly important, as it is part of the continuation of the development and modernization stages and to keep abreast of the rapid developments and changes that the advanced aviation industry knows.

This session will be attended by the Civil Aviation Ministers and their representatives in the Arab countries, the General Secretariat of the League of Arab States and many Regional and International Organizations and associations related to the Civil Aviation and Air Transport.

The 24th GA Agenda includes several topics such as organizational, technical, administrative and financial items. The most important topics are related to Air Transport, Air Navigation, Aviation Safety, Aviation Security and the Environment, as well as international cooperation,

training plan, approve the budget of the Commission for the years 2019-2022, and the election of Commission bodies including:

- Election of a new Director General for the next period (May 2018 - May 2022).
- Election of the Executive Council members for the period 2018-2020
- Election of the five technical committees members (Air Transport Committee - Navigation Committee - Safety Committee - Security Committee - Environment Committee)

The Arab Civil Aviation Commission (ACAC) is a specialized Arab organization belongs to the League of Arab States. It was founded in 1994 and held its first General Assembly in June 1996. It aims to coordinate and cooperate among Arab countries and with other parts of the world in the field of civil aviation in order to meet the needs of Arab countries for a safe, secure and regular air transport.



Eng. Mohamed Ibrahim Sherif

ACAC, D.G.

The Arab specialized organizations of the League of Arab States represent the active mechanisms in the various basic sectors, whether administrative, economic, social, service or technical. These organizations combine a higher strategic goal derived from the Charter of the League of Arab States and its provisions, which are to strengthen the ties between the Arab Member States and coordinate their plans and achieve the highest cooperation among them and unite their efforts and to provide assistance and expertise to its members.

If each organization is characterized by the specificity of the sector it oversees, the cooperative and coordinating nature of the member states is the basis work of all these organizations.

The Arab Organization as a specialized organization is unique in its work which transcends the Arab environment due to the international nature of the civil aviation sector where the concepts between countries are intertwined through air transport, in which the aircraft is regarded as an intercontinental transport method. Therefore, compliance with specific international rules and procedures must be constrained and restricted to the relations between the countries through which the aircraft is transported.

These binding controls are reflected by the International Civil Aviation Organization (ICAO) in the regulatory, legal and technical rules and procedures that countries are required to

implement optimally. In particular, they are involved in the air transport liberalization organizations and meeting aviation safety and security standards.

In view of the wide changes and new regulations defined by the civil aviation sector, both at the level of each country and at the level of regional and international blocs, the trends are focused on the establishment of special arrangements and structural arrangements for the organs and institutions supervising the civil aviation sector, starting with the absolute powers of the International Civil Aviation Organization as well as the special nature of similar regional organizations operating in the field of civil aviation. As the technical and technological developments identified by the aviation industry require the immediate follow-up and urgent involvement of all the new steps in the different areas of the civil aviation sector. The current basic characteristics of the sector are reflected in the growing privatization policy of all sectors, the independent management of facilities, airport facilities, navigation and pumping of capitals. This has made the sector a technical and economic nature mixed with a comprehensive and global concept.

The specificity and the universality of the civil aviation sector highlight the multiple features of the Commission's work, highlighting the unique qualities that characterize the Arab Civil Aviation Commission.



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

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

Organizational

The 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

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

General Supervision

Eng. Mohamed Ibrahim Sherif
DG, ACAC

Editor in Chief:

Eng. brahim Benomar

Editorial Board

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

2018

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.



Editorial

Eng. Mohammed Ibrahim Sherif
DG, ACAC.

05



Interview

with the Director General of the ACAC

08



Media Conference

The First Information Conference for Promulgation of Achievements, Activities and Programmes of Arab Organizations

10



News

Sustainable Aviation: Could one billion passengers be achieved by 2025?

15



Statistics

Continued passenger traffic growth and robust air cargo demand in 2017

16



Airports

Changi named world's best airport for 6th straight year

19

Reports

- ICAO Secretary General promotes aviation's role in sustainable development at prestigious CORIM event
- ICAO Council adopts new Amendment.

22

ACAC Activities

- ACAC Technical Committees Meeting

24

Articles

- ◆ Impact Of Economic Disparity between States on Air Transport Liberalization in Regional Cooperation Organizations
- ◆ 3rd Civil Aviation Authority of Singapore-Arab Civil Aviation Commission Onsite: Safety Audits of Air Traffic Services, Algiers, Algeria, 15-19 January 2018
- ◆ Aviation security culture: why? & how?

30

Note: The articles express the opinion of the authors and does not necessarily reflect ACAC's opinion



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



CIVIL AVIATION IMPACT ON ECONOMY



■ Statistics

Continued passenger traffic growth and robust air cargo demand in 2017



■ Interview

with ACAC DG.



■ Folder Issue

The 24th General Assembly of the ACAC will be held in Rabat from 9-10 May 2018

