

العدد
45

الطيران العربي

ديسمبر 2021

مجلة دورية تصدر عن المنظمة العربية للطيران المدني



المنظمة العربية للطيران المدني
Arab Civil Aviation Organization

✉ acao@acao.org.ma
🌐 www.acao.org.ma

المشرف على النشر: عبد النبي منار - رقم الإيداع القانوني: 2000/165 - ردمك: ISSN 3053-111



/ArabCivilAviationOrganization



@acao1996



ACAO



/ACAO

الطيران العربي

المشرف العام
المهندس عبد النبي منار
مدير عام المنظمة

رئيس التحرير
السيد إبراهيم بنادي

هيئة التحرير
السيد خالد محمد عنتر أحمد
المهندس عادل بولوطار
المهندس هشام بناني

الشؤون المالية واللوجستيك
السيد فيصل بنسليمان

المطبعة
All Print Pub
Agdal

البريد الإلكتروني

acao@acao.org.ma

الموقع الإلكتروني

www.acao.org.ma

رقم الإيداع القانوني

2000/165

ردمك

ISSN 1119 - 3053

الهاتف

(212) 537 658323/658340

الفاكس

(212) 537 658154/658111

العنوان

20، زنقة آيت باعمران، شارع محمد السادس
(طريق زعير)، صندوق البريد رقم 5025
الرباط/المملكة المغربية

جميع الحقوق محفوظة 2021

تواصلوا معنا

الطيران العربي

أبواب مجلة «الطيران العربي» وموقعها الإلكتروني مفتوحة دائماً لكل مشارك وقارئ يريد الاستفادة من هذا الفضاء العلمي، ونكون أسعد بتقديم اقتراحاتكم وملاحظاتكم، لأننا بكم نرتقي ونتطور، كما نأمل أن تتواصل مسيرة المجلة، بعون الله وتوفيقه وبما يزودنا به الباحثون من بحوث وموضوعات في أعدادنا القادمة.



المنظمة العربية للطيران المدني
Arab Civil Aviation Organization

acao@acao.org.ma

www.acao.org.ma

(+212) 537 65 83 23 / 40

مجلة الطيران العربي تخصص فضاءات لإعلاناتكم

العربية، حيث قرر هذا الأخير الموافقة على المبادئ العامة العربية لتوحيد إجراءات تسجيل واعتماد اللقاحات واستخدامها ما بين الدول العربية كمبادئ استرشادية، وكذلك تشكيل فريق عمل من الأمانة العامة للجامعة والمنظمات الأربع السالفة الذكر، والمتخصصين من الدول الراغبة لتنفيذ هذه المبادئ على المستوى الوطني، بما يمكن من تنفيذها بشكل متناسق ومتناغم على مستوى الإقليم العربي، تماشياً مع التوجهات الدولية والإقليمية والأممية ذات الصلة وصولاً إلى تحقيق الأهداف المرجوة.

الجمعية العامة الرابعة والخمسون للإتحاد العربي للنقل الجوي

وفي قرارها حول خارطة الطريق لتعالي قطاع النقل الجوي من تداعيات أزمة فيروس كورونا، أثبتت ورحبت بدورها بقرار المجلس الاقتصادي والاجتماعي لجامعة الدول العربية الذي تبني مبادئ عامة للسلامة الحيويّة للسفر والإعتراف المتبادل لشهادات لقاحات كوفيد 19، عملاً بالإرشادات الدولية التي نشرتها الإيكاو ومنظمة الصحة العالمية، ودعت الحكومات لتطبيق تلك المبادئ في التدابير الوطنية المتعلقة بالسلامة الحيويّة والسفر الجوي، كما وجهت الإتحاد العربي للنقل الجوي لدعم عمل جامعة الدول العربية بالاشتراك مع المنظمة العربية للطيران المدني والمنظمة العربية للسياحة والاتحاد الدولي للنقل الجوي (IATA).

من جهة أخرى، تخفيف آثار نشاط النقل الجوي على المناخ كان أيضاً حاضراً بقوة في بيان الأمين العام لهيئة الأمم المتحدة، والإعلان المشترك لمنظمة الطيران المدني الدولي والمنظمة العالمية للسياحة بمناسبة تخليد اليوم العالمي للطيران المدني، حيث مهد للخطوات المقبلة التي تستوجب مواصلة تعبئة كافة مكونات منظومة الطيران المدني الدولي للانتعاش على المدى القريب والاستدامة على المدى البعيد.

الاقتصادية تفيد أن قطاع النقل الجوي وفر قبل الجائحة حوالي 87,7 مليون فرصة عمل لا تتجاوز فيها فرص العمل المباشر 13% من مجمع الفرص التي تشمل الخدمات السياحية والنقل واللوجستية والاتصالات وتسويق مختلف المنتجات والمواد الاستهلاكية، ومساهمة في الناتج الداخلي قدرت بحوالي 3,5 مليار دولار أمريكي.

البيان المشترك لمنظمة الطيران المدني الدولي والمنظمة العالمية للسياحة أوضح أن الالتزامات تهم تعزيز التعاون وإدارة المخاطر المرتبطة بالقيود الحدودية-COVID-19، وأنه تم تأكيدها في الإعلان الصادر عن المؤتمر الرفيع المستوى لمنظمة الطيران المدني شهر أكتوبر الماضي.

الدول الأعضاء أشادت في هذا البيان بالدور القيادي لمنظمة الطيران المدني الدولي لتسيير تعالي الطيران من جائحة كورونا، والتزمت بتنفيذ توصيات وإرشادات فرقة عمل مجلس الأيكاو لإنعاش قطاع الطيران.

وبالنظر إلى التطورات التي يعرفها العالم من جراء الجائحة والتي تعرقل عملية انتعاش قطاع الطيران، وتجعل هذه الأخيرة رهينة بتناسق التدابير المطبقة والقيود المفروضة على المسافرين الدوليين وبظهور متحورات جديدة، وكذلك بوثيرة التلقيح بما يحقق المناعة المجتمعية، واستناداً إلى القرارات الصادرة عن الجمعية العامة السادسة والعشرين للمنظمة العربية للطيران المدني، أو تلك الصادرة عن منظومة جامعة الدول العربية، قامت كل من المنظمة العربية للطيران المدني والمنظمة العربية للسياحة، والاتحاد العربي للنقل الجوي بالتعاون مع الإتحاد الدولي للنقل الجوي بوضع مقترح مشروع مبادئ عامة لتوحيد إجراءات تسجيل واعتماد اللقاحات واستخدامها بالدول العربية.

هذا المقترح حضي بدعم المجلس الاقتصادي والاجتماعي لدى الجامعة



المهندس/عبد النبي منار
مدير عام المنظمة العربية للطيران المدني

الاحتفال باليوم العالمي للطيران المدني الدولي تميز هذه السنة عن سابقتها بإصدار بيان للأمين العام لهيئة الأمم المتحدة، وإعلان مشترك للأمانة العامة لكل من منظمة الطيران المدني الدولي والمنظمة العالمية للسياحة، تتويجا للجهود التي بذلتها الدول والمنظمات الدولية والإقليمية والمؤسسات المختصة في صناعة النقل الجوي منذ ظهور فيروس كورونا، في وضع وتنفيذ الإجراءات الكفيلة بمواجهة الأزمة الناتجة عن انتشار الوباء، وتيسير انتعاش وتعالي قطاع الطيران المدني. وهنا استحضرت ما قامت به الدول لتوفير طيران مدني آمن ومنظم وتطوير شبكة دولية للنقل الجوي بعد مصادقتها على اتفاقية شيكاغو والتي تتضمن موافقة الدول على اتخاذ التدابير الفعالة لمنع انتشار الأمراض المعدية.

الأمين العام لهيئة الأمم المتحدة أقر بالدور المحوري للسفر الجوي في الجوانب الاجتماعية والاقتصادية للتنمية المستدامة، وشدد على أهمية تسريع الدول لتنفيذ التزاماتها لتحقيق أهداف التنمية المستدامة، ولتوفير قطاع طيران صحي، يكون الالتزام بها في السفر بحلول عام 2050 من أولويات الجمعية العامة (41) لمنظمة الطيران المدني.

وتجدر الإشارة هنا إلى أن المؤشرات

الجدول الزمني للدورات التدريبية يناير/كانون الثاني -ديسمبر/كانون الأول 2022

دورة حول معايير الجودة المتعلقة بالبيئة وانبعاثات الغازات	ورشة عمل حول إدارة مخاطر صناعة النقل في الدول العربية	ورشة عن تنفيذ إدارة السلامة الجوية بالاشتراك مع سلطة الطيران المدني السنغافوري	أسبوع ثقافة الأمن	ورشة عمل حول تأهيل المنسقين الوطنيين للتدقيق الأمني للايكاو
يحدد لاحقا 25-21 فبراير	الرباط 18-14 فبراير	عن بعد 11-7 فبراير	يحدد لاحقا	يحدد لاحقا
المنتدى العربي للبيئة	ورشة عن تحقيق الحوادث	ورشة حول موظفي الكشف الأمني	الورشة التفاعلية حول موظفي الكشف الأمني	ندوة حول تراخيص العبور
الرباط 23-21 مارس	الرباط 8-7 مارس	السعودية / الامارات 4-1 مارس	السعودية / الامارات 28 فبراير	عن بعد 22 فبراير
ورشة عمل حول القواعد القياسية الجديدة للايكاو والمتعلقة بانبعاثات الكربون	ورشة عمل حول القواعد القياسية الجديدة للايكاو والمتعلقة بانبعاثات الكربون	المنتدى العربي لأمن الطيران	ورشة عن إدارة برنامج السلامة للدولة	ورشة عمل في مجال المنافسة بين شركات الطيران
الرباط 3-1 يونيو	الرباط 31-30 ماي	الرباط 25-23 ماي	الدار البيضاء 27-23 ماي	الرباط 20-16 ماي
ورشة عمل حول متطلبات مجلس المطارات العالمي المتعلقة باعتماد الانبعاثات الكربونية للمطارات	ندوة عن إدارة الترددات			
الرباط 10-6 يونيو	الدار البيضاء 10-6 يونيو			

الجدول الزمني للدورات التدريبية يناير/كانون الثاني - ديسمبر/كانون الأول 2022

دورة حول مهارات التفاوض	دوة عن إدارة موارد الفرق والأطقم	ندوة عن التعاون المدني العسكري	ندوة إقليمية حول التسهيلات	ندوة عن إدارة مخاطر العياء
القاهرة 28-24 يوليو	عن بعد 23-19 يونيو	عن بعد 16-13 يونيو	الدار البيضاء 15-13 يونيو	عن بعد 13 يونيو
ندوة عن إجراءات الهبوط وتفتيش الطيران	دورة حول اقتصاديات النقل الجوي	ورشة مشتركة مع الايكاو حول أمن مقدمي خدمات الملاحة الجوية	الندوة الإقليمية الثانية حول الابتكار والأمن السيبراني	ندوة عن تقنيات الاستطلاع
القاهرة 28-26 سبتمبر	الرباط 23-19 سبتمبر	القاهرة 16-12 سبتمبر	مراكش 7-5 سبتمبر	تونس 7-5 سبتمبر
دورة حول حماية حقوق المسافرين الجوي	دورة حول حماية حقوق المسافرين الجوي	دورة لمدرين في مجال حماية البيئة	ورشة الخطة العالمية والوطنية للملاحة	الورشة التفاعلية حول البيئة
القاهرة 1 ديسمبر	القاهرة 30-27 نوفمبر	عن بعد 25-21 نوفمبر	القاهرة 17-14 نوفمبر	الامارات 19-17 أكتوبر
		ورشة عن مناولة المطار + المواد الخطيرة	ندوة حول الطائرات بدون طيار	
		الدار البيضاء 15-12 ديسمبر	الدار البيضاء / مراكش 9-5 ديسمبر	

مدير عام المنظمة العربية للطيران المدني يشارك في الدورة الـ 34 لمجلس وزراء النقل العرب



وأشار معاليه إلى أن النقل أصبح من أهم عناصر التطور في العالم حالياً، بل هو العامل الرئيسي المؤثر على النمو الاقتصادي والاجتماعي، حيث تعتمد كل القطاعات الاقتصادية على البنية التحتية لنظم النقل المختلفة وتوفير الشبكات والربط بينها وتسهيل إجراءات حركة نقل البضائع وزيادة التبادل التجاري، بما يساعد على التنمية الاقتصادية ويشجع انتقال رؤوس الأموال للاستثمار في منطقتنا العربية، ويسهم في تيسير حركة المواطنين في التنقل في ما بين دولنا العربية لكل الأغراض الاقتصادية والتجارية والسياحية والثقافية والترفيهية والدينية والعلاجية، مبرزاً الاهتمام الكبير الذي يوليه قادتنا لقطاع النقل والمواصلات باعتباره مقياساً لتقدم ونهضة الأمم ورفاهية المجتمع، الأمر الذي يستوجب معه التطوير المستمر والتوسع في خطط النقل من خلال رسم السياسات ووضع الاستراتيجيات واتخاذ الخطوات التي تسهم في تطوير هذا القطاع الحيوي المهم.

كما عبر وزير النقل اليمني عبد السلام حميد، رئيس الدورة السابقة لمجلس وزراء النقل العرب، عن شكره للأمين العام لجامعة الدول العربية أحمد أبو الغيط لدعمه المتواصل لمجلس وزراء النقل العرب والإعداد والترتيب والتنظيم والمتابعة لهذا الاجتماع.

مؤكداً معاليه أن النقل بمختلف قطاعاته يحتل حالياً مركزاً محورياً في أجندة واهتمامات دول العالم لما لهذا القطاع الحيوي من تأثير مباشر على قضايا التنمية الاقتصادية والاجتماعية وتقدم ورفاهية الشعوب، مشيراً إلى أهمية تضافر الجهود في

شاركت المنظمة العربية للطيران المدني، في أعمال الدورة الـ 34 لمجلس وزراء النقل العرب المنعقدة بمقر الأمانة العامة لجامعة الدول العربية بالعاصمة المصرية القاهرة، خلال الفترة 18-20 أكتوبر 2021، بوفد ترأسه سعادة مدير عام المنظمة المهندس عبد النبي منار.

وضمن الكلمة الافتتاحية لمعالي الفريق مهندس كامل الوزير، وزير النقل المصري، رئيس المكتب التنفيذي لمجلس وزراء النقل العرب، والتي استهلها بنقل تحيات فخامة الرئيس عبد الفتاح السيسي، وتمنياته الطيبة بأن تكلل أعمال اجتماعات هذه الدورة بالتوفيق والنجاح، منتهزاً معاليه هذه المناسبة للتوجيه للجميع بأصدق التهاني وأطيب التمنيات بذكرى المولد النبوي الشريف، داعياً الله تعالى أن يعيد هذه المناسبة الكريمة على أمتنا العربية بالخير والمزيد من التقدم والأزدهار.

وأضاف الوزير: أود أن أعبر عن شكري للسيد وزير النقل اليمني على جهوده خلال فترة توليه رئاسة مجلس وزراء النقل العرب، وأتوجه بالتهنئة إلى زميلي وزير النقل الأردني بمناسبة توليه رئاسة المجلس، متمنياً له التوفيق والنجاح في مهمته، ولا يفوتني أن أتوجه بالشكر الجزيل إلى الأمين العام للجامعة العربية والأمين المساعد للشؤون الاقتصادية على الإعداد المتميز لاجتماعنا اليوم لتحقيق النتائج المرجوة، مشيراً إلى التعبير عن تقديره الكبير لأصحاب المعالي وزراء النقل العرب ورؤساء وأعضاء الوفود على المشاركة في أعمال هذه الدورة ومناقشة الموضوعات والقضايا المعروضة في ظروف صعبة وتحديات غير مسبقة فرضها خطر فيروس كورونا.

سيستعرض العديد من القضايا التي تمس الجوانب الاقتصادية والسياسية والصحية ذات العلاقة بقطاع النقل العربي، وبحث تعزيز تواجد الكتلة العربية داخل التكتلات الخارجية الأخرى مثل المنظمة البحرية الدولية ومنظمة الطيران المدني الدولي «الإيكاو».

جذير بالذكر أن جدول أعمال الدورة، تضمن عددا من الموضوعات ذات العلاقة بقطاع النقل العربي، التي ناقشها وأصدر توصيات بشأنها المكتب التنفيذي للمجلس للنظر في اعتمادها، ومنها دعم الاقتصاد الفلسطيني، وتقرير الاجتماع الأول للجنة الفنية المشرفة على تنفيذ الاتفاقية العربية لتنظيم نقل الركاب على الطرق بين الدول العربية وعبرها، ومقترح لإنشاء منصة إلكترونية عربية شاملة للنقل بهدف المساهمة في تسهيل نقل التجارة بين الدول العربية، بجانب تحديث دراسة توحيد مواصفات الأبعاد والأوزان المحورية للشاحنات العاملة بين الدول العربية، والمقدمة من الاتحاد العربي للنقل البري.

كما تضمن جدول الأعمال مناقشة الصيغة النهائية للمسودة السادسة لمشروع اتفاقية تنظيم النقل البحري للركاب والبضائع بين الدول العربية للنظر في اعتمادها من قبل مجلس وزراء النقل العرب، ودراسة استرشادية بشأن مقترح لإقامة التجمعات البحرية الوطنية في الدول العربية، وتم بحث سبل تمويل دراسة الجدوى الشاملة لمشروع انشاء آلية عربية وقاعدة بيانات لدعم مجال صناعة إصلاح وبناء السفن في الدول العربية، لما لهذه الصناعة من عوائد اقتصادية متوقعة.

وتتم أيضا مناقشة الاتجاهات الحديثة في تطبيقات الذكاء الاصطناعي في قطاعات النقل واللوجستيات ومستقبلها في المنطقة العربية، والدور الرائد للأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري في هذا المجال.

وفي مجال النقل الجوي تم التطرق لبند المبادئ العامة العربية لتوحيد إجراءات تسجيل واعتماد اللقاحات واستخدامها بين الدول العربية، وناقش المجلس تحت بند ما يستجد من أعمال بندا بعنوان «أمن الملاحة وامدادات الطاقة في منطقة الخليج العربي»

كذلك انتخب مجلس وزراء النقل العرب مكتبه التنفيذي للعامين القادمين «أكتوبر 2021 - أكتوبر 2023»، وتضمن التشكيل الجديد جمهورية مصر العربية رئيسا والمملكة العربية السعودية نائبا، وعضوية كل من الجمهورية التونسية، الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، جمهورية السودان، جمهورية العراق، المملكة الأردنية الهاشمية، وجمهورية اليمن.

وتم الاتفاق على عقد الدورة القادمة الـ 68 للمكتب التنفيذي لمجلس وزراء النقل العرب بتشكيلته الجديدة يومي 26 و27 من أبريل/ نيسان عام 2022، بمقر الأمانة العامة للجامعة العربية بالقاهرة.

حكومات الدول العربية لتعزيز العلاقات والمصالح المشتركة والمشاريع البينية في قطاعات النقل المختلفة برًا وبحرًا وجوًا.

واستعرض وزير النقل اليمني جملة الصعوبات التي يتعرض لها قطاع النقل في اليمن والتي استهدفت البنية التحتية لقطاعات النقل المختلفة من الطرقات البرية والمطارات والموانئ، ما أضعف قدرتها وكفاءتها على أداء خدماتها بالشكل المطلوب.

هذا وقد أكد معالي السيد وجيه عزازية وزير النقل الأردني رئيس الدورة الحالية للمجلس أهمية تبني استراتيجية عربية موحدة في مجال النقل تقوم على مفهوم المواءمة في بناء نموذج عربي كفاء وفعال، يعتمد على التكنولوجيا مع بيئة تشريعية متوافق عليها بين الدول العربية.

كما أكد على ضرورة اعتماد المبادئ الحديثة للنقل المتكامل الذي يبنى على البدائل والاختيارات التي تتجاوز حدود الدول للإقليم والقارات.

وقال إن الأردن ينظر في خطته واستراتيجيته في مجال النقل من منظور عربي ويعمل على تحقيق التكامل بين الدول العربية في هذا المجال.

معالي وزير النقل والخدمات اللوجستية السعودي المهندس صالح بن ناصر الجاسر، أكد ضمن كلمته الافتتاحية أن بلاده أولت قطاع النقل والخدمات اللوجستية اهتماما كبيرا، منوها إلى أنه تم مؤخرا اعتماد الاستراتيجية الوطنية لقطاع النقل والخدمات اللوجستية.

موضحا أن هذه الاستراتيجية تطمح إلى ترسيخ مكانة المملكة كمركز لوجستي عالمي ونموذج للتنقل المتكامل، مستهدفة الوصول إلى المركز العاشر عالميا في مؤشر الخدمات اللوجستية، كما تهدف إلى تعزيز مساهمة القطاع في الناتج المحلي الوطني إلى أكثر من 10% في عام 2030.

كما جدد معاليه الدعوة لوزراء النقل العرب إلى العمل سويا لتعزيز العمل العربي المشترك وتنفيذ التوصيات التي تصدر من اجتماعات المجلس، بما يخدم جميع الدول الأعضاء، وأن يكون هذا القطاع الحيوي ممكنا لجميع قطاعات التنمية في دولنا العربية.

وفي ختام كلمته وجه وزير النقل السعودي، الشكر إلى وزراء النقل العرب والوفود على المشاركة في اجتماعات المجلس وإلى الأمين العام لجامعة الدول العربية والأمانة العامة للجامعة في سبيل توطيد التعاون بين الدول العربية في مجال النقل ليؤدي دوره المأمول في تحقيق التكامل العربي.

وفي كلمة بالمناسبة ذكر الأمين العام المساعد رئيس قطاع الشؤون الاقتصادية بالجامعة العربية كمال حسن علي أن قطاع النقل العربي بأنماطه المختلفة كان من أكثر القطاعات تضررا من جائحة كورونا، ما يفرض تعزيز ودعم هذا القطاع الحيوي في مرحلة ما بعد الجائحة حتى يسترد عافيته ويساهم في النهوض بالمؤشرات الاقتصادية في منطقتنا العربية. وتابع أن الاجتماع

وزير الطيران المدني المصري يلتقي مدير عام المنظمة العربية للطيران المدني



العمل العربي المشترك وتولي اهتماما كبيرا لدعم التعاون في مجالات الطيران المدني خاصة في الوقت الراهن الذي يفرض العديد من التحديات امام صناعة النقل الجوي.

وفى نفس السياق، أكد المهندس عبد النبي منار مدير عام المنظمة العربية للطيران المدني أن قطاع الطيران المدني المصري شهد تطورا كبيرا مع تحقيق العديد من الإنجازات في مختلف المجالات وأشار أن وزارة الطيران المدني المصرية تقوم بدعم المنظمة العربية للطيران المدني في كافة المبادرات لافتا إلى أهمية التعاون العربي في مجال صناعة النقل الجوي من خلال العمل المشترك على توحيد الإجراءات والتواصل المستمر بما يحقق أعلى معايير السلامة لهذا القطاع الحيوي الذي يعد المحرك الأساسي للاقتصاد في المنطقة من خلال تبادل الخبرات والتدريب وتفعيل الجوانب الأمنية ومنع الاختراقات الأمنية بالتعاون مع الجهات المعنية بما يضمن تحقيق أعلى معدلات الأمن في مطارتنا العربية.

يذكر أن المنظمة العربية للطيران المدني هي منظمة عربية متخصصة تابعة لجامعة الدول العربية تهدف إلى توثيق التعاون والتنسيق بين الدول العربية في مجال الطيران المدني وتطويره والمساهمة في توافق الآراء لمواجهة التحديات التي تواجه الصناعة على المستوى الإقليمي والدولي ويصل عدد الدول الأعضاء إلى 22 دولة عربية.

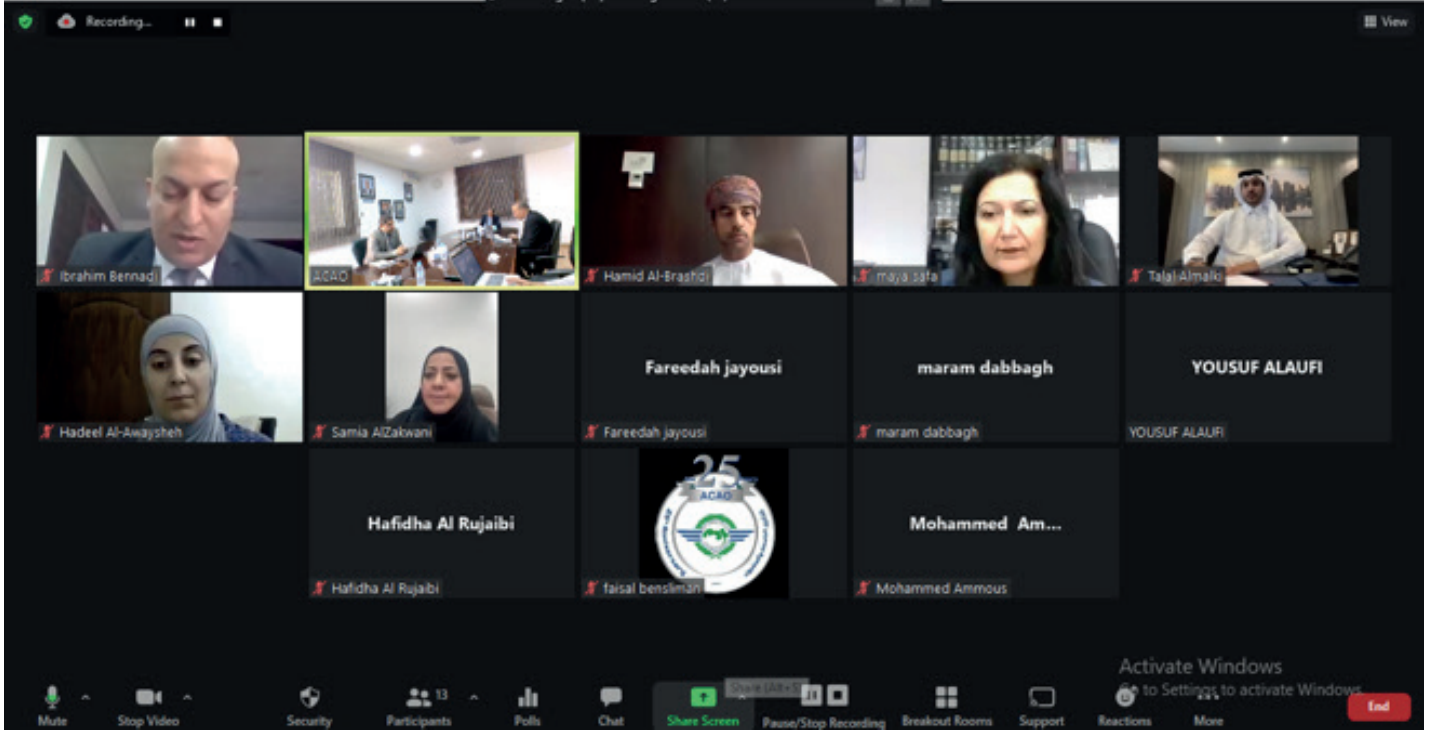
التقى الطيار محمد منار، وزير الطيران المدني بجمهورية مصر العربية، المهندس عبد النبي منار مدير عام المنظمة العربية للطيران المدني، في مكتبه بمقر الوزارة وذلك في إطار تعزيز التعاون والتواصل المستمر مع المنظمة العربية للطيران المدني حضر اللقاء الطيار/ منتصر مناع نائب وزير الطيران المدني والدكتور مهندس/ أشرف نوير رئيس سلطة الطيران المدني والأستاذ/ باسم عبد الكريم مساعد الوزير للشئون الدولية والاعلام.

وخلال اللقاء تم التأكيد على أهمية العلاقات بين جمهورية مصر العربية والمنظمة في مجال الطيران المدني حيث تم مناقشة عدد من الموضوعات ذات الاهتمام المشترك وسبل تميمتها وتعزيزها.

ومن جانبه أكد وزير الطيران أن هناك تعاوناً وثيقاً بين قطاع الطيران المصري والمنظمة العربية للطيران المدني في مختلف مجالات وأنشطة صناعة النقل الجوي مضيفاً أن وزارة الطيران المدني تدعم المنظمة من خلال سلطة الطيران المدني في تنفيذ خططها الاستراتيجية حيث أن هناك تمثيل رسمي بوزارة الطيران المدني المصري في الخمس لجان الخاصة بالمنظمة وهم لجنة النقل الجوي والسلامة الجوية وأمن الطيران والملاحة الجوية والبيئة.

وأشار سيادته إلى أن الحكومة المصرية تسعى دائما إلى تعزيز

المنظمة العربية للطيران المدني تعقد «اللقاء التشاوري الثاني حول الاعلام»



المعتمدة من المجالس الرئيسية للمنظمة.

من جهة أخرى، أكد سعادته على أن مبادرة عقد هذا اللقاء، وللمرة الثانية، تندرج في إطار انخراط المنظمة العربية للطيران المدني في تقوية أواصر التعاون بينها وبين الدول الأعضاء وكذا المنظمات الدولية والإقليمية ذات الصلة، وأيضاً تعزيز التنسيق والحوار حول مختلف القضايا ذات الاهتمام المشترك، كما تأتي في سياق جهود المنظمة الرامية إلى تقوية وتطوير الشراكة والتعاون بيننا وبين الدول الأعضاء، وإلى ارتياد كل الآفاق الممكنة من أجل إغناء وإثراء هذه العلاقات في سياق عالمي بالغ التعقيد.

وفي ختام كلمة سعادة المدير العام، وجه الشكر إلى كل السيدات والسادة المشاركين في هذا اللقاء، الذين سيعكفون خلال هذا اللقاء على التداول في القضايا المطروحة للنقاش وإعداد مشاريع القرارات وتحضير الخلاصات والتوصيات التي ستتوج بها أشغال اللقاء التشاوري الثاني حول الإعلام.

وتدارس المشاركون في اللقاء، أوراق العمل المقدمة من طرف الإدارة العامة للمنظمة، حيث تم إغناؤها بمجموعة من الأفكار والمقترحات من طرف ممثلي الدول المشاركة، قبل أن يوافق الاجتماع على رفع للمجلس التنفيذي للمنظمة.

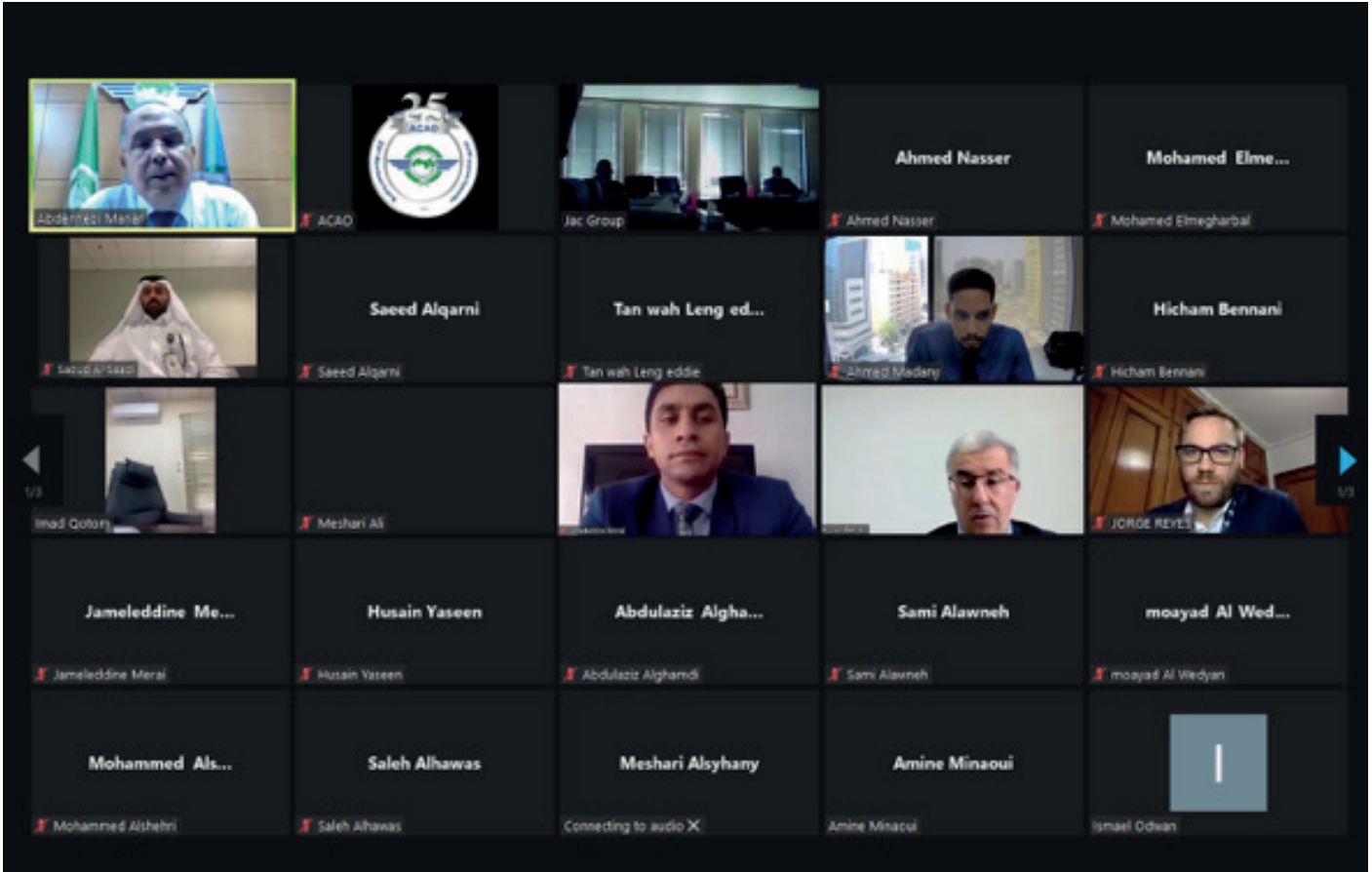
عقدت المنظمة العربية للطيران المدني «اللقاء التشاوري الثاني حول الاعلام»، يوم الخميس 28 أكتوبر 2021، حضورياً وعبر تقنية التواصل المرئي.

شارك في اللقاء الذي ترأسه سعادة المهندس عبد النبي منار، مدير عام المنظمة العربية للطيران المدني، المملكة العربية السعودية، دولة قطر، المملكة المغربية، سلطنة عمان، المملكة الأردنية الهاشمية، الجمهورية اللبنانية ودولة فلسطين.

افتتح اللقاء سعادة المدير العام بكلمة عبر فيها عن شكره لسلطات الطيران المدني لدعمها لتنظيم هذا اللقاء التشاوري في نسخته الثانية وكذا المشاركة فيه، مرحباً بالمشاركين، مبرزاً أهمية هذا الاجتماع الذي تسعى المنظمة العربية للطيران المدني من خلاله أن تجعل الدول الأعضاء في تفاعل مستمر من خلال المواضيع التي سيتم تناولها في إثراء وإغناء الحوار في إطار تبادل للأفكار بين المتداخلين، الذين يتمتعون بكفاءة عالية وقدرة فائقة على الإلمام بالإشكالات وبقضايا الساعة التي تساءلنا جميعاً.

وأعرب سعادته على أمله أن يتم وضع آلية لتحديد وتجميع المعلومات والبيانات الخاصة بإنجازات ومبادرات الدول الأعضاء المراد الترويج لها، ووضع استراتيجية ترويجية شاملة تماشياً مع الهدف الإستراتيجي الخامس من الإستراتيجية العامة للمنظمة

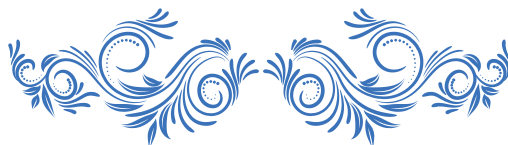
تنظيم ورشة عمل تدريبية عبر التواصل الافتراضي حول «ترخيص المطارات»



وقد تم افتتاح ورشة العمل الافتراضية من قبل سعادة/ المهندس عبد النبي منار المدير العام للمنظمة العربية للطيران المدني مرحباً بالحضور ومسلطاً الضوء على أهداف هذه الدورة، والتي هدفت أساساً الى تزويد سلطات الطيران المدني ومشغلي المطارات بالمعارف والمهارات العملية والميدانية اللازمة لترخيص المطارات وسبل المحافظة على صلاحية شهادة الترخيص المحصل عليها، بالإضافة إلى إلقاء نظرة على التحديات وأفضل الممارسات المتعلقة بعملية ترخيص المطارات.

وفي نهاية الدورة، تم إجراء اختبار للمشاركين. ووفقاً لذلك، تم تسليمهم شواهد اجتياز الاختبار.

نظمت المنظمة العربية للطيران المدني ورشة عمل تدريبية عبر التواصل الافتراضي حول «ترخيص المطارات» في الفترة من 25 إلى 28 أكتوبر 2021. حضر الدورة حوالي 100 مشارك من 9 دول عربية على اختلاف انتمائهم الى كل من سلطات الطيران المدني من جهة والى مشغلي المطارات من جهة أخرى. وتم تأطير الدورة من قبل السيد/ جورج ريبس رئيس قسم عمليات المطار وصنع القواعد بسلطة الطيران المدني الاسباني (AESA) كما قام بتسهيلها السيد/ هشام بناني خبير السلامة والملاحة الجوية بالمنظمة. وتضمنت ورشة العمل شق نظري بالإضافة الى تمارين عملية تم إنجازها من خلال 6 مجموعات عمل منفصلة باستخدام أدوات الغرف الافتراضية الفرعية.



تنظيم ورشة عمل حول «إدارة النفايات الصلبة وجودة الهواء المحلي بالمطار» عبر المناظرة المرئية



كلمة بمناسبة افتتاح الورشة، إلى ضرورة فتح نقاش حول التحديات والصعوبات التي تواجهها الدول العربية في إدارة النفايات الصلبة والحفاظ على جودة الهواء المحلي بالمطارات، وتبادل الخبرات والتجارب وأحسن الممارسات بين المشاركين. وتمحورت هذه الورشة حول الإجراءات والتدابير لمنع النفايات، وفرزها، وإعادة التدوير والتخلص منها. وكذلك كيفية تقييم جودة الهواء المحلي والتدابير والاجراءات الضرورية لتحسين جودة الهواء؛

وعرف اليوم الأخير من الورشة، تخصيص جلسة استعرض فيها بعض ممثلي الدول تجاربهم فيما يتعلق بإدارة وتدبير النفايات الصلبة وكذلك بعض الممارسات لتحسين جودة الهواء المحلي.

نظمت المنظمة العربية للطيران المدني، ورشة عمل حول «إدارة النفايات الصلبة وجودة الهواء المحلي بالمطار»، عبر المناظرة المرئية خلال الفترة الممتدة من 25 إلى 28 أكتوبر 2021، وذلك في إطار مساهمة المنظمة العربية للطيران المدني في الجهود والتدابير الواسعة النطاق التي تقوم بها منظمة الطيران المدني الدولي والدول الأعضاء للتخفيف مما يسببه الطيران في تلوث المناخ.

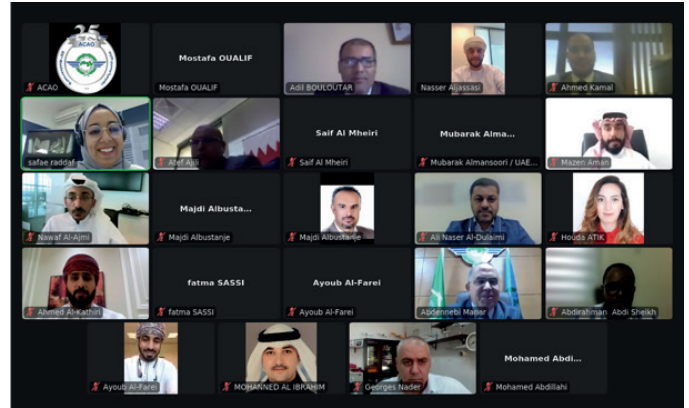
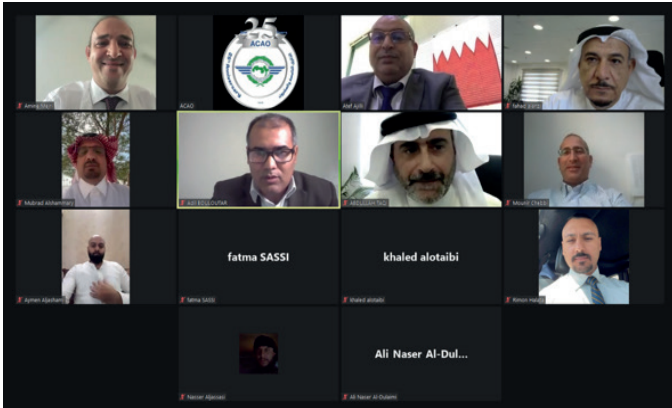
وعرفت هذه الورشة مشاركة 60 مسؤولاً عن حماية البيئة بسلطات الطيران المدني وسلطات المطار وشركات الطيران بالمنطقة العربية والمصالح المعنية بالبيئة، يمثلون 11 دولة عضو بالمنظمة العربية للطيران المدني.

ودعا سعادة المهندس عبد النبي منار، مدير عام المنظمة، في



الاجتماع السابع لفريق خبراء أمن الطيران المدني لدى المنظمة العربية للطيران المدني

المنظمة العربية للطيران المدني تنظم لقاءً عن بعد بمناسبة «اليوم العربي لثقافة أمن الطيران»



عقد فريق خبراء أمن الطيران المدني لدى المنظمة العربية للطيران المدني اجتماعه السابع عبر المناظرة المرئية يوم 1 نوفمبر 2021.

وخلال هذا الاجتماع الذي حضره 13 خبيراً لأمن الطيران يمثلون 6 دول، تدارس فريق الخبراء متابعة تنفيذ خارطة طريق لإعداد مشروع معايير موحدة لترخيص موظفي الكشف الأمني.

كما تناول الفريق موضوع البيانات المسبقة للمسافرين، واتفق على تقديم بعض الدول لتجربتها خلال الاجتماع القادم، بخصوص تنفيذ نظام البيانات المسبقة للمسافرين، على المستوى التشريعي والفني والتشغيلي.

نظمت المنظمة العربية للطيران المدني اليوم العربي لثقافة أمن الطيران، عبر المناظرة المرئية يوم 03 نوفمبر 2021. وتدرج هذه المبادرة في إطار الجهود التي تبذلها المنظمة العربية للطيران المدني للمساهمة في نشر ثقافة الأمن تماشياً مع مبادرة الأيكاو باعتبار سنة 2021 «سنة ثقافة الأمن».

حيث شارك في هذا اليوم 26 مسؤولاً عن أمن الطيران المدني يمثلون 15 دولة عضو بالمنظمة،

وخلال كلمته الافتتاحية، دعا سعادة المهندس عبد النبي منار، مدير عام المنظمة، المشاركين إلى تبادل الخبرات والتجارب وأفضل الممارسات لإذكاء الوعي الأمني ونشر ثقافة الأمن لدى كافة الموظفين وجميع العاملين في ظل تزايد التهديدات والمخاطر التي تواجهها المنطقة العربية.

واستعرض ممثلو الدول المشاركة في هذا اللقاء مفهوم الثقافة الأمنية وبرامج وخطط العمل لإذكاء الوعي الأمني، ومزايا نشر ثقافة الأمن. وكذلك أدوات تعزيز الثقافة الأمنية وكيفية بناء ونشر هذه الثقافة.



المنظمة العربية للطيران المدني تشارك في أشغال الجمعية العامة الرابعة والخمسون للاتحاد العربي للنقل الجوي



العربية لإعادة الربط الجوي وخدمة المسافرين لوضعه الطبيعي ما قبل الجائحة، كما أكد على ضرورة مواصلة الجهود لتحقيق أهداف الحد من الكربون التي تعد مسؤولية مشتركة لقطاع الطيران.

وخلال جلسات عمل الجمعية العامة قدم الأمين العام للإتحاد العربي للنقل الجوي تقريراً عن حال صناعة الطيران، تلتها كلمة للمهندس عبد النبي منار، المدير العام للمنظمة العربية للطيران المدني، وكلمة للسيد ويلي والش، المدير العام والرئيس التنفيذي للإتحاد الدولي للنقل الجوي - الأياتا. كما نظمت حلقة نقاش تجمع رؤساء تنفيذيين ومدراء عامين حول الأمور الإستراتيجية لصناعة الطيران.

كلمة المهندس منار، تطرقت للأزمة التي عرفها قطاع الطيران المدني والناجمة عن وباء كوفيد - 19، مؤكداً أن صناعة الطيران تتحمل تداعيات تفشي هذا الوباء القاتل بشكل أكثر حدة مقارنة مع الصناعات الأخرى، حيث انخفض الطلب على التنقل جواً إضافة إلى القيود المفروضة على السفر، إلا أن القطاع لازال يواصل جهوده لتوفير الضمانات الكفيلة باستعادة ثقة الجمهور، وبتنفيذ إجراءات احترازية مشددة بكافة مرافق المطارات والطائرات.

كما أشاد سعادته بانخراط صناعة النقل الجوي في عملية نقل

بدعوة من الإتحاد العربي للنقل الجوي، شاركت المنظمة العربية للطيران المدني في الدورة الرابعة والخمسون لجمعية العامة، المنعقدة بالدوحة خلال الفترة 10 - 12 نوفمبر 2021، تحت رعاية معالي السيد جاسم بن سيف السليطي وزير المواصلات بدولة قطر، واستضافة من معالي السيد أكبر الباكر، الرئيس التنفيذي للمجموعة، الخطوط الجوية القطرية ورئيس الجمعية العامة الرابعة والخمسين للاتحاد العربي للنقل الجوي.

حضر هذه الدورة أكثر من مائتي مشاركاً، من رؤساء وممثلي الشركات الأعضاء بالاتحاد، وممثلين عن المنظمات الدولية والإقليمية، وصناعة الطيران وكذلك الصحافة العربية والدولية.

خلال الحفل الافتتاحي لهذه الدورة، نوه معالي السيد جاسم بن سيف السليطي وزير المواصلات بالدور الذي يضطلع به الإتحاد العربي للنقل الجوي في تعزيز التعاون بين شركات الطيران العربية بما يساهم في التنمية الاقتصادي للدول العربية، وبهذا الحدث الذي هو بمثابة رسالة للعمل على تعافي قطاع السفر العربي والعالمي والحفاظ على استقرار سلاسل التوريد الحيوية حول العالم.

سعادة السيد أكبر الباكر الرئيس التنفيذي للخطوط الجوية القطرية صرح من جهته أن انعقاد هذه الجمعية العامة للاتحاد العربي للنقل الجوي يجسد عزم ورغبة قطاع الطيران في المنطقة

لتطبيق الاتفاقية، والذي يدخل في سياق موقف جامعة الدول العربية من خلال مجلس وزراء النقل العرب ومؤتمرات القمة العربية الداعية إلى انضمام الدول العربية إلى الاتفاقية والتي أصبحت سارية المفعول منذ عام 2007.

مستغلا الفرصة لبحث المواضيع المستقبلية التي تستأثر بالاهتمام الكبير، والتي تستدعي مواصلة التعاون والتنسيق لإبراز المواقف المشتركة بخصوص الإجراءات المتخذة للتوافق على نظام عالمي عادل للتعامل مع الأثر البيئي للطيران والتقليل من انبعاثات الغازات، مع تأكيد على ضرورة التنسيق والتحرك المشترك للمنظمة والاتحاد للحفاظ على مصالح الدول العربية وشركات النقل الجوي خلال المؤتمر المزمع عقده شهر يوليو المقبل والجمعية العمومية القادمة للإيكاو، موضحا أن التحضير ساري حاليا من خلال لجنتي البيئة للمنظمة والاتحاد، لتأمين الاتفاقات التي تم التوصل لها مسبقا في شأن التدابير الإجرائية للحد من انبعاثات الغازات بشكل متوازن، واعتماد خطة للتعويض عن الكربون (CORSIA) وهو اتفاق لا يمكن لنا إلا أن نقدره. ويبقى مطلوب من الدول العربية العمل على تطوير تشريعاتها بما يتماشى والقرارات الأخيرة للإيكاو قصد التعامل الأمثل مع مستجدات البيئة وتجارة الانبعاثات وآلية السوق والإجراءات المصاحبة التي تستدعي آلية قوية للتعاون والتنسيق بين المنظمة العربية للطيران المدني والاتحاد العربي للنقل الجوي.

جدير بالذكر أنه، وفي ختام هذه الدورة، قررت الجمعية العامة للاتحاد اعتماد هدف « صفر انبعاثات كربون صافية » اعتبارا من عام 2050 وذلك بناء على إستراتيجية متعلقة بالمسؤولية المشتركة لجميع القطاعات المعنية بالطيران المدني، وتبني قرار حول الطريق إلى تعاي في قطاع النقل الجوي من تداعيات أزمة فيروس كورونا، كما أثتت الجمعية العامة الرابعة والخمسون على قرار المجلس الاقتصادي والاجتماعي لجامعة الدول العربية الذي تبنى مبادئ عامة للسلامة الحيوية للسفر والاعتراف المتبادل لشهادات لقاحات كوفيد 19، عملا بالإرشادات الدولية التي نشرتها الإيكاو ومنظمة الصحة العالمية، ودعت الجمعية العامة للحكومات لتطبيق تلك المبادئ في التدابير الوطنية المتعلقة بالسلامة الحيوية والسفر الجوي، كما وجهت الجمعية الاتحاد العربي للنقل الجوي لدعم عمل جامعة الدول العربية بالاشتراك مع المنظمة العربية للطيران المدني والمنظمة العربية للسياحة والاتحاد الدولي للنقل الجوي (IATA).

الأدوية والأدوات والأجهزة الطبية واللقاحات وتسهيل الاستجابة العالمية لمواجهة الوباء، وبالخصوص مبادرة الوصول العالمي للقاحات كوفيد (19) (كوفاكس) التي تقودها تحالفات دولية بتعاون مع منظمة الصحة العالمية، تشارك فيها عشر ناقلات دولية من ضمنها ناقلات عربية.

مدير عام المنظمة أبرز الدور التنسيقي الذي قام به كل من الاتحاد العربي للنقل الجوي، المنظمة العربية للطيران المدني والمنظمة العربية للسياحة، بإنشاء فريق عمل استراتيجي إقليمي، للنظر في سلسلة من التدابير والخطط العملية، بحيث تم التوافق على أنه من الضروري قيام الحكومات العربية بتبني بعض الخطوات التي من شأنها المساعدة في انطلاقة سريعة لقطاع السياحة والسفر.

مبرزاً سعادته التعاون المتواصل بين الإدارة العامة للمنظمة العربية للطيران المدني والأمانة العامة للاتحاد العربي للنقل الجوي، والذي تبلور نحو ضرورة إعداد دليل انتعاش وتعافي النقل الجوي، لتوفير إرشادات وإجراءات تكون منسقة عالميا وإقليميا ومقبولة من جميع المتدخلين، من أجل إعادة تشغيل وانتعاش قطاع الطيران بالمنطقة العربية، قائم على المبادئ الرئيسية والتوصيات المتضمنة «بديل السفر الجوي أثناء أزمة الصحة العامة الناجمة عن فيروس كورونا المستجد»، الصادر عن فرقة عمل المجلس لإنعاش قطاع الطيران (CART).

هذا وقد أوضح مدير عام المنظمة، أن من أهم انشغالاتها منذ تأسيسها، خلق الإطار القويم لدعم مؤسسات النقل الجوي في تجميع قواها وتنسيق مواقفها وتوحيد خططها وبرامجها، أملا في تحقيق تكامل في شتى مكونات قطاع الطيران المدني العربي. وهكذا عملت المنظمة منذ نشأتها على ترسيخ التعاون مع الاتحاد العربي للنقل الجوي من خلال وضع سياسة عربية موحدة للنقل الجوي وإعادة هيكلته وتخفيف القيود على الحريات الجوية وتكثيف الرحلات الجوية بين البلدان العربية، وتشجيع الناقلات على التعاون في مجالات تبادل قطع الغيار، وصيانة الطائرات ونظم الحجز الآلي والعمل بمنهجية الرموز المشتركة والتحالفات التسويقية. وهناك خطوات أخرى تم اتخاذها كأرضية للتعاون والتكامل في مجالات تطوير الممرات الجوية في الأجواء العربية وتحسين خدمات الملاحة الجوية، وتوسيع نطاق التعاون ليشمل خدمات السلامة الجوية وكذا توحيد أنظمة وقوانين الطيران المدني في الدول العربية.

كما جدد الدعوة إلى العمل بجدية للانخراط في آليات تنفيذ اتفاقية دمشق للنقل الجوي، رغم الصعوبات والإكراهات التي لدى بعض الشركات في نهج سياسة التحرير حاليا، لكن الضرورة تقتضي من الدول الغير الموقعة على اتفاقية دمشق بتحديد برنامج زمني يكون بمثابة المسار التهيئي والأمثل

قرار حول البيئة والطيران

تأكيدا للدور الحيوي والمساهمة الكبيرة لصناعة النقل الجوي في التنمية الاقتصادية والاجتماعية من جهة، وتنمية قطاعي السياحة والتجارة العالميين من جهة أخرى والذي ينعكس إيجابا على قطاع العمل من خلال توفير فرص العمل.

وتذكيرا بأن الجمعية العمومية للإيكاو في دوراتها السابعة والثلاثين في عام 2010، والثامنة والثلاثين في عام 2013، والتاسعة والثلاثين في عام 2016، كانت قد أعلنت التزامها بثلاثة أهداف بيئية عالمية طموحة لمعالجة الأثر البيئي للطيران وهي: تحقيق متوسط فاعلية عالمية بنسبة 2% سنويا بين العام 2010 وحتى العام 2020، بالإضافة إلى تحقيق نمو محايد للكربون (CNG) بعد العام 2020، وأخيرا، تخفيض صافي الانبعاثات بنسبة 50% بحلول العام 2050 وذلك مقارنة بمستوى الانبعاثات لعام 2005؛ وتذكيرا بأن الإيكاو كانت قد اعتمدت قراراتها آنذاك على الإستراتيجية ذات المحاور الأربع التي تنص على أن تحقيق الأهداف البيئية يتم من خلال مساهمة الأطراف الأخرى والمعنيين بالتطوير في مجال التكنولوجيا وتحسين البنية التحتية، واستعمال وقود الطيران المنخفض الكربون (LCAF) ووقود الطائرات المستدام (SAF)، بحيث يصبح محور التعويض عن الانبعاثات كمحور مكمل. وبما أن الدول وشركات الطيران قد وافقت حينها على النظام العالمي على أساس هذه الإستراتيجية، باعتبار أن برنامج التعويض أو الإجراءات الاقتصادية ستلعب دورا مكملا لباقي محاور الإستراتيجية، إذ أنه كلما ارتفعت نسبة مساهمة هذه المحاور، كلما انخفضت متطلبات التعويض عن الانبعاثات.

وبما أنه ومنذ ذلك الوقت لم تشهد صناعة الطيران تقدما ملموسا على صعيد المحاور الثلاث (التكنولوجيا، وتحسين البنية التحتية، واستعمال وقود الطائرات المستدام)، الأمر الذي يضع المسؤولية على عاتق شركات الطيران للوصول إلى الأهداف المتفق عليها.

وبما أنه لا ينبغي تطبيق التدابير القائمة على آليات السوق على نحو انفرادي ولا ينبغي أيضا احتساب انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناتجة عن الطيران الدولي أكثر من مرة واحدة؛

ونظرا لأن العديد من دول العالم قامت بوضع قوانين محلية تلزم جميع القطاعات بوضع خطط محلية لتقليص صافي انبعاثات الدولة لمستوى الصفر وذلك بين أعوام 2035 و2050، كما أعلنت العديد من شركات الطيران بتخفيض مستوى صافي انبعاثاتها في عام 2050 إلى الصفر.

وبما أن مسؤولية الوصول إلى صفر انبعاثات كربون صافية هي مسؤولية مشتركة وليست فقط مسؤولية شركات الطيران، على الرغم من أن هدفها هو الوصول لذلك، فإن خطر عدم التزام الأطراف الأخرى بالقيام بمسؤولياتها سيؤدي إلى زيادة كبيرة في تكاليف السفر، الأمر الذي سينعكس بزيادة في أسعاره وانخفاض في الطلب عليه وما يتبعه من تأثير سلبي على النمو الاقتصادي بشكل عام.

وتأكيدا على التزام شركات الطيران العربية بمسؤولياتها تجاه موضوع تغير المناخ، فإن الجمعية العامة الرابعة والخمسين للاتحاد تقرر ما يلي:

قرار حول خارطة الطريق لتعافي قطاع النقل الجوي من تداعيات أزمة فيروس كورونا

نظرا إلى أن قطاع النقل الجوي هو محرك أساسي للاقتصاد العالمي، حيث يساهم بنسبة 4.1 بالمئة في الناتج المحلي الإجمالي العالمي؛ ونظرا إلى أن قطاع النقل الجوي يعد العمود الفقري لعدة قطاعات مهمة، لا سيما قطاع السياحة، مما يرفع مساهمته الفعالة في الناتج المحلي الإجمالي العالمي إلى 10.4 بالمئة؛ وبما أن النقل الجوي والسياحة كانا الأكثر تضررا من تداعيات أزمة فيروس كورونا والإجراءات غير المنسقة التي فرضتها العديد من الحكومات على قطاع النقل الجوي تحديدا؛ وإدراكا للحقائق التالية:

1. أصبح فيروس كورونا مستوطنا وقد لا يزول قبل عدة سنوات حتى يتم تلقيح نسبة كافية من سكان العالم تكفي لتحقيق المناعة الجماعية.
2. أثبتت الدراسات العلمية أنه، مع تدابير السلامة الجوية التي يتبناها المعنيين بقطاع النقل الجوي، فإن خطر انتقال الفيروس هو تقريبا غير موجود خلال السفر الجوي.
3. إن الغالبية الكبرى من حالات التعرض لفيروس كورونا لم تنتج عن السفر الجوي بل نتجت عن السلوك الاجتماعي، ومع وجود تدابير السلامة الجوية التي يتبناها المعنيين بقطاع النقل الجوي، فإن فتح الحدود وإزالة القيود على السفر لن تساهم في انتشار الفيروس.

تقرر الجمعية العامة الرابعة والخمسون للاتحاد العربي للنقل الجوي التالي:

1. تدعو الجمعية العامة الرابعة والخمسون الحكومات إلى اعتماد الإرشادات المتعلقة بالسفر الجوي والسلامة الجوية التي تم الاتفاق عليها من قبل تلك الحكومات ذاتها عبر منظمة الطيران المدني الدولي (إيكاو) ومنظمة الصحة العالمية وعملهما المشترك الذي نتج عنه التقرير واللوائح الاسترشادية لفرقة عمل مجلس منظمة الطيران المدني الدولي لتعافي الطيران (CART)، والمتوفرة الآن بنسختها الرابعة.

2. تشي الجمعية العامة الرابعة والخمسون وترحب بقرار المجلس الاقتصادي والاجتماعي لجامعة الدول العربية الذي تبنى مبادئ عامة للسلامة الجوية للسفر والاعتراف المتبادل لشهادات لقاحات كوفيد 19 عملا بالإرشادات الدولية التي نشرتها إيكاو ومنظمة الصحة العالمية، وتدعو الحكومات لتطبيق تلك المبادئ في التدابير الوطنية المتعلقة بالسلامة الحيوية والسفر الجوي،

كما توجه الإتحاد العربي للنقل الجوي لدعم عمل جامعة الدول العربية بالاشتراك مع المنظمة العربية للطيران المدني والمنظمة العربية للسياحة والاتحاد الدولي للنقل الجوي (IATA).

3. تدعو الجمعية العامة الرابعة والخمسون الحكومات التي تتفق على إنشاء ما يسمى بممرات صحية للسفر أن تتبع إرشادات إيكاو عند تطبيق تلك الممرات، على أن تكون مؤقتة ومبنية على اتفاقيات خدمات النقل الجوي المعمول بها.

4. تؤكد الجمعية العامة الرابعة والخمسون على أهمية التكنولوجيا لضمان عملية سفر غير لمسية، كما تدعم المبادرات التي قام بها عدد من الأطراف لتطوير ونشر تطبيقات إلكترونية من شأنها تسهيل تجربة السفر الجوي غير المسية، وخاصة تطبيق الأيانات Travel Pass وغيره من التطبيقات التي يمكن استخدامها من قبل الحكومات والمعنيين بالنقل الجوي.

المستوى الصفر.

أولاً: على صعيد تبني الهدف الطموح الطويل الأمد لعام 2050

• إيلاء اهتمام خاص لأنظمة الدفع وهياكل الطائرات التي من شأنها أن تمكن مشغلي الرحلات الطويلة المدى من تقليص اعتمادهم على شراء شهادات التعويض عن الانبعاثات، حيث تركز جميع التطورات من شركاء التكنولوجيا في الوقت الحالي على أنظمة الدفع الكهربائية والهيدروجينية التي لا يمكن أن تخدم إلا مشغلي المسافات القصيرة إلى المتوسطة.

قررت الجمعية العامة للاتحاد العربي للنقل الجوي اعتماد هدف «صفر انبعاثات كربون صافية» اعتباراً من عام 2050 وذلك بناء على الإستراتيجية التالية والمتعلقة بالمسؤولية المشتركة لجميع القطاعات المعنية بالطيران المدني والقيام بدورها في جعل الطيران المدني لا ينتج بشكل صافي كربوناً في الأجواء وذلك من خلال ما يلي:

1. مسؤولية الحكومات:

• قيام الحكومات، ضمن إطار الإيكاو، بوضع خارطة طريق لجميع المعنيين في صناعة النقل الجوي والطيران المدني للوصول الى تخفيض صافي الانبعاثات لمستوى الصفر.

• عدم القيام بسن قوانين أحادية تطبق على النقل الجوي الدولي وذلك احتراماً لمتطلبات معاهدة شيكاغو واتفاقيات الخدمات الجوية الثنائية واحتراماً لهدف وجود خطة عمل واحدة تقرر ضمن إطار الإيكاو.

• إعادة هيكلة وإصلاح البنية التحتية لإدارة الحركة الجوية والمطارات لضمان التخفيف من الازدحام في المجال الجوي والمطارات والذي يعتبر عقبة أمام تحقيق صفر انبعاثات كربون صافية وتضادي التعارض مع الجهود المبذولة للوصول الى هذا الهدف.

• إيجاد محفزات للاستخدام التجاري والتنافسي لوقود الطيران المستدام ووقود الطيران المنخفض الكربون عبر:

- دعم الأبحاث والدراسات لتوفير وقود الطيران المنخفض الكربون

- دعم الأبحاث والدراسات لتوفير وقود الطيران المستدام بشكل لا يؤثر على القطاعات الغذائية

- منح حوافز للمصافي لتشجيع إنتاج وقود الطيران المنخفض الكربون

- منح حوافز لشركات الطيران والمعنيين الآخرين عند استخدامهم ووقود الطيران المستدام (SAF)

- توفير البنية التحتية فيما لمطارات لتزويد الطائرات بالوقود المستدام (SAF) ووقود الطيران المنخفض الكربون

- تجنب استخدام الغرامات على استهلاك الوقود العضوي حيث أن شركات الطيران تقوم بالتعويض عن النمو في الانبعاثات ضمن إطار كورسيا.

2. موزدو الوقود والوقود المستدام:

• توفير خارطة طريق واضحة توضح كيفية تطوير وتأمين الوقود المستدام بكميات تجارية وأسعار تنافسية تتناسب مع خطة تخفيض صافي الانبعاثات لمستوى الصفر.

• الإعلان الواضح بأن الشهادات الناتجة عن استخدام الوقود المستدام ووقود الطيران المنخفض الكربون ستحتسب للمستخدمين وليس الموردين.

3. شركاء التكنولوجيا:

• وضع خطة واضحة لتطوير هياكل وأنظمة الدفع للطائرات بطريقة تتناسب مع خارطة طريق قطاع الطيران نحو تخفيض صافي الانبعاثات

4. المطارات

• الاستثمار في البنية التحتية اللازمة لتوفير الوقود المستدام للمشغلين.

ثانياً: على صعيد تطبيق البرنامج العالمي للتعويض عن الانبعاثات (CORSIA)

حيث ان الجمعية العامة للمنظمة الدولية للطيران المدني (الإيكاو) لعام 2016، وعند إقرارها قرارها رقم A39-2 وA39-3 حول إيجاد نظام عالمي للحد من الانبعاثات بسمى «كورسيا»، قد حثت الدول على تجنب ازدواجية الأنظمة والامتثال عن سن قوانين افرادية حيال هذا الموضوع.

وحيث أن الاتحاد الأوروبي يقوم الآن بدراسة مجموعة اقتراحات لقوانين حول الطيران والتغير المناخي (EU FIT FOR 55 PAC-) (KAGE) من شأنها إدخال تعديلات على نطاق تطبيق البرنامج الأوروبي للحد من الانبعاثات (EU ETS) وبشكل متوازي مع البرنامج العالمي للتعويض عن الانبعاثات (CORSIA).

وبما أن بعض هذه الاقتراحات لا تتسجم مع البند المتعلق بالمبادرات الفردية في قرار الإيكاو، وأنها ستؤدي الى نزاعات نظراً لأبعادها التي ستطال النقل الجوي الدولي وخاصة تلك المتعلقة بدول خارج نطاق الاتحاد الأوروبي.

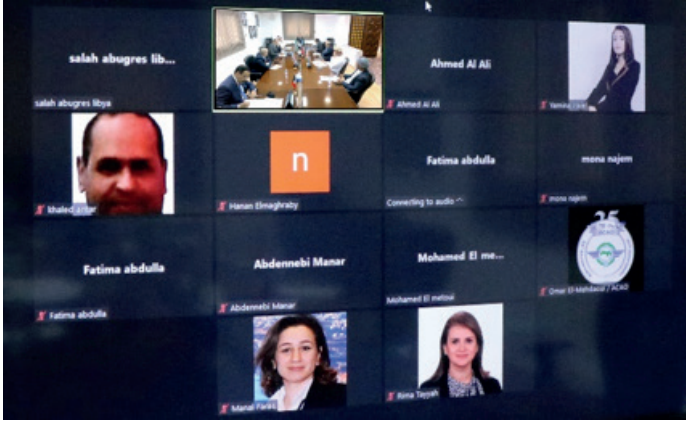
وعليه، فان الجمعية العامة الرابعة والخمسون للاتحاد:

1. تدعو الاتحاد الأوروبي الى احترام النص الوارد بمرفق قرار الإيكاو رقم A39-2 ومقدمة القرار رقم A39-3 بعدم فرض مبادرات فردية والعودة إلى التوافق العالمي الذي حصل ضمن إطار الإيكاو.

2. تؤكد على ضرورة احترام معاهدة شيكاغو واتفاقيات الخدمات الجوية الثنائية في كل ما له علاقة بالطيران المدني والنقل الجوي الدولي، بما في ذلك في الإجراءات المتعلقة بالبيئة.



لجنة النقل الجوي تعقد دورتها السادسة والأربعون



العراق نائباً له بالتزكية.

وأوصت اللجنة عقب مناقشاتها بأهمية حث الدول الأعضاء على تقديم التسهيلات لشركات الطيران في مجال الشحن الجوي مع الالتزام بمعايير الأمن والسلامة الجوية؛ وذلك بغرض انتعاش الحركة الاقتصادية ونقل المعدات الطبية واللقاحات خلال جائحة كورونا والتغلب على الآثار الاقتصادية الناجمة عنها.

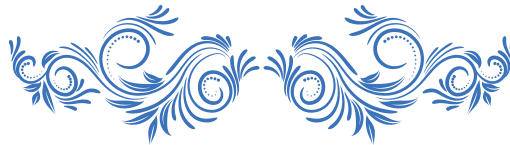
كما ناقشت اللجنة موقف اتفاقية تبادل الإعفاءات من الضرائب والرسوم الجمركية على نشاطات ومعدات الناقل الجوي العربي ومتابعة التعديلات الواردة عليها حتى يمكن اقرار هذه التعديلات من خلال اجتماعات لجنة مراجعة الاتفاقية تحت مظلة جامعة الدول العربية.

وحثت اللجنة أيضاً، الدول الأعضاء على الاسترشاد بالمبادئ العامة العربية التي اعتمدت بالقرار رقم 2319 د.ع -108- 2/9/2021 الصادر عن المجلس الاقتصادي والاجتماعي بجامعة الدول العربية لتوحيد إجراءات اعتماد وتسجيل اللقاحات واستخدامها خلال جائحة كورونا.

عقدت لجنة النقل الجوي اجتماعها الـ 46 بالرباط يومي 15 و16 نوفمبر 2021، بمشاركة حضورية لكل من ممثلي المملكة العربية السعودية، جمهورية العراق، دولة الكويت، سلطنة عمان والمملكة المغربية، وكذا ممثلي الجمهورية التونسية، جمهورية مصر العربية ودولة ليبيا عن بعد، بالإضافة إلى ممثلي مملكة البحرين، الاتحاد العربي والاتحاد الدولي للنقل الجوي كمراقبين والذين شاركوا عن بعد.

افتتح الاجتماع سعادة المهندس عبد النبي منار، مدير عام المنظمة العربية للطيران المدني، مرحباً بالسيدات والسادة المشاركين، ونوه بجهود سلطات الطيران المدني بالدول الأعضاء لانتعاش قطاع النقل الجوي، على المستوى الوطني والإقليمي والدولي وكذلك المساهمة المتميزة في أنشطة المنظمة، منذ انعقاد الجمعية العامة السادسة والعشرون للمنظمة بداية شهر يوليو الماضي.

وطبقاً لنظام عمل اللجان المعتمد من قبل الجمعية العامة، تم انتخاب السيد الفاضل سالم بن حمد الحسيني، ممثل سلطنة عمان رئيساً للجنة والدكتور محمد جودت ممثل جمهورية



دورة تدريبية «تحالفات شركات الطيران والمشاركة بالرمز»



باستضافة كريمة من معالي وزير الطيران المدني بجمهورية مصر العربية، نظمت المنظمة العربية للطيران المدني دورة «تحالفات شركات الطيران والمشاركة بالرمز»، والتي افتتحها سعادة المهندس عبد النبي منار، مدير عام المنظمة العربية للطيران المدني مع سعادة الدكتور مهندس أشرف نوير رئيس سلطة الطيران المدني في جمهورية مصر العربية.

عقدت الدورة بالقاهرة خلال الفترة من 21 الى 25 نوفمبر 2021 وشارك فيها 53 متدربا حضوريا وعن بعد عبر تقنية زوم، من الجمهورية التونسية، المملكة العربية السعودية، جمهورية السودان، سلطنة عمان، دولة الكويت، جمهورية مصر العربية، المملكة المغربية والجمهورية اليمنية.

وقام سعادة الدكتور مهندس أشرف نوير رئيس سلطة الطيران المدني بتوزيع الشهادات على المشاركين حضوريا في الدورة.

تعد هذه الدورة، هي الثالثة التي تستضيفها سلطة الطيران المدني في جمهورية مصر العربية هذا العام 2021 في إطار التعاون بين السلطة والمنظمة العربية للطيران المدني في مجال التدريب والتكوين لرفع كفاءة وقدرات العاملين في مجال النقل الجوي في الدول العربية.

دورة تدريبية بمسقط حول أمن المناطق المفتوحة للجمهور (CASE PROJECT) بالتنسيق مع مشروع أمن الطيران لإفريقيا واسيا والشرق الأوسط



نظمت هيئة الطيران المدني بسلطنة عُمان بالتنسيق مع المنظمة العربية للطيران المدني والمشروع الأوروبي لأمن الطيران لإفريقيا واسيا والشرق الأوسط (CASE PROJECT II) دورة تدريبية بعنوان «مقيمو أمن المناطق المفتوحة للجمهور»، استهدفت كوادر من هيئة الطيران المدني وباقي الجهات العاملة في قطاع الطيران المدني بسلطنة عُمان وذلك خلال الفترة الممتدة من 22 الى 24 نوفمبر 2021 م، حيث هدفت إلى تمكين المشاركين من المعارف والمهارات المتعلقة بتقييم نقاط ضعف أمن المناطق المفتوحة للجمهور.

تدرج هذه الدورة في إطار برنامج التعاون والشراكة بين المنظمة العربية للطيران المدني ومشروع أمن الطيران لإفريقيا واسيا والشرق الأوسط (CASE PROJECT)، والتزامهما بتعزيز أمن الطيران المدني، وزيادة الوعي ونشر ثقافة أمن الطيران المدني وبناء قدرات العاملين بقطاع الطيران وفق أحسن الممارسات المتبعة.



انعقاد الاجتماع الأول لمجموعة العمل الخاصة بالأمن السيبراني لدى المنظمة العربية للطيران المدني عبر المناظرة المرئية



عقدت المنظمة العربية للطيران المدني، عبر المناظرة المرئية، الاجتماع الأول لمجموعة العمل الخاصة بالأمن السيبراني، يوم 22 نوفمبر 2021، بمشاركة 26 خبيراً يمثلون 11 دولة أعضاء بالمنظمة، والمنظمات الإقليمية (مجلس وزراء الداخلية العرب، والمنظمة العربية لتكنولوجيات الاتصال والمعلومات، والمؤتمر الأوروبي للطيران المدني).

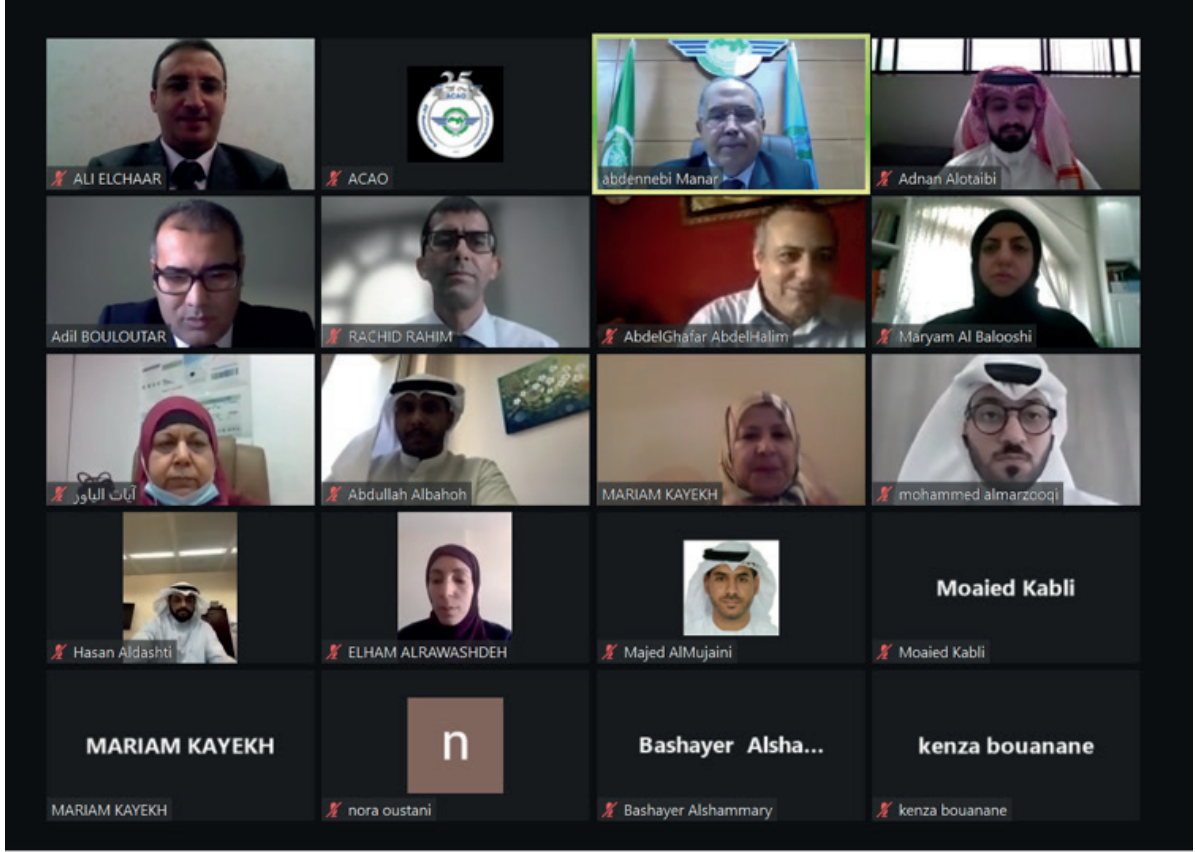
ونبه سعادة المهندس عبد النبي منار، مدير عام المنظمة، في كلمة بالمناسبة إلى تبعيات الهجمات السيبرانية على الأمن والسلامة للركاب، وعلى سمعة الشركات، وحتى على مستوى الخسائر الاقتصادية.

وشدد مدير عام المنظمة على أهمية استشعار تعاطف مخاطر الأمن السيبراني بمجال الطيران، والتنبؤ بزيادة الهجمات على المنظومة السيبرانية لمنظومة الطيران، ووضع معايير جديدة تتعلق بدعم الأمن السيبراني لمنظومة الطيران في الفترة المقبلة. ودعا المشاركين في هذا الصدد إلى تعزيز الوعي ونشر ثقافة

خلال هذا الاجتماع، تم انتخاب الدكتور أحمد عبد الوهاب محمد من جمهورية مصر العربية رئيساً لمجموعة العمل والسيد/ فهد العنيزي من دولة الكويت نائباً له، واستعرض ممثلو الدول والمنظمات الإقليمية خلال هذا اللقاء تجربتهم فيما يخص الأمن السيبراني. كما اتفقت مجموعة العمل على مراجعة اختصاصات ومهام المجموعة، وكذلك أولويات وبرنامجه عملها.

تندرج هذه المبادرة في إطار مساهمة المنظمة العربية للطيران المدني في الجهود والتدابير الواسعة النطاق التي تقوم بها منظمة الطيران المدني الدولي والدول الأعضاء في تنفيذ القرارات الصادرة عن الجمعية العمومية للايكاو في الدورة الأربعين، وخاصة تنفيذ الخطة العالمية لأمن الطيران المدني.

انعقاد الاجتماع الحادي والعشرون للجنة البيئة في مجال الطيران المدني عبر المناظرة المرئية



للجنة، تدارس المشاركين المستجندات بالمنطقة العربية فيما يتعلق بتطبيق خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران المدني الدولي «كورسيا» خلال سنة 2020، وكذلك خلال المرحلة 2021-2023، واعداد الخطط الوطنية لخفض انبعاثات الكربون، ومستجندات للجنة المعنية بحماية البيئة في مجال الطيران المدني (CAEP) بالايكاو.

كما تداولت اللجنة خلال هذا الاجتماع المستجندات والإجراءات المتعلقة بحماية البيئة في مجال الطيران المدني في المنطقة العربية. وعلى سبيل المثال لا للحصر، فقد تطرق الحضور إلى:

- مخرجات الفريق المكلف بالتحضير للمنتدى العربي الأول لحماية البيئة في صناعة الطيران،
- اعتماد الأنشطة المنظمة العربية للطيران المدني لسنة 2022.
- إعداد خطة العمل لتنفيذ التوصيات الواردة في ورقة العمل المقدمة للجمعية العامة المتعلقة بالتحديات المستقبلية التي تواجه الدول العربية في مجال حماية البيئة.

عقدت المنظمة العربية للطيران المدني الاجتماع الحادي والعشرين للجنة البيئة عبر المناظرة المرئية، بمشاركة 17 خبيراً يمثلون 10 دولة من أعضاء المنظمة، وذلك يومي 29 و30 نوفمبر 2021.

واستهل سعادة المدير العام للمنظمة كلمته الافتتاحية للاجتماع بدعوة المشاركين لإيلاء أهمية قصوى لتنسيق وتوحيد المواقف بين الدول العربية من خلال تبادل الخبرات والتجارب وأفضل الممارسات في ظل استمرار التحديات التي تواجهها الدول وشركات الطيران في المنطقة العربية المتمثلة في الإجراءات المتخذة من بعض الدول أو التكتلات الإقليمية المتعلقة بتجارة الانبعاث والقوانين حول الطيران والتغير المناخي.

كما دعا المشاركين إلى نهج مقارنة تشاركية خلال المحافل الدولية استعداداً وخاصة الجمعية العمومية لمنظمة الطيران المدني الدولي في أكتوبر 2022.

وعلاقة بمداولات المشاركين خلال الدورة الحادية والعشرين

انعقاد الاجتماع الرابع والثلاثون للجنة أمن الطيران المدني لدى المنظمة العربية للطيران المدني



بالإجماع اختيار السيد/ فهد القحطاني من دولة قطر نائباً لرئيس اللجنة.

وخلال هذا الاجتماع، تداول المشاركون المستجدات والإجراءات المتعلقة بأمن الطيران المدني في ظل تفشي جائحة كورونا، مثل التهديد الداخلي لأمن الطيران، والسياق الوطني للتهديد وغيرها من المواضيع ذات الصلة. حيث أنشأت اللجنة فريق التسهيلات لدى المنظمة العربية للطيران المدني. واعتمدت كذلك مخرجات الاجتماع السابع لفريق خبراء أمن الطيران والاجتماع الأول لمجموعة العمل الخاصة بالأمن السيبراني لدى المنظمة.

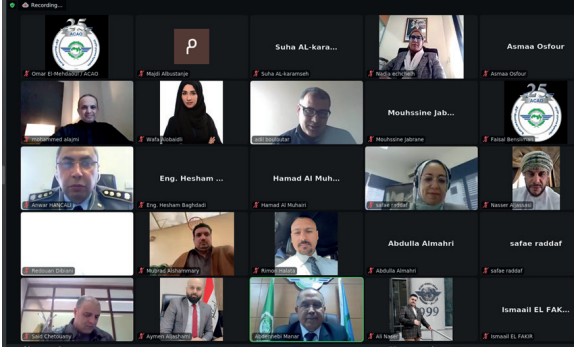
واعتباراً للمستجدات الحالية والتهديدات الناشئة التي تواجه أمن الطيران المدني، فقد تم اعتماد الأنشطة المتعلقة ببناء القدرات لسنة 2022. وفي هذا الصدد، اتفقت اللجنة على تنظيم المنتدى العربي الأول لأمن الطيران.

عقدت لجنة أمن الطيران المدني لدى المنظمة العربية للطيران المدني اجتماعها الرابع والثلاثين عبر الاتصال المرئي يومي 06 و07 ديسمبر 2021، بمشاركة 15 مسؤولاً عن أمن الطيران يمثلون 10 دول من أعضاء المنظمة.

وخلال كلمته الافتتاحية، دعا سعادة المهندس عبد النبي منار مدير عام المنظمة أعضاء اللجنة الى الانكباب على مواضيع ذات الاهتمام العربي المشترك، مثل الأمن السيبراني، وزيادة الوعي وثقافة الأمن، وإدارة المخاطر في سياق دولي يتسم بتزايد التهديدات، من خلال نهج مشترك للتصدي لهذه التهديدات. وتبادل التجارب والخبرات وأفضل الممارسات.

وبعد الكلمة الافتتاحية، اختار أعضاء اللجنة توافقياً بالإجماع السيد/ سليمان بن صالح الخميس من المملكة العربية السعودية، رئيساً للجنة الأمن في دورتها الحالية. وتم كذلك توافقياً

تنظيم ورشة عمل حول «الإجراءات الواردة في خارطة الطريق للخطة العالمية لأمن الطيران المدني»



نظمت المنظمة العربية للطيران المدني ورشة عمل حول «الإجراءات الواردة في خارطة الطريق للخطة العالمية لأمن الطيران المدني»، عبر المناظرة المرئية، من 27 إلى 29 ديسمبر 2021، بمشاركة 40 مسؤولاً عن أمن الطيران المدني يمثلون 12 دولة عضو بالمنظمة.

وخلال كلمته الافتتاحية، أكد سعادة المهندس عبد النبي منار، مدير عام المنظمة، التزام المنظمة العربية للطيران المدني في المساهمة في تنفيذ الأهداف والأولويات المسطرة في الخطة العالمية لأمن الطيران المدني، لاسيما عبر تعزيز فهم المخاطر التي تهدد أمن الطيران، وبناء وتعزيز القدرات البشرية، وتعزيز وزيادة التعاون الدولي والإقليمي، وتقديم الدعم الفني ومواكبة الدول للنهوض بأمن الطيران المدني، ونشر ثقافة الأمن وإذكاء الوعي الأمني.

كما دعا المشاركين إلى تعزيز التعاون عبر تبادل الخبرات والتجارب وأفضل الممارسات لتعزيز أمن الطيران وإذكاء الوعي الأمني لدى كافة الموظفين وجميع العاملين في ظل تزايد التهديدات والمخاطر التي تواجهها المنطقة العربية، بما يعزز التكامل العربي ويحقق الاستفادة من تجارب بعضنا البعض.

وخلال هذه الورشة، التي أطرتها كفاءات عربية مشهود لها بالحنكة العلمية والعملية في مجال أمن الطيران، استعرض المشاركون أهداف الخطة العالمية لأمن الطيران وفوائدها، والأولويات الرئيسية لها، ومؤشرات الأداء الخطة.

كما استعرض المشاركون طرق تنفيذ النتائج والإجراءات الواردة بخريطة طريق الخطة المتعلقة بتعزيز الوعي بالمخاطر والتصدي لها، وتوفير الثقافة الأمنية والقدرات البشرية، وتحسين الموارد التكنولوجية وتحسين الابتكار، وتحسين الرقابة وضمان الجودة، وزيادة التعاون والدعم.

واستعرض كذلك كل من ممثل دولة الإمارات العربية المتحدة والمملكة العربية السعودية وسلطنة عمان والمنظمة العربية للطيران المدني مساهمتهم في تعزيز الخطة العالمية لأمن الطيران.

وتندرج هذه الورشة في إطار مساهمة المنظمة العربية للطيران المدني في الجهود والتدابير الواسعة النطاق التي تقوم بها منظمة الطيران المدني الدولي والدول الأعضاء في تنفيذ القرارات الصادرة عن الجمعية العمومية للإيكاو، مما يساعد على تنفيذ الخطة العالمية لأمن الطيران.

المنظمة العربية للطيران المدني تشارك في منتدى التعاون الثالث بين الصين والدول العربية



شاركت المنظمة العربية للطيران المدني إلى جانب ممثلين للدول العربية وجامعة الدول العربية والمنظمات ذات الاختصاص التابعة لها وكذلك ممثلين من الجانب الصيني من القطاعين الحكومي والخاص في منتدى التعاون الصيني العربي الثالث (بالتقنية الهجينة) في 08 ديسمبر 2021.

ستنفذ الصين والدول العربية بشكل مشترك مشاريع تجريبية في مجالات رئيسية في تطبيق BDS كأحد مقدمي خدمة من نظام الملاحة عبر الأقمار الصناعية العالمي GNSS، وذلك خلال الفترة من 2022 إلى 2023، وفقاً لخطة عمل التعاون الموقعة في المنتدى، التي تطرقت في بنودها إلى أن الصين ستقدم منحاً دراسية لما يصل إلى خمسة طلاب رئيسيين في الملاحة والاتصالات من الدول العربية للحصول على درجة الماجستير في هذا المجال، كما سيتبادل الجانبان الزوار الأكاديميين سنوياً.

بالإضافة إلى ذلك، وقع مركز (BEIDOU) الصيني للاتصالات والمعلومات والمركز العربي لتكنولوجيا المعلومات والاتصالات (AITCO) خطاباً نوياً للتعاون في الاختبار المشترك فيما يخص إشارات BDS MEOSAR و Return Link.

كما قدمت المنظمة العربية للطيران المدني عرضاً مرئياً عن إستراتيجيتها الخاصة بالنظم العالمية للملاحة الجوية (GNSS) وسلطت الضوء على مقاربتها على المدى القريب والمتوسط والطويل بالإضافة إلى خارطة الطريق المرتبطة بها، مؤكدة أن المنظمة العربية للطيران المدني ترحب بأي تعاون متبادل لتوسيع منطقة الخدمة للطيران إلى الدول العربية الأعضاء بالمنظمة.

ورشة عمل افتراضية مشتركة بين ACAO-DfT-TSA حول الطائرات بدون طيار



Department
for Transport



Transportation
Security
Administration



غطت الورشة التحديات الحالية والمستقبلية لدمج عمليات الطائرات بدون طيار بأمان في المجال الجوي، واتفقت على مجموعة من التوصيات.

وقد جمعت ورشة العمل هذه والتي أدارها وقادها 16 خبيراً دولياً 100 مشارك من 14 دولة عربية و5 منظمات إقليمية وسلطات تنظيمية وأصحاب مصلحة في الصناعة.

واتفقت المنظمة العربية للطيران المدني وإدارة أمن النقل الأمريكية ووزارة النقل البريطانية على ضرورة توسيع تعاونها من خلال تنظيم المزيد من الفعاليات والأنشطة حول مواضيع مثل الأمن والأمن السيبراني والطائرات بدون طيار.

ونحن نتطلع إلى الندوة المقبلة المعنية بالطائرات بدون طيار المزمع تنظيمها بصورة مشتركة تحت مظلة المنظمة العربية للطيران المدني، وإدارة أمن النقل الأمريكية، ووزارة النقل البريطانية، والمنظمة الدولية للطيران المدني.

نظمت وزارة النقل البريطانية (DfT) وإدارة أمن النقل الأمريكية (TSA) والمنظمة العربية للطيران المدني (ACAO) ورشة عمل افتراضية حول الطائرات بدون طيار يومي 9 و10 نوفمبر 2021.

الهدف الرئيسي من هذه الورشة هو جعل جميع أصحاب المصلحة المعنيين يعملون بنهج مشترك للتعامل مع مخاطر/تهديدات التوغل بالطائرات بدون طيار في المطارات المجاورة وفي المجال الجوي المنعزل. وعلاوة على ذلك، ركزت ورشة العمل هذه على أحدث تقنيات وحلول الكشف عن الطائرات بدون طيار.

وخلال هذه الورشة، أتيحت للمشاركين فرصة تبادل خبراتهم فيما يتعلق بوضع لوائح وسياسات الطائرات بدون طيار، وتمكنوا من تبادل الآراء وأفضل الممارسات بشأن تحديد التهديدات والتخفيف من حدتها. كما تمكن المشاركون من تبادل أمثلة على أحدث التقنيات والسياسات والأساليب التي يستخدمونها في التدابير المضادة للطائرات بدون طيار داخل منطقتهم. كما

المنظمة العربية للطيران المدني تشارك في أشغال الدورة الثالثة والثلاثون للجمعية العامة للجنة الإفريقية للطيران المدني

والسياحة (النقل الجوي والبحري والسكك الحديدية والطرق والطاقة والرقمنة والسياحة)، والسيد كليفر غاتيت وزير البنية التحتية بجمهورية رواندا.

وطبقا لجدول أعمال الجمعية العامة، ناقش أعضاء اللجنة الإفريقية للطيران المدني تقارير اللجنة الفنية، لجنة النقل الجوي وكذلك اللجنة القانونية، والتقارير حول تنفيذ البرنامج الثلاثي للفترة 2018-2020، واعتماد البرنامج الثلاثي للفترة 2022-2025.

كما تم انتخاب أعضاء المكتب الجديد للجنة برئاسة السيد سيلاس أوداهيموكا المدير العام لهيئة الطيران المدني برواندا، للفترة 2022-2025، وكذلك الدول المرشحة لعضوية مجلس الأيكاو ولجنة الملاحه الجوية.

وفي كلمته خلال هذه الدورة، شدد سعادة مدير عام المنظمة على أهمية منظمات الطيران المدني الإقليمية في تنفيذ سياسات الطيران المدني الدولي، وأن التعاون بين هذه المنظمات أمر ضروري لحماية المصالح الحيوية للطيران المدني الإقليمي والدولي.

واغتتم سعادته هذه الفرصة لتقديم الشكر للأفكاك على مشاركتها في الجمعية العامة السادسة والعشرين للمنظمة العربية للطيران المدني في يوليو الماضي، وعن مشاركتها في الندوة التي نظمت بمناسبة الاحتفال بالذكرى السنوية الخامسة والعشرين لإنشائها، وخاصة في المناقشات حول سبل تعزيز التعاون بين المنظمات الإقليمية من أجل مواجهة التحديات المستقبلية العالمية التي سيواجهها النقل الجوي.

هذا بالإضافة إلى التنظيم المشترك للعديد من الندوات وورش العمل لفائدة أسرة الطيران المدني الإفريقي والعربي.

كما أشار سعادة المدير العام إلى أن هناك موضوعات مستقبلية تتطلب تعاوناً وتسيقاً مستمرين، لإبراز المواقف حول الإجراءات المتخذة بشأن نظام عالمي عادل للتعامل مع الأثر البيئي للطيران وتقليل انبعاثات الغاز.

وفي الختام، عبر سعادته عن تفاؤله باستمرارية هذا التعاون مع الرئيس الجديد والأمانة العامة للجنة الإفريقية، من خلال تحسين لآليات التشاور حول القضايا الإقليمية والدولية بما يساهم في استدامة صناعة النقل الجوي.



شاركت المنظمة العربية للطيران المدني في أشغال الدورة الثالثة والثلاثين للجمعية العامة للجنة الإفريقية للطيران المدني، والتي عقدت من فاتح إلى ثالث ديسمبر 2021 بمدينة كيغالي برواندا. حضر هذه الدورة رؤساء سلطات الطيران المدني بالدول الأعضاء باللجنة، ورئيس مجلس منظمة الطيران المدني الدولي، والأمراء العاميين للمنظمات الإقليمية للطيران المدني، وممثلي الدول التي تربطها علاقات تعاون مع اللجنة الإفريقية.

افتتح فخامة الرئيس بول كغامي رئيس جمهورية رواندا أشغال الدورة الثالثة والثلاثين للجمعية العامة للجنة الإفريقية للطيران المدني، بكلمة أكد فيها أن تحرير النقل الجوي سيمكن من الانتعاش المستدام لصناعة الطيران، عقب الآثار السلبية لجائحة كوفيد-19، ولتحقيق ذلك وجب الاستثمار في البنى التحتية، وفي تأهيل الموارد البشرية حتى تستفيد من المزايا الاجتماعية والاقتصادية التي يوفرها السوق الموحد للنقل الجوي الإفريقي (SAATM).

القدرة على تحمل التكاليف مع تضاوي إرهاب قطاع الطيران بالرسموم مقارنة مع باقي القطاعات لتشجيع المواطنين على السفر جوا، والتسريع بعملية الرقمنة لتسهيل إجراءات المطارات بهدف تعزيز ثقة المسافرين، كانت أيضا من أهم التوجهات التي ألقى عليها فخامة الرئيس في كلمته.

الجلسة الافتتاحية، عرفت أيضا، مداخلات فخامة رئيس الطوغو فور غناسينغي، رائد مشروع السوق الموحد للنقل الجوي الإفريقي، وأصحاب المعالي السادة جبرائيل ليزا رئيس اللجنة الإفريقية للطيران المدني، سالفاتور شياكيثانو رئيس مجلس منظمة الطيران المدني الدولي، السيدة أمانى أبوزيد مفوض الاتحاد الإفريقي للبنية التحتية والطاقة والمعلوماتية

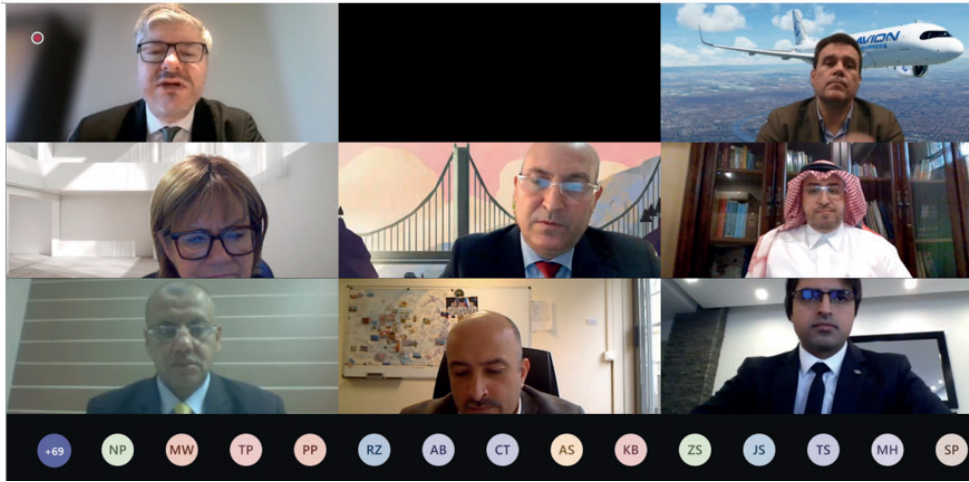
المنظمة العربية للطيران المدني تشارك في الدورة التاسعة لاجتماع الكابسكا

CAPSCA EUR-MID/9

Virtual Meeting
7-9 December 2021



CAPSCA EUR-MID/9
CAPSCA EUR-MID/9
CAPSCA EUR-MID/9
CAPSCA EUR-MID/9
CAPSCA EUR-MID/9



والتوصيات الصادرة عن فرقة عمل الكارت أو عن المؤتمر رفيع المستوى حول COVID-19.

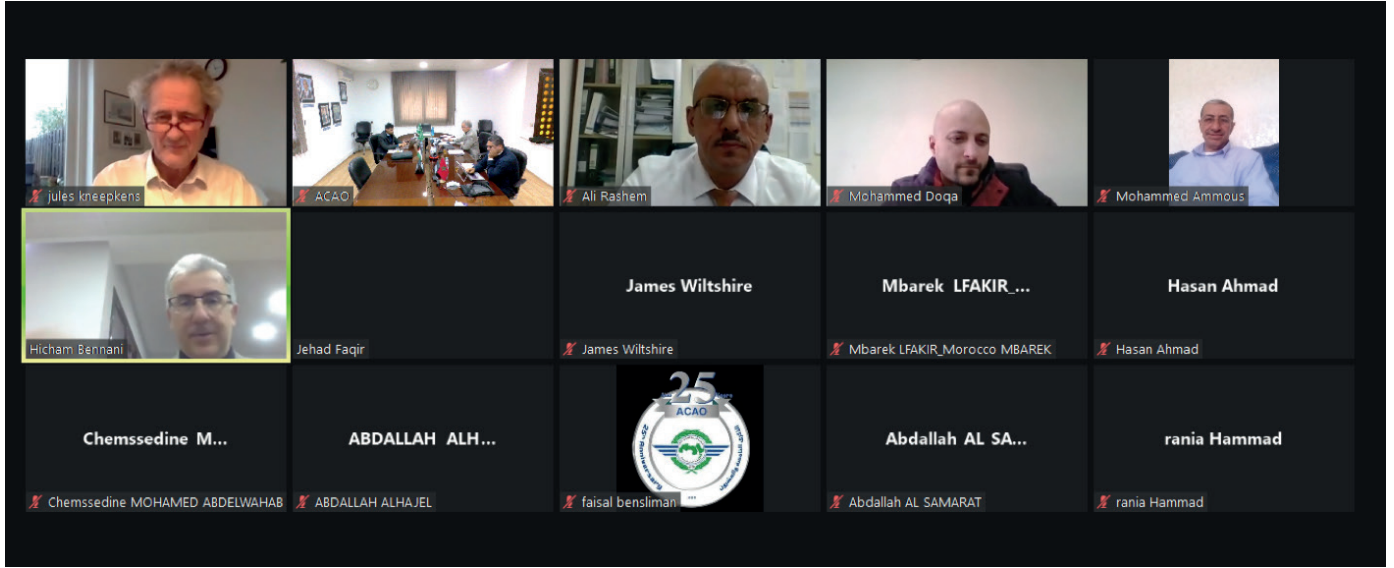
جدول أعمال هذا اللقاء عرف مناقشة عدة موضوعات هامة تتعلق بالظرفية الراهنة مثل: تدابير الصحة العامة المتعلقة بـ COVID-19، الإجراءات والتدابير المتخذة من منظمة الطيران المدني الدولي ومنظمة الصحة العالمية والمنظمات الدولية الأخرى لمواجهة كوفيد-19، الأنشطة والتوجيهات المتخذة من جانب برنامج كابسكا، كما تم خلال العروض التقديمية بسط ومشاركة التجارب والدروس المستفادة من الجائحة الأخيرة، هذا وقد تم عرض تجارب بعض الدول العربية فيما يتعلق بتدابير التخفيف المتخذة لضمان استمرارية التشغيل في القطاع.

جدير بالذكر أن برنامج الترتيب التعاوني العالمي لمنظمة الطيران المدني الدولي لمنع وإدارة أحداث الصحة العامة في الطيران المدني (CAPSCA)، تم إنشائه سنة 2006 وتديره منظمة الطيران المدني الدولي بدعم من منظمة الصحة العالمية، ويجمع البرنامج خبرات الدول وهيئات الرعاية الصحية من بينها مركز السيطرة على الأمراض والوقاية منها، المركز الأوروبي للوقاية من الأمراض ومكافحتها، إلى جانب خبراء في قطاع النقل الجوي ومنهم الاتحاد الدولي للنقل الجوي، ومجلس المطارات الدولي، ومجلس التنسيق الدولي لرابطات الصناعات الفضائية، لتنفيذ القواعد والتوصيات الدولية الخاصة بالطيران ولوائح منظمة الصحة العالمية.

شاركت المنظمة العربية للطيران المدني في الاجتماع المشترك التاسع للمكاتب الإقليمية لمنظمة الطيران المدني الدولي في أوروبا وشمال الأطلسي والشرق الأوسط، حول برنامج كابسكا للترتيب التعاوني لمنع وإدارة أحداث الصحة العامة في الطيران المدني (CAPSCA EUR/MID/9)، وذلك خلال الفترة 07 - 09 ديسمبر 2021، عبر تقنية التواصل المرئي. الاجتماع تم افتتاحه من طرف السيد خوان كارلوس سالازار الأمين العام لمنظمة الطيران المدني الدولي، بمشاركة خبراء من سلطات الطيران المدني والصحة العامة وممثلو المطارات وشركات الطيران وأصحاب المصلحة الآخرون الذين لديهم الاهتمام بالتخطيط في قطاع الطيران.

السيد سالازار سلط الضوء خلال كلمته على الدور الرئيسي للايكافو في تنسيق استجابة الطيران الدولي لمخاطر الصحة العامة، باستخدام الترتيب التعاوني العالمي لمنظمة الطيران المدني الدولي لمنع وإدارة أحداث الصحة العامة في الطيران المدني (CAPSCA)، والذي يتم من خلاله الجمع بين المنظمات الدولية والإقليمية والوطنية والمحلية لتوحيد الجهود وتطوير نهج منسق، خلال فترات التأهب والأزمات، وفي تقديم المساعدة اللازمة للدول الأعضاء، معربا عن سعادته في المشاركة في هذا الاجتماع الذي يعد فرصة فريدة للفت انتباه المشاركين إلى أهمية الجهود المشتركة من قبل الدول والمنظمات الدولية المشاركة في إطار برنامج CAPSCA لتحسين استجابات قطاع الطيران للحد من تفشي فيروس كورونا، ولا سيما في دعم الجهود للحفاظ على قطاع النقل الجوي تنفيذًا للإرشادات

اجتماع الدورة 47 للجنة السلامة الجوية للمنظمة العربية للطيران المدني



وحضر الاجتماع عدد 26 مشارك، ممثلين عن 11 دولة منها 6 دول أعضاء باللجنة و5 دول بصفة مراقب بالإضافة الى 3 منظمات دولية / إقليمية عاملة بالمنطقة العربية.

بالإضافة إلى استعراض قائمة الإجراءات التوصيات المتخذة نتيجة للدورة السابقة للجنة، أصدر الاجتماع مجموعة من التوصيات، نذكر من بين أهمها متابعة إجراءات إنشاء المنظمة الإقليمية لمنطقة الشمال إفريقيا والشرق الأوسط لمراقبة سلامة الطيران حسب خطة العمل المعدة، ودراسة أوجه التعاون الإقليمي فيما يخص التحقيق في حوادث ووقائع الطيران وفقاً لخطة العمل والآلية التي تم اعدادها لذلك، وكذا وضع خطة تنفيذية فيما يخص الدعم الفني في ميدان السلامة للدول الأعضاء. كما أكد الاجتماع على أهمية الدور التي قامت به المنظمة خلال مؤتمر الايكاو الرفيع المستوى والذي توج في سابقة من نوعها، بمساهمة المنطقة العربية ب 15 ورقة عمل قدمت باسم الدول الأعضاء بالمنظمة.

عقدت لجنة السلامة الجوية اجتماعها للدورة 47 عبر تقنية التواصل الهجين خلال الفترة 29-30 نوفمبر 2021، وحيث ان هذا الاجتماع كان الأول بعد اجتماع الجمعية العامة للمنظمة، تم بالتوافق انتخاب السيد/ علي نعمة رشم عضو الجمهورية العراقية رئيساً للجنة والسيد/ محمد عموس عضو دولة فلسطين نائباً له خلال الدورة الحالية.

افتتح الاجتماع سعادة مدير عام المنظمة العربية للطيران المدني مرحباً بالسادة المشاركين ومستعرضاً الترتيبات العملية للاجتماع. كما ذكر المدير العام بان هذا الاجتماع يتميز بكونه ينظم عبر التقنية الهجينة التي تجمع فيما بين التواصل الافتراضي والحضوري. كما ذكر سعادته ان تداعيات جائحة كورونا لازالت حاضرة وتتجدد من فينة الى أخرى بظهور المتغيرات الجديدة وهذا ما يعيق عملية استعادة النشاط او يحد من فعاليتها، مما يلقي بضلاله على قطاع النقل الجوي برمته



تنظيم يوم دراسي حول التكوين والتدريب بقطاع الطيران المدني



سيتمكنهم من مواكبة فترة ما بعد الكوفيد 19. وعرضت المنظمة العربية للطيران المدني تصورها للسياسة المستقبلية للتكوين والتدريب، وأيضا ما انتهت اليه الندوتين الأولى والثانية لتنمية وتطوير القدرات التدريبية في مجال الطيران المدني. كما عرضت أيضا، نتائج تحليل الاستبيان الخاص بالتدريب على مستوى العالم العربي والذي افضت عن تباين مهم في قدرات قطاع التدريب بالعالم العربي على مستوى الكم والكيف مما يدعو الى النهوض بسياسات بناء القدرات والرفع من طاقتها وجودتها حتى تتمكن من ربح رهان المستقبل. وخلصت أعمال هذا اليوم الدراسي الى مقترح مقارنة نوعية تركز على محورين، محور صناعة التدريب للطيران ومحور الحكامة المتعلقة بسلطات الطيران المدني المشرفة عليهم. وسيتم رفع هذه التوصيات الى انظار مختلف دوائر القرار الخاصة بالمنظمة للنظر.

نظمت المنظمة العربية للطيران المدني، عبر التواصل الافتراضي، اليوم الدراسي للتكوين والتدريب بقطاع الطيران المدني يوم 2 نوفمبر 2021. وحضر هذا اليوم الدراسي 29 مشارك من 11 دولة عربية، بالإضافة الى الاتحاد الدولي للطيران المدني والاتحاد العربي للنقل الجوي.

تم الافتتاح بكلمة قدمها المدير العام للمنظمة العربية للطيران المدني ذكر فيها الأهمية البالغة لموضوع التكوين والتدريب كأحد الروافد الأساسية للنهوض بمنظومة الطيران المدني، سيما في ظل التطورات التي فرضتها جائحة كورونا خاصة تزايد اللجوء لاستعمال تقنيات التواصل الافتراضي وما يجتلي ذلك من ضرورة وضع مؤطرات ولوائح واجراءات تواكب ذلك. كما ساهم كل من الاتحاد الدولي للنقل الجوي والاتحاد العربي للنقل الجوي بعرض قدموا من خلاله نظرتهم الحالية والمستقبلية لموضوع التكوين والتدريب في ميدان الطيران المدني ومدى المرونة التي استطاعوا من خلالها التجاوب مع تداعيات جائحة كورونا وكذا التحول الاستراتيجي في سياساتهم للتدريب والذي



المنظمة العربية للطيران المدني تشارك في المؤتمر الرفيع المستوى بشأن كوفيد-19

الاتصال بهم من خلال نظم السفر الإلكترونية، النهج المستقبلية نحو إدارة التدابير المستدامة المرتبطة بالصحة في مجال التسهيلات لتحقيق راحة الركاب والمضي برصد أنشطة التنفيذ.

كما تبنت الدول في الجلسة الختامية للمؤتمر إعلاننا يقرون فيه بالأزمة العالمية المستمرة وغير المسبوقة الناجمة عن جائحة فيروس كورونا وما ترتب على ذلك من عواقب وخيمة على مستوى الصحة العامة وعلى المستويين الاجتماعي والاقتصادي، ويدعمون أعمال «فرقة عمل مجلس الأيكاو لإنعاش قطاع الطيران (CART)، مع التأكيد على أهمية القواعد المشتركة للسفر، بما في ذلك قابلية التشغيل البيئي للتطبيقات الرقمية و/أو الاعتراف المتبادل بها، وكذلك أهمية استخلاص الدروس من الجائحة الحالية لتحسين مستوى معالجة الأزمات في المستقبل؛

الإعلان يؤكد أيضا أهمية الدعم المقدم لقطاع الطيران، بما في ذلك الدعم الاقتصادي والمالي، لاستمرار العمليات وضمان توفير الخدمات الأساسية مع الحفاظ في الوقت ذاته على المنافسة العادلة وتكافؤ الفرص؛

كما تقرر الدول في هذا الإعلان، بمساهمة صناعة الطيران في تغيير المناخ والصعوبات التي يطرحها ذلك، من حيث القدرة على الصمود في الأجل الطويل والتنمية المستدامة ونمو قطاع الطيران في المستقبل، آملة مناقشة جدوى وجود هدف طموح عالمي طويل الأجل للطيران المدني، خلال «المؤتمر السادس والعشرين للأطراف في اتفاقية الأمم المتحدة بشأن تغير المناخ (COP26) واجتماع الأيكاو الرفيع المستوى.



وتعزيز ثقة الجمهور في السفر الجوي. المؤتمر شكل أيضا فرصة لتبادل الأفكار والآراء بشأن متطلبات السياسة العامة للطيران لتكييف مختلف الاتجاهات الناشئة عن الأزمة الحالية، واتخاذ التزامات صارمة لمواجهة فيروس كورونا من خلال إجراءات فعالة ومتعددة الأطراف في مجالي السلامة والتسهيلات.

الأشغال التي تم القيام بها خلال المؤتمر حول مساري السلامة والتسهيلات، عرفت دراسة ومناقشة 251 ورقة عمل وأوراق معلومات، أسفرت عن اعتماد أربع وعشرون توصية تهم تدابير السلامة والتدابير التشغيلية المتعلقة بجائحة فيروس كورونا، الاستراتيجية والسياسة العامة، التوحيد القياسي، التنفيذ والدعم، التدابير التشغيلية بشأن التسهيلات والمتعلقة بجائحة فيروس كورونا وما بعدها، مدى ملاءمة الإرشادات المتعلقة بالتسهيلات والتي تتناول تأثير حالات الجائحة على السفر الجوي، القواعد والتوصيات الدولية الجديدة والمنقحة المرتبطة بالصحة الواردة في الملحق التاسع، تعزيز التنسيق الوطني والتعاون الدولي، تعزيز تبادل البيانات الرقمية تيسيرا لإتمام العمليات اللاتلامسية بسلاسة خلال جائحة فيروس كورونا وما بعدها، جمع وتبادل بيانات الركاب الصحية والمتعلقة بسبل

شاركت المنظمة العربية للطيران المدني في المؤتمر الرفيع المستوى بشأن فيروس كورونا كوفيد-19- (HLCC 2021)، المنعقد في منظمة الطيران المدني الدولي بمونتريال-كندا، خلال الفترة من 12 إلى 22 أكتوبر 2021 عبر الاتصال المرئي، بمشاركة 129 دولة و 38 منظمة دولية وإقليمية، بما في ذلك الوكالات العالمية الشريكة الرئيسية مثل منظمة الصحة العالمية ومنظمة السياحة العالمية.

وقد قامت الدول العربية بالتحضير للمشاركة في هذا المؤتمر، حيث عقدت عدة اجتماعات فنية على مستوى المنظمة العربية للطيران المدني، توجت باعتماد 15 ورقة عمل، قدمت خلال المؤتمر باسم الدول الأعضاء في المنظمة، وفقا لألية التنسيق وتوحيد المواقف العربية خلال المؤتمرات والاجتماعات الدولية الرفيعة المستوى المعتمدة من قبل الجمعية العامة للمنظمة في دورتها 26.

خلال المؤتمر، ناقش الوزراء ونواب الوزراء ورؤساء المنظمات الدولية والإقليمية وكبار المسؤولين عن قطاع الطيران السفر والتجارة وسلاسل الإمدادات العالمية أولويات الإنعاش الوطني وتوقعات التعاون الدولي لمواجهة التداعيات الاقتصادية للجائحة، ودعم الجدارة المالية لقطاع الطيران واستدامتها، واستعادة الربط الجوي،

منظومة التنسيق والاتصال على المستوى التشغيلي

أمن الطيران على مستوى المطار تُساهم بها لجنتي أمن وتسهيلات المطار من خلال تحقيق مبدأ «الأمن مسؤولية الجميع»، وتوفر اجتماعاتها منتدى لمناقشة مسائل أمن الطيران.

إن مناقشة مواضيع أمن وتسهيلات المطار المرتبطة بتأمين رحلة طيران من خلال تنسيق اجتماعات ثنائية أو ثلاثية دون مشاركة جميع الجهات العاملة تحت مظلة المطار قد يتسبب في ضعف التنسيق والفعالية وقد يتسبب في حالات عدم امتثال أو يترتب عليه ضعف في حلقة التنسيق والتناغم بين الجهات التشغيلية باعتبار أن فعالية الأمن تتحقق من خلال التكاملية والانسجام من جميع الجهات المشاركة في منظومة التشغيل. أجندة اجتماع لجنة أمن المطار ولجنة تسهيلات المطار.

كأفضل الممارسات، ولتحقيق الغرض من إنشاء اللجنتين مساندة إدارة المطار في تنسيق تنفيذ متطلبات أمن وتسهيلات المطار وكبنود استرشادية نرى أن لا تخلو أجندة اجتماع اللجنتين من البنود الآتية:

على الرغم من وجود وثائق أمن وتسهيلات المطار والتي حددت الأدوار والمسؤوليات لكل جهة تعمل تحت مظلته بما تحقق النظم؛ إلا أن التنفيذ لمتطلباتها يتطلب تنسيق التنفيذ للتدابير والإجراءات والضوابط الأمنية بما تتناسب مع التهديد الساري.

ولعل أفضل الممارسات لتعزيز التنسيق والاتصال بما يكفل التنفيذ الفعال لمتطلبات أمن المطار هو لجنة أمن المطار، وأما فيما يتعلق بتسهيلات المطار يتم التنسيق الفعال من خلال لجنة تسهيلات المطار .

لجنة أمن المطار ولجنة تسهيلات المطار هما الوصيلتان التي تعتمد عليهما منظومة أمن وتسهيلات المطار في تنسيق تنفيذ متطلباتها من خلال استعراض اللجنتين للشواغل والتحديات التشغيلية بالمطار، ووضع الحلول لمعالجتها، وتقديم المشورة بشأن تطوير وتنسيق وتنفيذ الإجراءات والتدابير الأمنية بالمطار من أجل تعزيز المنظومة الأمنية بالموارد المطلوبة لحماية الطيران من أفعال التدخل غير المشروع.

ويُمثل أعضاء اللجنتين الجهات العاملة تحت مظلة المطار ممن تشارك في صناعة رحلة طيران آمنة وممن لهم أدوار في برنامج أمن المطار وبرنامج تسهيلات المطار، كما أن غرس ثقافة



ناصر الجساسي

سلطنة عمان

سلطة المطار تعمل على ضمان التشغيل الآمن لعمليات المطار المختلفة بما يكفل الالتزام بنظم الطيران المدني المنصوص عليها في التشريعات الوطنية بإطار تخطيطي على الصعيد الدولي والإقليمي والوطني لتنظيم النمو بطريقة تتسم بالسلامة والأمن والكفاءة والانتظام والاقتصاد وحماية البيئة.

سنتطرق في هذا المقال عن إدارة أمن وتسهيلات المطار التي تطلب من سلطة المطار تنسيق تنفيذها من خلال إدارة فعّالة تتسم بالفهم والدراية بالتشريعات الوطنية لأمن وتسهيلات الطيران المدني بما يكفل مبدأ أن أمن المطار مسؤولية مشتركة تتحقق بمشاركة الجميع.

م	أجندة لجنة أمن المطار	أجندة لجنة التسهيلات
1	استعراض الموقف التنفيذي للمحضر السابق للجنة . في هذا البند يتم استعراض مستوى تنفيذ قرارات اللجنة للاجتماع السابق.	استعراض الموقف التنفيذي للمحضر السابق للجنة . في هذا البند يتم استعراض مستوى تنفيذ قرارات اللجنة للاجتماع السابق.
2	مناقشة التحديات التشغيلية لأمن المطار . بند مفتوح يتيح لأعضاء اللجنة طرح التحديات الأمنية التشغيلية بما فيها نقاط الضعف إن وجدت لغرض دراستها والتشاور في وضع الحلول لها لتعزيز النظام الأمني بالمطار بما يتماشى مع التشريعات الوطنية التي ترجمتها وثائق أمن المطار.	مناقشة التحديات التشغيلية لتسهيلات المطار . بند مفتوح يتيح لأعضاء اللجنة طرح التحديات التشغيلية لحركة انسيابية المسافرين على نقاط الجوازات والجمارك ومسارات المسافرين ومتطلبات الصحة، وعموم بنود برنامج تسهيلات المطار بما لا يتعارض مع متطلبات أمن المطار لغرض دراستها والتشاور لتحقيق بنود تسهيلات المطار.
3	استعراض تحديث وثائق أمن المطار (إن وجدت) في هذا البند يتم استعراض أي تحديث على وثائق أمن المطار (سواء برنامج أو SOP'S)	استعراض تحديث وثائق تسهيلات المطار (إن وجدت) في هذا البند يتم استعراض أي تحديث على وثائق تسهيلات المطار (سواء برنامج أو SOP'S)
4	استعراض التهديدات السائدة التي تواجه أمن المطار.	
5	استعراض أي إجراء يتعلق بالتصاميم المعمارية الأمنية أو الأنظمة/الأجهزة الأمنية لغرض الموافقة عليها أمنياً بما لا يتعارض مع بنود التسهيلات. (إن وجد) لغرض دراسة التدابير والإجراءات الأمنية لضمان الامتثال لمتطلبات أمن الطيران والتسهيلات للاعتماد وفق النظم المعمول بها.	
6	استعراض أنشطة مراقبة الجودة الداخلية للمطار يتم استعراض الملاحظات التي تم رصدها ومستوى تنفيذ التوصيات لأعضاء اللجنة.	
7	مناقشة المواضيع المرسله لإدارة المطار من قبل شركات الطيران وباقي الجهات العاملة تحت مظلة المطار التي يستدعي الأمر مناقشتها خلال أعمال اللجنة. (إن وجد) يتم استعراض المواضيع المرتبطة باختصاصات اللجنة وفق ما تقتضيه، كتطبيق أي إجراء مثل Tail to Tail الذي يستدعي تطبيقه مشاركة الجهات المشاركة في تأمين رحلة طيران، لغرض العلم وضمان فعالية التطبيق ومراجعة الإجراءات.	
8	أية مواضيع أخرى ترتئي إدارة المطار طرحها بما يكفل تطبيق التشريعات الوطنية بما لا يتعارض مع بنود التسهيلات.	
9	ما يستجد من أعمال	



هل أمن الطيران وسيلة أم غاية؟؟؟

2 - الموارد البشرية:

المقصود هنا بالموارد البشرية كل ما هو متعلق بشروط التوظيف والاختيار والتدريب لتمكين الموظف من القيام بالمهام الأمنية الموكولة إليه وفقا للمعايير والإجراءات المرسومة والمحددة سلفا. حيث أن التنفيذ الفعال للإجراءات والتدابير الأمنية يتطلب وجود عنصر بشري مدرب ومؤهل.

3 - الموارد المادية:

المقصود هنا بالموارد المادية كل ما هو متعلق بالمعدات والنظم الأمنية التي تتطلبها خدمات أمن الطيران. والحرص على توفير أحدث التكنولوجيات المستخدمة في هذا المجال مع المواكبة المستمرة للتكنولوجيا المستجدة.

وبالتالي، فإن تحقيق أمن طيران قوي وفاعل مقترن بالأساس بالعناصر الثلاث المذكورة أعلاه (الإجراءات والموارد البشرية والمادية) وما مدى قدرة هذه العناصر على الاستجابة للمتطلبات الوطنية والدولية. كما لا يمكن أن ننكر أن فاعلية هذه العناصر مقترن كذلك بمدى قدرة الدول على توفير الإمكانيات الضرورية وخاصة منها المادية لتمويل منظومة أمن الطيران لديها.

وكما أوضحنا سابقا فإن استخدام هذه العناصر (الإجراءات والموارد البشرية والمادية) كوسيلة أو أداة بغرض الوصول إلى غاية وهي تحقيق مستوى أمن طيران مرتفع. وتحقيق هذا المستوى الأمني المرتفع سيكون الوسيلة لتحقيق طيران آمن ومستدام. ويبين الرسم التالي ما تم ذكره أعلاه:

انطلاقا من هذا التعريف الأدبي الصّرف، هل يحق لنا بأن نعتبر أن أمن الطيران هو وسيلة لتحقيق غاية سلطات الطيران المدني في تحقيق طيران آمن ومستدام أم أن أمن الطيران المدني في حد ذاته غاية تصبوا اليه هذه السلطات وتستخدم لأجل تحقيقه الوسائل والأدوات المتاحة والمتوفرة لديها؟؟؟

للإجابة عن هذه السؤال، لنبدأ أولا بالتذكير بمفهوم (Definition) أمن الطيران وفق منظمة الطيران المدني الدولي والوارد في الملحق السابع عشر لاتفاقية شيكاغو 1944 «الأمن» والذي يعرفه كما يلي: «أمن الطيران هو حماية الطيران المدني من أفعال التدخل غير المشروع ويحقق ذلك بتوليفة من الإجراءات والموارد البشرية والمادية».

والتأمل في هذا المفهوم من المختصين في هذا المجال يعلمون أنه لا بد من توفر جملة من الشروط والأدوات (الإجراءات والموارد البشرية والمادية) لتحقيق أمن الطيران وان تحقيق أمن الطيران بدوره سيحقق حماية واستدامة للطيران المدني وهو الهدف المنشود من قبل جميع الدول.

فما هي هذه الأدوات التي نص عليها تعريف أمن الطيران؟؟؟

1 - الإجراءات:

المقصود هنا بالإجراءات كل ما هو متعلق بالقوانين والتشريعات واللوائح التنظيمية والبرامج والتراتب والتدابير المتعلقة بأمن الطيران والتي تضعها وتحرص على تحديثها سلطات الطيران المدني وفقا للمتطلبات الوطنية والدولية في هذا الخصوص.

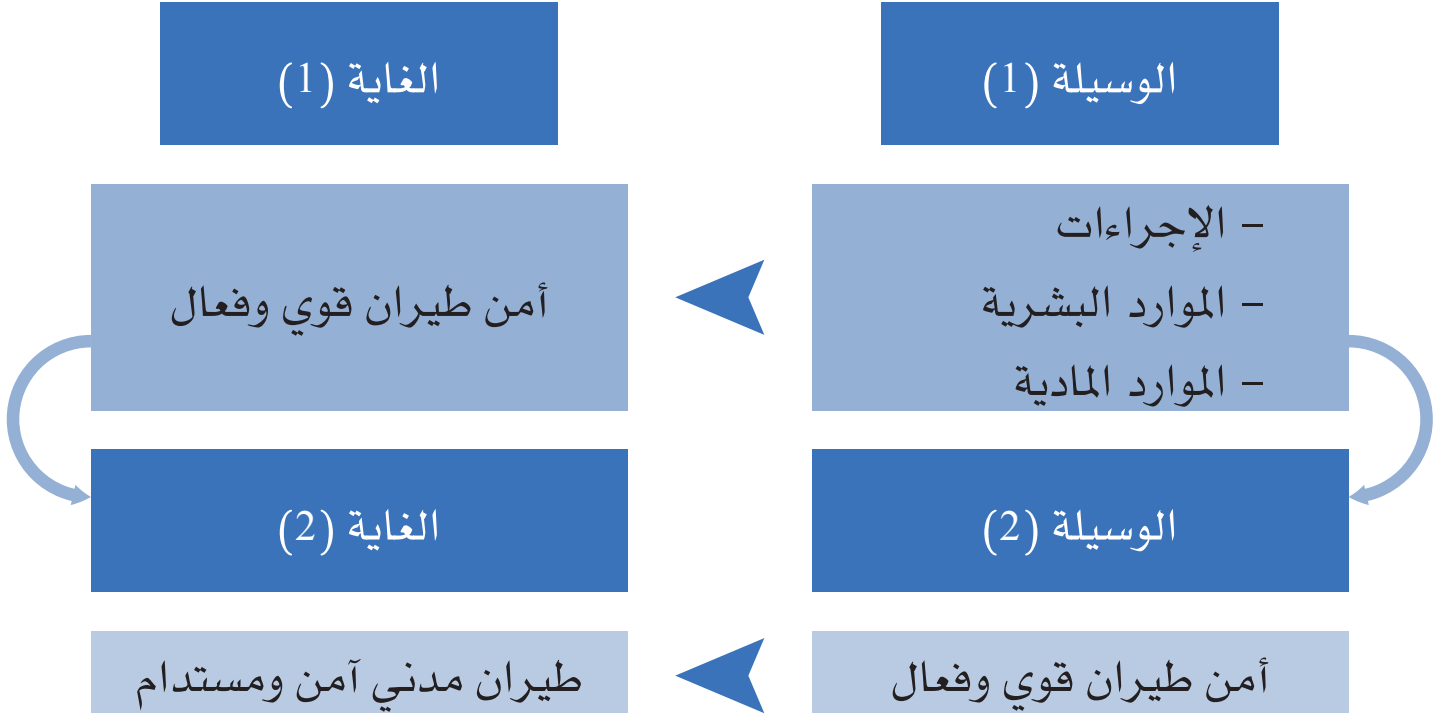


عاطف عجيلي

قد يتراءى للبعض بأن السؤال عنوان المقال «هل أمن الطيران هو وسيلة أم غاية؟؟؟» هو سؤال بسيط وسطحي ولا يتطلب طرحه فهو من المسلمات لا يستدعي التفكير فيه أصلا. لكن في الحقيقة أرى أن هذا السؤال مشروعا يقتضي التمحيص والتدبر، خاصة أن البعض يجدون صعوبة ولبسا في التمييز بين مفهوم الوسيلة ومفهوم الغاية.

فالتعريف الأدبي لهذين الكلمتين يُعرّف الوسيلة بأنها الأداة المتاحة لدى الأشخاص لتحقيق غاياتهم ومن هذه الأدوات نخص بالذكر الأفكار والإمكانيات المادية والقدرات العقلية المتوفرة لتحقيق هذه الغايات. في حين أن الغاية تُعرّف بكونها الهدف أو الأهداف المخطط لها مسبقا والتي يسعى الشخص لتحقيقها وفق رؤية شخصية، أو فردية، أو وفق رؤية جماعية، أو مؤسسية.

فالوسيلة إذن تستخدم لتحقيق غاية، على أن تكون هذه الوسيلة متاحة ويمكن استخدامها أو/وتطبيقها أو/وتنفيذها.



لكن يبقى التحدي الكبير لدى الجميع هو الإدراك بأن تعزيز أمن الطيران ليس حكرا على سلطات الطيران المدني أو على الجهات الأمنية أو على مشغلي المطارات والطائرات وغيرهم. بل هي مسؤولية جماعية يساهم فيها كل طرف حسب تخصصه ومجاله، ووفق مقاربة، واضحة، وشفافة. فأى دور لثقافة الأمن في ترسيخ هذه المقاربة لتحقيق المستوى الأمثل من الأداء في مجال أمن الطيران؟؟ والاجابة عن هذا السؤال ستكون في العدد القادم إن شاء الله.

الجوية يعتمد بالأساس على وجود نظام أمن طيران قوي وفعال يعكس قدرة الدولة على الاشراف والمراقبة لجميع العمليات الجوية داخلها إقليمها.

كما يجب أن تحرص سلطات الطيران المدني على اعتماد مقاربة قوية وشفافة في طريقة إدارتها لنظم الامن بحيث تكون هذه النظم متكاملة ومترابطة مع نظم أخرى كنظام إدارة السلامة ونظام إدارة مراقبة الجودة. حيث تعد نظم الأمن أداة ناجعة لتقييم فعالية إجراءات أمن الطيران باستمرار وكفاءة وبصورة استباقية.

وللإجابة على السؤال موضوع هذا المقال، فإنه يمكن القول بأن أمن الطيران يمكن أن يكون غاية وهدفا كما يمكن أن يكون وسيلة لتحقيق غاية اشمل وهي ضمان طيران مدني آمن ومستدام. وكل حسب وجهة نظره ورؤيته للموضوع من زاويته الخاصة. لكنه لن يكون، بأي حال من الأحوال، مدخلا للجدل كالجدل الفلسفي القائم حول من جاء أولا البيضة أم الدجاجة.

وبغض النظر عن وجود إجابة قطعية من عدمها عن هذا السؤال، فكل القائمين على أمن الطيران يدركون جيدا بأن استدامة الطيران المدني وتطور الحركة



الاحتباس الحراري ومبادرة المطارات الخضراء

مما قد يغرق المناطق الساحلية، إضافة إلى التأثير على أنماط الطقس وموجات الحر والحاق الضرر بالزراعة والاقتصاد وانتشار الأمراض، ويعتقد العلماء أن ارتفاع درجة حرارة الأرض بمقدار درجتين مئويتين في المجمل سيرفع بالفعل مستويات سطح البحر بمقدار (56) سم، وأن ارتفاع درجة الحرارة بمقدار (3) درجات مئوية يؤدي إلى اضطرابات هائلة في النظم البيئية وإنتاج الغذاء وأنماط الطقس، ومن هذا المنطلق فإن العالم يجب أن يتكاتف ويبذل الكثير ليصل إلى (صفر) من انبعاثات الغازات المسببة للاحتباس الحراري في منتصف القرن هذا تقريباً، وسيطلب ذلك تحول جوهري في دورة النظم العالمية للطاقة والصناعة وطرق استخدامها، وتحول جوهري في كيفية استخدام وسائل الطاقة في النقل الجوي والبحري والبري، والاهتمام بالزراعة والاكتثار من الغابات والأراضي للزراعة، وقد أكد هؤلاء العلماء بأن السنوات الخمس عشرة القادمة ستكون حاسمة لمعالجة ذلك التغيير الذي طرى على عالمنا هذا.

وقد جاء مؤتمر الأمم المتحدة بشأن تغيير المناخ (المؤتمر السادس والعشرون للأطراف في اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغيير المناخ) (COP26) والذي انعقد مؤخراً في غلاسكو بإسكتلندا ليؤكد من خلال التعهدات والالتزامات بأن هناك فرصة أخرى لتنفيذ التدابير الصارمة المطلوبة لإبطاء ارتفاع درجة حرارة الكرة الأرضية ومن ضمنها التعهد بوقف إزالة الغابات بحلول عام 2030م، والتعهد كذلك بالحد من انبعاثات غاز الميثان بنسبة (30%) بحلول عام 2030م، بالإضافة إلى التعهد بتقديم الدعم المالي لقضية المناخ، كما أكد المؤتمر بأن الطريق نحو الحياد الكربوني يتطلب بذل جهود محلية وأخرى

امتصاص غازات الغلاف الجوي كثاني أكسيد الكربون لطاقة الشمس وحبسها بالقرب من الأرض مما يساهم في ارتفاع حرارة الأرض، وتحصل تلك التغيرات بشكل طبيعي في كل فترة زمنية معينة، وقد زادت خلال الثورة الصناعية بفعل الأنشطة البشرية، فخلال القرن الماضي ارتفع متوسط درجة الحرارة السطحية العالمية من (0.3) إلى (0.6) درجة مئوية، وهي تمثل أكبر زيادة في درجة حرارة سطح الأرض خلال الألف عام الماضية، ومن المتوقع حدوث زيادة أكبر في درجات الحرارة خلال هذا القرن في حال عدم وجود احترازاات وقائية ووسائل وأدوات مقترحة تمنع تفشي هذه الظاهرة، إذ أن متوسط درجة الحرارة العالمية سيبلغ (1.5) درجة مئوية، ويتوقع علماء الطقس زيادتها من (2) إلى (4) درجة مئوية بحلول عام 2100م، وقد أكدت الأبحاث والدراسات والأوراق العلمية أن العوامل البشرية والطبيعية والصناعية أدت إلى حدوث هذا التغيير، كما أكد ذلك مارك ليناس، قائد المناخ لتحالف العلوم في جامعة كورنيل في نيويورك حينها، والذي أرجع هذا التغيير بنسبة 99% إلى تصرفات البشر، وكشف أيضاً فريق من العلماء برئاسة جامعة نورث وسترن عن تحذير أعلن فيه الباحثون عن خوفهم أن يؤدي هذا التغيير إلى جعل محيطات الكرة الأرضية أقل ملاءمة للحياة البحرية وبالتالي فقدان الثروة الغذائية الموجودة فيها.

وقد أثبت العلماء بأن الاحتباس الحراري يؤثر وبشكل كبير على صحة الانسان وعلى المناخ بشكل عام وعلى النظام الحيوي، ويؤدي إلى الإخلال بدورة المياه الطبيعية مما سيسبب معه الفيضانات المختلفة، كما سيؤدي إلى ارتفاع في مستوى سطح البحار بسبب ذوبان الجليد



عطية بن سعيد الزهراني

ماجستير إدارة أعمال

الهيئة العامة للطيران المدني

المملكة العربية السعودية

يقصد بتغيير المناخ التحولات طويلة الأجل في درجات الحرارة وأنماط الطقس، وقد تكون هذه التحولات طبيعية فتحدث من خلال التغيرات التي تحدثها الدورة الشمسية على سبيل المثال، ولكن منذ بدء الثورات الصناعية في القرن التاسع عشر، ساهمت الأنشطة البشرية في تغيير المناخ، كما أن ظاهرة الاحتباس الحراري أو الاحترار العالمي وزيادة انبعاثات الغازات الدفيئة (ثاني أكسيد الكربون) زادت وبشكل ملحوظ، وباتت تشكل تهديداً كبيراً لنا في الوقت الراهن والأجيال القادمة.

وتُعرف ظاهرة الاحتباس الحراري على أنها ارتفاع معدل درجة حرارة الهواء الجوي الموجودة في الطبقة السفلى من سطح الأرض، ويحدث ذلك عند حبس أو احتباس حرارة الشمس في الغلاف الجوي للأرض بعد دخولها إليه، مما يرفع من درجة حرارة الأرض ويجعلها أكثر دفئاً، ويتم ذلك من خلال

الاحتباس الحراري، وذلك بسبب محركات الطائرات التي تصدر الحرارة والضجيج والجزئيات والغازات التي تساهم وبحدة في نمو ظاهرة الاحتباس الحراري والتعقيم العالمي، فالطائرات تبعث منها جزيئات وغازات مثل غاز ثاني أكسيد الكربون (CO2) وبخار الماء والهيدروكربون وأول أكسيد الكربون وأكاسيد النيتروجين وأكاسيد الكبريت والرصاص والكربون الأسود، وتتفاعل هذه الانبعاثات مع نفسها ومع الغلاف الجوي وتساهم في ازدياد التلوث الكلي الناجم عن الطيران.

وقد أظهرت الأبحاث أنه على الرغم من الابتكارات الفعالة لهياكل الطائرات والمحركات وديناميكا الهواء وعمليات الطيران، فإنه ليس هناك من نهاية تلوح في الأفق لانبعاثات غاز ثاني أكسيد الكربون، وذلك بسبب النمو المستمر لحركة السفر عبر الجو، وإضافة إلى غاز ثاني أكسيد الكربون الصادر من معظم الطائرات خلال حرق الوقود كما هو الأمر في وقود النفاثات أو بنزين الطائرات، فإن العربات الأرضية التي تستخدم في المطار للأسف تساهم أيضاً بانبعاثات غاز الدفيئة، كما تساهم أيضاً في ذلك عربات نقل الركاب وطاقم العمل إلى المطارات، وغيرها من المعدات والعربات التي تستخدم داخل حرم المطارات، ففي عام (2018) بلغ إجمالي انبعاثات غاز ثاني أكسيد الكربون من نقل الركاب (747) مليون طن، مقابل (8.5) ترليون من إجمالي الركاب، وفي عام (2019) صدرت الطائرات ما يقرب من (900) مليون طن من ثاني أكسيد الكربون، أي حوالي (2%) من الانبعاثات الكربونية العالمية، وبحلول عام (2050) سيتضاعف عدد سكان الأرض، مما سيتضاعف معه عدد مستخدمي رحلات الطيران، إذ تُقدَّر الانبعاثات للمسافر الواحد خلال رحلة مسافتها (5000) كيلو متر، نفس مستوى الانبعاثات الناتج عن استهلاكات الطاقة اللازمة لتدفئة منزل

وبناء واحد من أكبر مراكز العالم لإنتاج الهيدروجين الأخضر في مدينة نيوم، وتطمح السعودية إلى إنتاج (4) ملايين طن سنوياً من الهيدروجين الأخضر والأزرق، وبناء أكبر مجمع لاحتجاز وتخزين الكربون بطاقة تصل إلى (44) مليون طن، وهذه المبادرات ستسهم في تخفيض الانبعاثات الكربونية في الشرق الأوسط بنسبة تفوق (10%) من مجمل الإسهامات العالمية الحالية، كما أطلقت أيضاً مبادرات التشجير بزراعة أكثر من (450) مليون شجرة، وإعادة تأهيل (8) ملايين هكتار من الأراضي، وتخصيص أراضي محمية جديدة، ليصبح إجمالي المناطق المحمية في المملكة أكثر من (20%) من إجمالي مساحتها، مما يسهم ذلك في الحد من التلوث والتقليل من الاحتباس الحراري.

وقد تصدرت المملكة دول العالم في محاربة الانبعاثات الحرارية، متقدمة على الولايات المتحدة الأمريكية وجميع دول أوروبا واليابان وكوريا الجنوبية، حيث كشف موقع ستاتستا الألماني المتخصص في بيانات السوق والمستهلكين، أن السعودية حققت المركز الأول في محاربة الانبعاثات الحرارية.

ومن جهة فإن التأثير البيئي للطيران يُعد من ضمن الأسباب التي تسبب التغير المناخي وعلى زيادة حجم

عالمية، كما يحتاج لتكاتف دولي من أجل تحقيق الهدف بحلول منتصف القرن الحالي.

وقد سعت المملكة العربية السعودية إلى بذل العديد من الجهود لحماية البيئة وذلك في إطار تحقيق التوازن بين النمو الاقتصادي والاجتماعي، ووازنت



الترتيب حسب الملوثات الجوية بمقياس PM2.5 ذي الـ 2.5 ميكرون متراً وفقاً لموقع world population review

بين صون البيئة وحمايتها وبين التنمية المستدامة وذلك ضمن مستهدفات رؤيتها المستقبلية 2030م، وعملت مع المجتمع الدولي لمواجهة المخاطر المحدقة بالأرض بيئياً ومناخياً وسعت للحد من مسببات التغير المناخي والوفاء بكافة التزاماتها واتفاقياتها الدولية، حيث أطلقت مؤخراً أكثر من (53) مبادرة يفوق حجم الاستثمارات فيها حوالي (185) مليار دولار، تعمل على الوصول بالطاقة المتجددة إلى (50%) من الطاقة الإنتاجية لمزيج الكهرباء ومبادرة كفاءة الطاقة

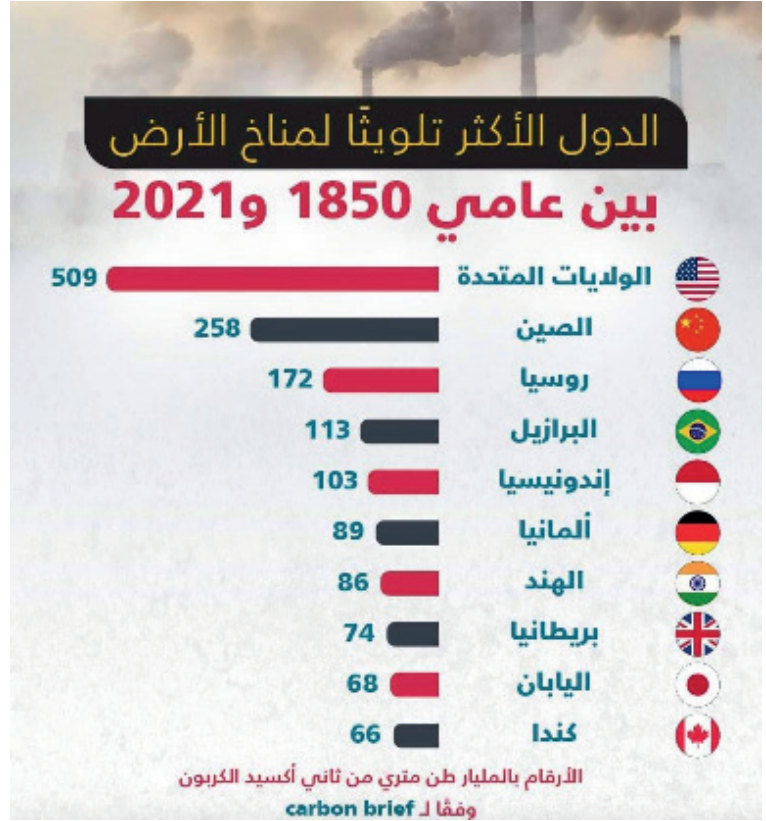
وقد تزايدت عدد المطارات الخضراء في السنوات الأخيرة، وبدأ قطاع الطيران يساهم وبشكل جدي في التقليل من انبعاثات الكربون التي تهدد العالم بتحويل تلك المطارات لتكون شريكاً ومساهماً في الحد من التلوث والتقليل من الاحتباس الحراري في العالم، وأن مبادرات الطيران التي تتمو بسرعة في العالم، بشأن الحلول البيئية واعدة وستؤتي ثمارها.

وأخيراً يُشكل تغيير المناخ أكبر تهديد للاقتصاد العالمي، والأكثر من ذلك أن تداعياته السلبية بدأت في الظهور سريعاً، ويتطلب من الحكومات إلى تبني واسع لهذه الظاهرة، كما أن الطابع العالمي يتطلب استجابة دولية مشتركة فاعلة، وأن نجاح هذه الاستجابة يكمن في أمن الطاقة، والتنمية الاقتصادية، والتصدي لتحدي التغير المناخي وذلك دون الإخلال بوحدة عن الأخرى، كما تكمن الحلول الجديدة في علاج ذلك في عدة أمور منها، أهمية الإقرار بتعددية الحلول لمعالجة مشكلة التغير الحراري دون التمييز تجاه مصدر من مصادر الطاقة، وعدم تحجيم دور الوقود الأحفوري الضامن لانتقال سلس إلى طاقة أكثر نظافة وذلك كما ورد في اتفاقية باريس (2015) والتي تبنتها (197) دولة، وخفض الانبعاثات الكربونية والملوثة للهواء، والتكيف مع تأثيرات المناخ، وتحسين قطاع وسائل النقل، واستخدام الوقود الهيدروجيني في الطائرات، وتطوير تكنولوجيا جديدة لاستخدام الوقود منخفض الكربون، والعمل على إنتاج طائرات خالية من الانبعاثات، وصناعة طائرات تستخدم الطاقة الكهربائية، وتعزيز كفاءة استخدام مصادر الطاقة المتجددة مثل الطاقة الشمسية أو طاقة الرياح، وضمان التنمية المستدامة، وإدارة الغابات والزراعة، والحد من ثاني أكسيد الكربون.

الوقت في خفض نسب التلوث حتى وأن كانت تواجهها العديد من التحديات مثل إجراء التغييرات اللازمة في تصميم المطارات نفسها لكي تكون مطارات صديقة للبيئة من خلال زيادة المساحات الخضراء، والالتزام بالظروف النظيفة، والحد من التلوث، كما يجب على المسؤولين في

صناعة الطيران المدني تطبيق مفهوم استخدام التقنية الحديثة التي تحد من تفشي التلوث المؤدي إلى تغيير المناخ. أن مفهوم المطارات الخضراء، باعتباره مطلب عالمي فهو يساهم بشكل مباشر في حماية البيئة ويعتد به في مواجهة تحديات التغير المناخي، وفي خفض وتوفير النفقات الخاصة بالتشغيل على المدى الطويل، علاوة على أنها تتيح فرص استثمار كبيرة في العديد من مجالات الطيران، وتعمل على تعزيز مجالات النمو في القطاعات الخدمية الأخرى المرتبطة بالمطارات، ومنها التقنيات الحديثة والحلول والأنظمة التي تشغل هذه المطارات والتي ترتبط بصناعة الطيران، وتزود المطارات باحتياجاتها الضرورية.

عادي لمدة عام كامل.



وتشير توقعات الأمم المتحدة إلى تضاعف انبعاثات ثاني أكسيد الكربون من الطائرات ثلاث أضعاف بحلول (2050)، فإن هذه الانبعاثات تمثل حوالي (3) إلى (4) بالمئة من إجمالي الانبعاثات، وذلك وسط تحذير المجلس الدولي للنقل النظيف بأن الانبعاثات تزداد بوتيرة سريعة، وبحسب تقرير لـ نيويورك تايمز «فإن الضغوط تزايدت على شركات الطيران للكشف عن مساهماتهم بشأن قضايا المناخ أيضاً، في حين تقوم شركات أخرى بمراجعة ميزانيات السفر لتقليل النفقات والانبعاثات.

إن الطيران يُعد أحد المصادر الأسرع نمواً لانبعاثات غازات الاحتباس الحراري، ومن أجل ذلك فإن المطارات في العالم تستوجب منها تعزيز مفهوم المطارات الخضراء التي تراعي وتحمي البيئة وتساهم في ذات

منظمة الطيران المدني الدولي ومنظمة السياحة العالمية تصدران بياناً مشتركاً بمناسبة يوم الطيران ويدعوان إلى تسريع الجهود لإعادة ربط العالم



المؤتمر الرفيع المستوى لمنظمة الطيران المدني الدولي بشأن CO-19-VID في تشرين الأول/أكتوبر الحالي». كما أشار إليه رئيس مجلس منظمة الطيران المدني الدولي سلفاتوري سكياتشيتانو.

وأشار الأمين العام لمنظمة الطيران المدني الدولي خوان كارلوس سالازار إلى أنه «سواء كانت الأولويات الحالية حول كيفية معالجة المخاطر المختلفة على أساس أفضل العلوم والتوصيات، أو لبناء قطاعي السفر والسياحة من جديد بشكل أفضل للحد من الانبعاثات والتكيف بشكل أكبر مع تهديدات الأوبئة في المستقبل، فإن تضامن زملائنا في منظمة السياحة العالمية في هذه اللحظة المهمة جداً في مجال النقل الجوي العالمي واستعادة السياحة يحظى بتقدير كبير».

وكجزء من تعهدهما ببناء مستقبل أفضل لما بعد الجائحة، يسلط البيان الضوء كذلك على الالتزام المشترك للمنظمتين بالاستفادة من «كل فرصة لتسهيل وتسريع خطى الابتكار... والتقدم نحو استخدام الطاقة المتجددة، والوقود المستدام، والحلول الأخرى للحد من الانبعاثات والتخلص منها، مع الاستمرار في تشجيع البلدان والصناعة نفسها على الوفاء بالتزامات صافي الصفر لعام 2050 التي نحتاج إليها لتحقيق الأهداف العالمية».

للمرة الأولى منذ إقرار اليوم العالمي للطيران المدني سنة 1994، تحتفل منظمة الطيران المدني الدولي في 7 ديسمبر من هذا العام بإصدار بيان خاص مشترك مع منظمة السياحة العالمية التابعة للأمم المتحدة يدعو إلى التعجيل بالجهود العالمية لإعادة ربط العالم.

ومع مسار التعافي العالمي من فيروس كورونا، دعت هيئتنا الأمم المتحدة إلى تكثيف الجهود من أجل الإنصاف في اللقاحات وأكدت أن القيود المفروضة على السفر بسبب المتحورات الجديدة لفيروس كورونا يجب أن تستخدم فقط «كملاذ أخير»، مشيرة إلى أنها «تميزية وغير فعالة وضد توجيهات منظمة الصحة العالمية».

وشددت أيضاً على أن الوباء «قد أوقف النشاط الاقتصادي الذي تبلغ قيمته تريليونات الدولارات مما أثر على ملايين سبل العيش على الصعيد العالمي»، وأنه مع وضع إستراتيجيات أفضل للتخفيف من حدة الوباء، ووجود تنسيق دولي أكبر، فإن قطاعي السفر والسياحة «يمكن أن يكونا محركين للانتعاش الاقتصادي، في العالمين المتقدم والنامي على حد سواء».

«وكما أبرز الأمين العام للأمم المتحدة في رسالته الخاصة بمناسبة يوم الطيران، فإن البلدان تعهدت مؤخراً بتعزيز التعاون وإدارة المخاطر بشأن القيود الحدودية COVID-19، وقد تم إعادة التأكيد على هذا الالتزام بقوة في الإعلان الذي أصدرته في

رسالة الأمين العام للأمم المتحدة بشأن يوم الطيران المدني الدولي



الأمم المتحدة



نهاية هذا العام، و70 بالمائة بحلول منتصف عام 2022.

ويشكل التعافي من الوباء فرصة فريدة لجميع القطاعات لاتخاذ إجراءات مناخية تحويلية، وبناء قدرة على الصمود على المدى الطويل، ودفع عجلة التنمية المستدامة. الالتزامات المناخية الحالية لقطاع الطيران لا تتماشى مع هدف اتفاق باريس البالغ ناقص 1.5 درجة. اعتماد مجموعة جديدة من الأهداف الطموحة التي تلتزم بصافي الصفر بحلول عام 2050، مع وضع أهداف مؤقتة وخطط تنفيذ موثوقة لعام 2030، كما تشكل أولوية ملحة بالنسبة لجمعية منظمة الطيران المدني الدولي المقبلة.

وطوال فترة انتشار الوباء، حافظ الطيران على سلاسل إمداد عالمية بالغة الأهمية. وبالنظر إلى المستقبل، فإنها تحتاج إلى الاستثمار للانتعاش على المدى القريب والاستدامة على المدى البعيد. إن وجود قطاع طيران صحي ومرن يعترف بمسؤولياته المناخية أمر ضروري لإعادة ربط العالم.

في يوم الطيران المدني الدولي، نعترف بالإسهامات العديدة التي يقدمها السفر الجوي إلى عالمنا من الربط بين المجتمعات وتسليم السلع الحيوية إلى دعم الملايين من سبل العيش والمساهمة بمليارات الدولارات في الاقتصاد العالمي.

لا يزال كوفيد-19 يفرض ضغوطا عميقة على الطيران الدولي، حتى مع إمكانية السفر الجوي مجددا بسبب ارتفاع معدلات التطعيم وبروتوكولات الاختبار. وقد تعهدت البلدان مؤخرا بتعزيز التعاون وإدارة المخاطر، تحت رعاية منظمة الطيران المدني الدولي.

ومن الأهمية بمكان أن تعمل الحكومات على وجه السرعة لتنفيذ هذه الالتزامات. كثير من الاقتصادات النامية تعتمد على الصلات الجوية الدولية التي تدعم الاستثمارات نحو تحقيق أهداف التنمية المستدامة. كما يتطلب الاستئناف الآمن للسفر الجوي أيضا أن تعمل الحكومات معا لدعم إستراتيجية منظمة الصحة العالمية لتطعيم 40 بالمائة من الأشخاص في كل بلد بحلول



ما هي إدارة الحركة الجوية للطائرات بدون طيار؟ عن تيفاني بليك موقع ناسا تعمل ناسا على دمج الطائرات دون طيار (أو الطائرات الغير المأهولة) بأمان في المجال الجوي المنخفض الارتفاع.



طائرات بدون طيار تحلق في وسط مدينة رينو بولاية نيفادا خلال اختبارات التجارب لمشروع ناسا لنظام إدارة حركة الطائرات دون طيار، أو UTM. وقد أجريت المرحلة الأخيرة من اختبارات الطيران، المعروفة باسم المستوى الرابع من القدرات التقنية، في الفترة من أيار/مايو إلى آب/أغسطس 2019، ودرست كيف يمكن لنظام UTM إتاحة تحليق الطائرات دون طيار في المناطق الحضرية.

الاعتمادات: ناسا/دومينيك هارت

حتى على طائرات الاغاثة بدون طيار التي يسيرها المسعفون الذين يساعدون في إنقاذ الأرواح.

يختلف هذا النظام قليلا عن نظام مراقبة الحركة الجوية الذي تستخدمه إدارة الطيران الفيدرالية بالنسبة لطائرات التجارية اليوم. يعتمد UTM على المشاركة الرقمية لتفاصيل الرحلة المخطط لها لكل مستخدم. سيكون لدى كل مستخدم نفس الوعي بأوضاع المجال الجوي، على عكس ما يحدث اليوم في مراقبة الحركة الجوية. وقد ساهم مشروع UTM في توطيد علاقة ناسا الطويلة الأمد بإدارة الطيران الفيدرالية. ومن خلال هذا التعاون، قام مركز اميس بتقديم خدمات

وقد بدأ مركز أميس للأبحاث التابع لوكالة ناسا في وادي السيليكون في كاليفورنيا بإنشاء منصة أبحاث ستساعد على إدارة أعداد كبيرة من الطائرات دون طيار التي تحلق على ارتفاع منخفض إلى جانب مستخدمين آخرين للمجال الجوي. إن الهدف من هذا المشروع والمعروف باسم إدارة الحركة الجوية بدون طيار (UAS)، أو (UTM) هو إنشاء نظام قادر على إدارة حركة الطائرات بدون طيار بأمان وكفاءة الى جانب الطائرات التقليدية المحلقة في المجال الجوي على ارتفاعات منخفضة. وبهذه الطريقة، لن يؤثر ذلك على عمليات تسليم الطرود والرحلات الجوية للخواص بالمرحيات أو الطائرات أو على المطارات القريبة أو

هل تساءلت يوما كيف ستكون السماء في السنوات الخمس إلى العشر القادمة؟ هل يمكنك أن تتخيل الوقوف على شرفتك في يوم مشمس وترى طائرات دون طيار تحلق في الأرجاء؟ فقد يكونوا يوصلون الأغذية والسلع إلى عتبات الأبواب، ويحومون حول الفناء الخلفي للمتعة العائلية أو فوق الطرق السريعة لرصد حركة المرور. وفي عام 2021، تم تسجيل أكثر من 873 ألف طائرة بدون طيار، يطلق عليها اسم «UAS»، لكن يشار إليها عادة بالطائرات بدون طيار، مسجلة للتحليق في الولايات المتحدة، وتتزايد أعدادها بسرعة. لدى الكثيرين أسئلة حول كيف سيؤثر مثل هذا التغيير الكبير في المجال الجوي على حياتنا وسلامتنا.

بدون طيار على المناورة حول المباني والأراضي عند الحاجة - وكل ذلك مع الاتصال بالطائرات بدون طيار الأخرى ومستخدماً نظام UTM.

اخترع فريق الرصد الجوي العالمي طريقة جديدة تماماً للتعامل مع المجال الجوي: أسلوب لإدارة الحركة الجوية يتيح للحكومة والصناعة التجارية، العمل معاً لتقديم الخدمات. وقد تم نقل نتائج أبحاث UTM تدريجياً إلى إدارة الطيران الفيدرالية التي تواصل الاختبار وتقوم مع الشركاء الصناعيين بتطبيق النظام. ومع انتهاء المشروع رسمياً في أيار/مايو 2021، كانت قد بذلت جهود عديدة للدفع بهذه الأبحاث إلى مجالات أخرى، بما في ذلك إدارة حركة طائرات الأجرة المتوخاة لمدننا ورحلات الطائرات النفاثة وحتى البالونات على ارتفاعات عالية جداً لا تغطيها حالياً الإدارة التقليدية للحركة الجوية.

وسوف تمهد هذه الشراكة بين وكالات البحث والتنظيم، إلى جانب مساهمة الآلاف من الخبراء والمستخدمين، الطريق لمستقبل سماء جيدة الترابط. وسوف تقدم الطائرات بدون طيار العديد من الفوائد من خلال أداء وظائف خطيرة للغاية، مقرفة أو مملة للبشر حين يقومون بها، وهكذا تساعد مؤسسة «ناسا» في البحث نحو ذلك المستقبل.

فقط للتذكير بأن مقارنة مماثلة تحدث في أماكن مختلفة من العالم، مثل U-SPACE في المنطقة الأوروبية.

أو بسبب فقدان الاتصال بطائرة صغيرة الحجم.

مستوى القدرات التقني 3: ركز هذا المستوى، الذي تم إجراؤه خلال ربيع عام 2018، على ابتكار واختبار التقنيات التي ستساعد على إبقاء الطائرات بدون طيار منفصلة عن بعضها البعض بأمان، فضلاً عن تحليقها في المناطق المخصصة لها. وتسمح هذه التكنولوجيا للطائرات دون طيار بكشف وتفادي الطائرات الأخرى بدون طيار فوق المناطق ذات الكثافة السكانية المعتدلة.

مستوى القدرات التقني 4: وفي الفترة الممتدة من أيار/مايو إلى آب/أغسطس 2019، أظهر المستوى النهائي كيف يمكن لنظام UTM أن يدمج الطائرات بدون طيار في المناطق الحضرية. وإلى جانب عدد أكبر من السكان، تطرح المناظر الطبيعية في المدن تحدياتها الخاصة: اجتياز المزيد من العقبات، وأحوال جوية ورياح من نوع خاص، وخطوط رؤية منخفضة، وانخفاض القدرة على الاتصال اللاسلكي وعدد أقل من مواقع الهبوط الآمنة. وقد اختبر TCL4 طرقاً جديدة لمعالجة هذه العقبات باستخدام نظام UTM والتكنولوجيات المتوفرة على متن الطائرات دون طيار وعلى الأرض. وتضمن ذلك تدابير إدماج المزيد من التنبؤات الجوية للمناطق المبرمجة في خطط الطيران، واستخدام شبكات الهاتف الخليوي لتعزيز الاتصالات المتعلقة بحركة الطائرات دون طيار، والاعتماد على الكاميرات والرادارات وغيرها من طرق «الرؤية» لضمان قدرة الطائرات

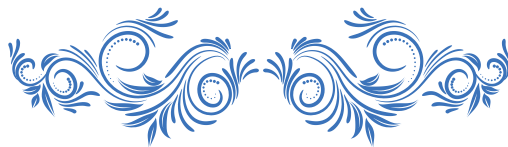
البحث والتطوير والاختبار إلى الوكالة، ليتم استخدامه على أرض الواقع. قادت ناسا مشروع إدارة الملاحه الجوية UTM جنباً إلى جنب مع أكثر من 100 شريك من مختلف الصناعات والأوساط الأكاديمية والوكالات الحكومية الملتزمة بإجراء البحوث وتطوير هذه المنصة.

كيف عمل البحث؟

وقد تم تقسيم أبحاث UTM إلى أربع مراحل تسمى مستويات القدرات التقنية، (TCLs)، تزداد تعقيداً من مرحلة إلى أخرى ولها أهداف فنية محددة ساعدت على تثبيت النظام مع تقدم البحث.

مستوى القدرات التقني 1: أنجز الباحثون المستوى الأول في أغسطس/آب 2015، وكان بمثابة نقطة انطلاق للمنصة، وأجروا اختبارات ميدانية تناولت كيفية استخدام الطائرات دون طيار في الزراعة ومكافحة الحرائق ومراقبة البنية التحتية. كما عملوا على دمج تقنيات مختلفة للمساعدة في قيادة الطائرات دون طيار بأمان، مثل تحديد الجدول الزمني والسياس الجغرافية لها، لحصر الرحلة في منطقة مخصصة.

مستوى القدرات التقني 2: أنجزت في أكتوبر/تشرين الأول 2016 وركزت على رصد الطائرات دون طيار التي تحلق في مناطق قليلة السكان حيث لا يستطيع المشغل رؤية الطائرات دون طيار التي يسيرها. واختبر الباحثون تقنيات لتحديد المناطق التي يمكن للطائرات بدون طيار أن تحلق في فضائها الجوي وتأمينه لتجنب عمليات البحث والإنقاذ



قرار بشأن التزام الصناعة بالوصول إلى صفر انبعاثات الكربون بحلول عام 2050

الطيران المدني الدولي إلى الاتفاق على هدف طويل الأجل يعادل طموح الصناعة وضمن ما يلي:

- دعم عمل الصناعة بإطار سياسي متماسك ومنسق يهدف للابتكار والمبادرة؛
- لا تعتمد على أدوات غير فعالة من حيث التكلفة ذات فوائد بيئية ضئيلة أو معدومة مثل الضرائب على التذاكر والكربون.

تشجع جميع شركات الطيران الأعضاء في الاتحاد على مواصلة تحسين كفاءة عملياتها لتحقيق تخفيضات مستدامة في الانبعاثات داخل القطاع وقيادة الانتقال العاجل إلى وقود مستدام للطيران.

يطالب جميع أصحاب المصلحة في هذه الصناعة بالالتزام بمعالجة التأثير البيئي لسياساتهم ومنتجاتهم وأنشطتهم من خلال اتخاذ إجراءات ملموسة وتوضيح الحدود الزمنية، بما في ذلك على وجه التحديد:

- الشركات المنتجة للوقود التي تقدم إلى السوق كميات ضخمة من وقود الطيران المستدام والقادرة على المنافسة من حيث التكلفة؛
- الحكومات ومقدمي خدمات الملاحة الجوية، مما يقضي على أوجه القصور في إدارة الحركة الجوية والبنية التحتية للمجال الجوي؛

- شركات تصنيع الطائرات والمحركات التي تنتج تكنولوجيا أكثر كفاءة في إنتاج هياكل الهواء والدفع؛ و

- مشغلو المطارات الذين يوفر البنية التحتية اللازمة لتزويد الوقود المستدام للطيران بطريقة فعالة من حيث التكلفة.

باريس وتؤمن مستقبلا مستداما للطيران.

ويتعين على شركات تصنيع الطائرات والمحركات، وشركات إنتاج الوقود، والمطارات، ومقدمي خدمات الملاحة الجوية أن يتحملوا كل على حدة المسؤولية عن معالجة التأثير البيئي المترتب على سياساتهم، ومنتجاتهم، وأنشطتهم.

كما يتعين على جميع أصحاب المصلحة في هذه الصناعة بشكل جماعي العمل معا من أجل توفير منتجات وخدمات مستدامة، وفي نهاية المطاف كسر اعتماد الطيران على الوقود الأحفوري.

قرار الاجتماع العام السنوي السابع والسبعين للاتحاد الدولي للنقل الجوي:

يعتمد الهدف الجماعي المتمثل في تحقيق صفر انبعاثات كربونية بحلول عام 2050 دعما لهدف اتفاق باريس، ويؤكد من جديد دعم شركات الطيران الكامل لخطة منظمة الطيران المدني الدولي لتعويض الكربون وخفضه من أجل الطيران الدولي (كورسيا)، باعتبار ذلك تدييرا فعالا لتحقيق استقرار صافي الانبعاثات من الطيران الدولي على مستويات 2019 على المدى القصير إلى المتوسط.

تدعو منظمة الطيران المدني الدولي إلى توفير قيادة قوية ثابتة تعمل من أجل تعبئة الحكومات لمعالجة انبعاثات الطيران من خلال نهج عالمي مع سياسات منسقة، بدلا من خليط من التدابير الإقليمية أو الوطنية أو المحلية. تدعو حكومات الدول الأعضاء في منظمة



خلال الاجتماع العام السنوي السادس والستين للاتحاد النقل الجوي الدولي سنة 2010، تبنت شركات الطيران الأعضاء في الاتحاد قراراً أيد ثلاثة أهداف طموحة لمعالجة انبعاثات ثاني أكسيد الكربون CO2 للطيران، وهي: تحسين متوسط كفاءة الوقود بنسبة 1,5% سنويا بين عامي 2010 و2020؛ وحد أقصى لصافي انبعاثات CO2 الطيران اعتبارا من عام 2020؛ وانخفاض صافي انبعاثات CO2 الطيران بنسبة 50 في المائة بحلول عام 2050 مقارنة بمستويات عام 2005. ومنذ ذلك الحين، أحرز الكثير من التقدم. وحققت شركات الطيران تحسنا سنويا متوسطا في كفاءة الوقود تجاوز 2%، مع تحسن تراكمي بين عامي 2009 و2019 بلغ 21.4%، يعزى إلى حد كبير من خلال استثمار مئات المليارات من الدولارات في طائرات أكثر كفاءة.

لا يمكن تحقيق الأهداف المناخية للطيران من خلال التزام منفرد وإجراءات مستقلة من قبل شركات الطيران.

ويتعين على الحكومات تنفيذ أطر سياسات بناءة تركز على حوافز الإنتاج لوقود الطيران المستدام وتساعد على تحقيق تكنولوجيات جديدة فعالة من حيث التكلفة تدعم معا أهداف اتفاق

معرض دبي 2021 يمنح صناعة الطيران فرصة ذهبية

وكانت شركة طيران الإمارات، قد انتقدت شركة بوينج بسبب تأخير تشغيل الطائرة الجامبو ذات المحركين. وذكر السير تيم كلارك رئيس طيران الإمارات مؤخراً إنه لا يعرف متى ستصل أولى طائرات 777X التي طلبتها طيران الإمارات.

وستكون طائرة 777 إكس أكبر طائرة نفاثة ثنائية المحرك وأكثرها كفاءة في العالم، حيث توفر استخداماً أفضل للوقود، وانبعثات وتكاليف تشغيل بنسبة 10% مقارنة بمنافسيها، وفقاً لشركة بوينج.

تحدٍ آخر

واعتبر التقرير أن هذا الحدث الدولي يأتي في ظل تحدٍ آخر يشهده العالم وهو ارتفاع أسعار النفط، حيث تحوم أسعار برميل النفط فوق مستوى 80 دولاراً للبرميل، مما يضيف المزيد من التحديات لصناعة الطيران.

ويشكل وقود الطائرات حوالي ربع تكلفة شركات الطيران. ويحذر المحللون من أن الارتفاع المستمر في أسعار النفط قد يعيق تعافي شركات النقل، والتي بالكاد تحاول الخروج من تداعيات جائحة كورونا.

وانطلقت فعاليات معرض دبي للطيران 2021، بمشاركة واسعة من الجهات الحكومية والشركات الرائدة والناشئة بقطاعات الطيران والفضاء والدفاع، وشارك بالمعرض أكثر من 1200 عارض من بينهم 370 عارضاً للمرة الأولى ووفود مدنية وعسكرية من أكثر من 140 دولة، وذلك حتى 18 نوفمبر/تشرين الثاني 2021، في أكبر فعالية طيران دولية تعقد بعد جائحة كورونا.

كما حققت هذه الدورة نمواً في عدد الصفقات بنحو 31 في المئة قياساً بنسخة 2019، وذلك بالنظر إلى عدم انعقاد الحدث السنوي في العام الماضي بسبب أزمة كورونا، بعد أسبوع حافل من الصفقات والأعمال ضمن فعاليات هذا الحدث،

وضم المعرض نحو 20 جناحاً للدول المشاركة من بينها دول تشارك لأول مرة وهي جمهورية التشيك وبلجيكا والبرازيل وإسرائيل وسلوفاكيا.

ويستقطب أكثر من 85 ألف زائر على مدار خمسة أيام للاطلاع على أحدث الحلول التقنية والمنتجات والخدمات التي تقدمها مختلف الجهات الرائدة في قطاعات الطيران والفضاء والدفاع إلى جانب مؤتمرات وجلسات نقاشية وعروض الطيران الأرضية والجوية.



شكل معرض دبي للطيران في دورته 17 فرصة لالتقاء قطاع الطيران بعد عامين مليئين بالتحديات، مع إلغاء معرضي باريس الجوي وفارنبورو الدولي للطيران.

وبحسب تقرير شبكة بي بي سي، فإن معرض دبي للطيران، بعد إلغاء معرضين أوروبيين رئيسيين وهما معرض باريس الجوي في لو بورجيه في عام 2021 ومعرض فارنبورو الدولي للطيران البريطاني في عام 2020، مثل فرصة مثالية لأبرز المتدخلين في قطاع الطيران لإعادة تنظيم صفوفهم مشكلاً الحدث الأكبر في هذا القطاع بعد جائحة كورونا.

وأوضح التقرير أن معرض دبي للطيران الذي يُعقد كل سنتين يشتهر بصفقات الطائرات التجارية التي حطمت الأرقام القياسية بمليارات الدولارات بين شركات الطيران والشركات المصنعة. لكن من المتوقع أن تكون نسخة هذا العام مختلفة حيث يأتي هذا الحدث في وقت بدأت فيه صناعة الطيران المتضررة مالياً في الخروج من الوباء.

وتتطلع تلك الشركات إلى إعادة بناء شبكات الطيران ومراجعة خطط الأسطول - مع التخلص التدريجي من الطائرات القديمة الأقل كفاءة في استهلاك الوقود.

وشهد المعرض أيضاً حضوراً كبيراً لشركات الدفاع من 20 دولة، بما في ذلك البرازيل وروسيا وفرنسا، لإنشاء أجنحة خاصة بها.

بوينج 777X

ويشير التقرير إلى أن الكثير من الاهتمام في نسخة هذا الحدث اتجه لطائرة بوينج من طراز 777X والتي تأخرت كثيراً، حيث ظهرت لأول مرة دولياً خلال الحدث. وكان من المتوقع في الأصل أن تدخل الطائرة الخدمة في عام 2019، لكنها تعرضت لعدة تأخيرات، مما دفع الشركة المصنعة إلى تأجيل الموعد إلى أواخر عام 2023 على أقرب تقدير.

إدارة الطيران الفدرالية تحظر العديد من عمليات الطيران بسبب خطر التداخل اللاسلكي «5G» عن موقع com.global



4400 ميغاهيرتز الذي تستخدمه عدادات الارتفاع اللاسلكي للطائرات، كما تقول وكالة الطيران الفيدرالية.

ويقتضي الأمر الصادر عن إدارة الطيران الفدرالية من مشغلي الطائرات تحديث أدلة الطيران لتقييد بعض العمليات عند « وجود تداخل النطاق العريض اللاسلكي 5G C-band ».

وتشمل العمليات المحظورة نُهج نظام أجهزة الهبوط، وعمليات «الأداء الملاحي المطلوب»، وعمليات الهبوط التلقائي، وبعض استخدام نظم رؤية الطيران المعززة وغيرها من نظم مراقبة الطيران.

ستحدد إدارة الطيران الفيدرالية المناطق المتضررة من تدخل 5G في الإشعاعات للطيارين.

يعني بشكل أساسي الأسطول التجاري الأمريكي بأكمله، بالإضافة إلى العديد من طائرات الطيران التجارية والعمامة. وتشمل هذه الطائرات تلك التي تصنعها إيرباص، ATR، بوينغ، دي هافيلاند كندا، امبرير، غلف ستريم، لوكهيد مارتن وتكسترون. وأصدرت إدارة الطيران الفدرالية في 7 كانون الأول/ديسمبر أمرا مماثلا ينطبق على طائرات هليكوبتر. ومن المقرر أن يسري مفعول كليهما في 9 كانون الأول/ديسمبر.

وتأتي هذه التحركات في الوقت الذي تستعد فيه شركات الاتصالات اللاسلكية الأمريكية في 5 كانون الثاني/يناير للبدء، في 46 سوقا، عبر الإرسال في المدى 3700-3800 ميغاهيرتز - «النطاق الترددي C»، وهذا النطاق قريب جدا من المدى 4200-

أصدرت إدارة الطيران الفدرالية أمرا شاملا يحظر أساسا على الطائرات، بما في ذلك الطائرات النفاثة كبيرة الحجم، استخدام بعض أنظمة الهبوط والملاحة في المناطق التي يحتمل أن تتداخل فيها الشبكات الخلوية «5G» الجديدة.

وقد جاء هذا الأمر الصادر في 7 كانون الأول / ديسمبر استجابة للتساؤلات المطروحة إزاء تداخل أجهزة شبكة الجيل الخامس مع عدادات الارتفاع اللاسلكي للطائرات. وتوفر أجهزة قياس الارتفاع تلك البيانات التي تستخدمها النظم الآلية لمراقبة الطيران.

ينطبق أمر إدارة الطيران الفيدرالية على حوالي 6,834 طائرة نقل وركاب مجهزة بأجهزة قياس الارتفاع اللاسلكية - وهذا

بعيدة المدى على تشغيل الطيران»

وحذر التقرير من احتمال حدوث تداخل في عمليات الإرسال من المحطات الأساسية 5G ومن هواتف الركاب المحمولة .

وخلص تقرير RTCA إلى أن خطر التداخل «لا مفر منه» بالنسبة للطائرات الإقليمية ولطائرات الأعمال التجارية والطيران العام، وهو خطر شديد كذلك بالنسبة لطائرات هليكوبتر.

وفيما يتعلق بالطائرات التجارية الكبيرة، فإن الخطر يقتصر على «سيناريوهات محددة» ولكنه يمكن أن يتسبب في عواقب «بالغة» في بعض الظروف، مثل عندما تكون الطائرات تؤدي عمليات الاقتراب عبر المعدات خلال الرؤية المنخفضة.

وفي نوفمبر/تشرين الثاني، أصدرت إدارة الطيران الفيدرالية نشرة معلومات خاصة عن صلاحية الطيران تقدم معلومات أولية عن الخطر المحتمل ل 5G.

ويقول اتحاد طياري شركات الطيران ورابطة طياري الخطوط الجوية الدولية: «هناك طرق يمكن من خلالها نشر اشارات 5G مع الحفاظ على مستوى عال من سلامة الطيران لدينا، كما ان الوقت ينفد امام صناعة الاتصالات اللاسلكية ومجتمع الطيران الواسع للعمل معا على تنفيذ وسائل الحد من المخاطر».

«تعمل بشكل وثيق» بشأن هذه المسألة مع شركات الهاتف الخليوي.

وتقول مجموعة شركات الطيران التجارية الأمريكية إنها تقدر «جهود التنسيق المستمرة التي تبذلها إدارة الطيران الفيدرالية وهيئة الاتصالات الفيدرالية، في الوقت الذي تعملان فيه من أجل التوصل إلى حل عملي يعطي الأولوية للسلامة ويتجنب توقف نظام الطيران». وتضيف المجموعة أن «توجيه صلاحية طيران الصادر اليوم عن إدارة الطيران الفيدرالية يحدد مخاوف السلامة والقيود المحتملة التي يمكن أن تؤثر على بعض الرحلات التجارية». وتقول بوينغ إنها تدعم «إدارة الطيران الفيدرالية إعطاء الأولوية لسلامة المجال الجوي العام والوطني في أعمالها».

ودرست صناعة الطيران منذ أمد بعيد خطر التداخل 5G، وفي نيسان/أبريل 2020، شكلت المجموعة التقنية الصناعية للملاحة الجوية RTCA فرقة عمل لتقييم هذا الخطر. وكان من بين الأعضاء إدارة الطيران الفيدرالية، وصانعو الطائرات وعدادات الارتفاع اللاسلكي، ومشغلي الطائرات.

ويقول التقرير الناتج عن ذلك، الذي نشرته في عام RTCA: «تشكل المحطات الأساسية خطراً بالتداخل الضار مع أجهزة الرادار في جميع أنواع الطائرات، مع ما يترتب على ذلك من عواقب وآثار

وقد أرسلت شركات الهاتف الخليوي الأمريكية منذ فترة طويلة ما بين 3650 و3700 ميغاهيرتز. لكن في مارس/آذار من عام 2020، وافقت لجنة الاتصالات الفيدرالية على البدء في استخدام نطاق التردد 3700-3980 ميغاهيرتز على مراحل، بدءاً بإرسال التردد 3700-3800 ميغاهيرتز. وقد أرجأت الشركات بالفعل البدء من 5 كانون الأول/ديسمبر إلى كانون الثاني/يناير وسط قلق من صناعة الطيران.

«لا يمكن الاعتماد على أجهزة قياس الارتفاع اللاسلكية لأداء وظيفتها المنشودة إذا تعرضت لتداخل من عمليات النطاق العريض اللاسلكي».

ويحظر الأمر المنفصل الذي أصدرته إدارة الطيران الفيدرالية بشأن طائرات هليكوبتر أيضا الطيران الآلي الذي يتطلب استخدام بيانات مقياس الارتفاع اللاسلكي في المناطق المتأثرة ب 5G. وتشمل هذه العمليات التحويم الذاتي.

وتقول الوكالة إن «إدارة الطيران الفيدرالية تعتقد أن توسيع نطاق 5G والطيران سيتعايشان بأمان. وقد اتخذنا اليوم خطوة هامة نحو تحقيق هذا الهدف بإصدار توجيهين بشأن صلاحية الطيران لتوفير إطار عمل وجمع المزيد من المعلومات لتجنب الآثار المحتملة على معدات سلامة الطيران».

وتضيف أن إدارة الطيران الفيدرالية أنها



منتدى الإيسيسكو العالمي يدعو إلى التعاون لسد الفجوة بين الدول المتقدمة والنامية في مجال علوم الفضاء

المشاركون في المنتدى: الشراكة واستثمار دول العالم الإسلامي في علوم الفضاء ضرورة لمواجهة التحديات

حلقات دراسية استعرض خلالها مسؤولون ورؤساء في وكالات الفضاء تجاربهم، بهدف تحفيز البحث العلمي في المجال وبناء تعاون مثمر بين الدول الأعضاء وغير الأعضاء في منظمة الإيسيسكو بمجال الفضاء، وإنتاج المعارف حول آخر التطورات المرتبطة بالأنشطة الفضائية على الصعيد الدولي ونشرها.

وفي مستهل جدول أعمال اليوم الأول من المنتدى، ألقى الدكتور سالم بن محمد المالك، المدير العام للإيسيسكو، كلمة دعا فيها إلى ضرورة تعزيز الاستثمار في علوم وتكنولوجيا الفضاء، وأهمية إدكاء الوعي الجماعي، وبناء قدرات الشباب والنساء والفتيات لتعزيز مشاركتهن في أنشطة علوم الفضاء المتنامية، من أجل دعم جهود تحقيق الأهداف المشتركة للتنمية المستدامة على كوكب الأرض.

وأوضح أن التقدم التكنولوجي الذي حققته الإنسانية في العقود الماضية، وأدى إلى طفرة في الاقتصاد العالمي، يتطلب مواجهة التحديات الاجتماعية والاقتصادية، منوهاً بمحورية الدور الذي تلعبه تكنولوجيا علوم الفضاء وتطبيقاتها في هذا المجال.

وجدد الدكتور المالك التأكيد على التزام منظمة الإيسيسكو بدعم الأنشطة العلمية والتعليمية والثقافية في دولها الأعضاء، عبر تبني الوسائل التكنولوجية الحديثة، وبناء القدرات، ودعم الاقتصاد القائم على التكنولوجيا، وإدكاء المعرفة الحديثة ونشرها، وهو ما يتجه منتدى الإيسيسكو



مَنْظِمَةُ الْعَالَمِ الْإِسْلَامِيِّ لِلتَّحْقِيقِ وَالْعِلْمِ وَالْثَّقَافَةِ
ISLAMIC WORLD EDUCATIONAL, SCIENTIFIC AND CULTURAL ORGANIZATION
ORGANISATION DU MONDE ISLAMIQUE POUR L'ÉDUCATION, LES SCIENCES ET LA CULTURE

وتكنولوجيا الفضاء، وذلك من خلال دعم الشركات الناشئة والحاضنات، بالإضافة إلى زيادة الوعي بأهمية علوم الفضاء في تحسين الحياة على كوكب الأرض.

واستهدف المنتدى، الذي تم تنظيمه يومي الإثنين والثلاثاء (1 و2 نوفمبر 2021) حضوراً بمقر الإيسيسكو في الرباط وعبر تقنية الاتصال المرئي، المساهمة في إدكاء وعي الجهات المعنية في القطاعات الصناعية بأهمية علوم الفضاء، وتسهيل الضوء على الفرص التي تتيحها المعارف المتصلة بالأنشطة الفضائية وفوائدها، وإتاحة فرص تنمية القدرات في الدول الأعضاء، وتبادل المعارف للمساهمة في التغلب على التحديات من أجل زيادة الإنتاجية الوطنية وتسريع وتيرة النمو الاقتصادي، واستكشاف فرص العمل المتاحة للخريجين الشباب في مجال الصناعات الفضائية.

كما عمل المنتدى على توفير منصة للباحثين والأكاديميين لتشارك قصص النجاح في علوم الفضاء، حيث جرى عقد

أصدر منتدى الإيسيسكو العالمي لعلوم الفضاء، الذي عقده منظمة العالم الإسلامي للتربية والعلوم والثقافة (إيسيسكو) بالتعاون مع مؤسسة الفضاء الأمريكية، في ختام أعماله عدداً من التوصيات العملية لتعزيز الشراكة والتعاون الدولي بهدف سد الفجوة بين الدول المتقدمة والنامية في مجال علوم الفضاء، وتشجيع دول العالم الإسلامي على الاستثمار في تطبيقات علوم الفضاء والصناعات المرتبطة بها.

وأجمع المشاركون في المنتدى، الذي انعقد تحت شعار «معاً من أجل استكشاف مستقبل علوم الفضاء»، بمشاركة نخبة من المسؤولين والخبراء وصناع السياسات في مجال الفضاء ورواد الفضاء، على ضرورة تعزيز الموارد البشرية للقيام بأبحاث ودراسات تستكشف الفضاء، وتوفير الموارد المالية لإنشاء البنى التحتية الملائمة لذلك، وتطوير آليات تحفيزية للشباب والنساء في العالم الإسلامي، من أجل تسهيل عملية إدماجهم في علوم

والشباب على الابتكار، وافتتاح جميع الدول على مجال علوم الفضاء وتطبيقاته لتجاوز احتكار المعارف الفضائية.

وتمحورت ثاني جلسات اليوم الثاني للمنتدى، حول تطوير مجالات الفضاء لضمان الأمن الغذائي، وتطوير الزراعة، حيث استعرض المتدخلون أبرز البرامج التي تطلقها وتتفدها المؤسسات الدولية في مجال توظيف تكنولوجيا الفضاء للحصول على المعلومات والبيانات، من أجل تحقيق التنمية المستدامة، من خلال رصد المحاصيل في مجال الزراعة، وتطوير الملاحه، مشيرين إلى ضرورة تضافر جهود الجميع للانخراط في أنشطة البحوث، وتبادل الخبرات والسياسات والاستراتيجيات في مجال علوم وتكنولوجيا الفضاء.

أما الجلسة الثالثة فقد ناقش المشاركون فيها العلاقة بين نظم الاتصالات والأمن السيبراني وعلوم الفضاء، حيث تم استعراض تجربة كل من وكالة الفضاء المصرية، والمرصد الفلكي «أوكايمدن» بالمملكة المغربية، والخبرات الميدانية في هندسة الطيران بالجامعة الدولية في الرباط، وتحديات الأمن السيبراني في ظل التطور الذي تشهده علوم الفضاء، وتطوير الآفاق الجديدة لعلوم الفضاء وتطبيقاته من أجل تحسين الحياة وتشجيع الابتكار.

وخلص الخبراء والمختصون الذين أثاروا منتدى الإيسيسكو العالمي لعلوم الفضاء بتجاربههم ومعارفهم إلى توصيات تهدف للمساهمة في رسم سياسات وطنية تعزز استفادة دول العالم الإسلامي من تكنولوجيا علوم الفضاء، لتحقيق التنمية المستدامة في مختلف المجالات، ضاربين موعداً للمنتدى العام المقبل بإحدى الدول الأعضاء في منظمة الإيسيسكو.

العالم من أجل مكافحة الفقر وتحقيق التطور.

وعقب ذلك انطلقت أعمال الجلسة الأولى من المنتدى التي تم تخصيصها لإبراز أهمية النظم البيئية الفضائية لدول العالم الإسلامي، وأن علوم الفضاء مجال واسع ودائم التطوير، ولا بد من التعاون فيه لمواكبة التطور السريع الذي يشهده المجال، وأكد المشاركون أن المنتدى مناسبة لتعزيز التعاون بين دول العالم الإسلامي في علوم الفضاء، بهدف تطوير التطبيقات التي تساهم في تحقيق التنمية المستدامة.

وتناولت الجلسة الثانية دور وكالات الفضاء في بناء المعارف القائمة على تطبيقات علوم الفضاء، وتلتها مائدة مستديرة حول أهمية علوم الفضاء في الحد من مخاطر الكوارث والأزمات الإنسانية والقضاء على الفقر. وقد تميزت النقاشات بفتح آفاق واسعة للتفكير في مواجهة التحديات وبناء مستقبل أفضل للبشرية، عبر تعاون حقيقي في مجال علوم الفضاء وتطبيقاته والصناعات المرتبطة به.

وشهد اليوم الثاني من المنتدى مجموعة من الجلسات العلمية والنقاشات، جرى خلالها استعراض أبرز المحطات التي شهدتها تاريخ علوم الفضاء في عدد من دول العالم الإسلامي، ومجالات التعاون لتطوير البحث العلمي والابتكار من أجل تحقيق التنمية المستدامة، إذ تناولت الجلسة الأولى تعزيز الشراكة بين القطاعات الأكاديمية والصناعية في مجال تطبيقات علوم الفضاء، حيث أشار المشاركون إلى الاهتمام الذي أولاه المسلمون عبر التاريخ لمجال علوم الفضاء الابتكار، وأكدوا أهمية افتتاح المؤسسات الأكاديمية، والباحثين على تكنولوجيا الفضاء، وضرورة بلورة الشراكات وانخراط القطاع الخاص في المجال، من أجل الاستفادة من الامتيازات التي تقدمها علوم الفضاء، وتشجيع الطلبة

العالمي لعلوم الفضاء عبر تقديم توصيات للمساهمة في رسم سياسات وطنية تحقق استفادة دول العالم الإسلامي من تكنولوجيا علوم الفضاء.

وفي كلمته، أشاد الدكتور عبد اللطيف ميراوي، وزير التعليم العالي والبحث العلمي والابتكار بالمملكة المغربية، ببرامج الإيسيسكو وأنشطتها الهادفة إلى تطوير البحث العلمي والابتكار في العالم الإسلامي، مبرزاً العناية الكبيرة والخاصة التي يوليها صاحب الجلالة الملك محمد السادس -نصره الله- لمجال علوم الفضاء، واهتمام المملكة المغربية ومبادراتها المتعددة في هذا المجال، والمتمثلة في احتضان المركز الإقليمي الإفريقي لعلوم وتكنولوجيا الفضاء، وإنشاء المركز الملكي للاستشعار البعدي الفضائي.

ومن جانبه، أشار السيد توماس زيلبير، المدير التنفيذي لمؤسسة الفضاء الأمريكية، إلى محورية علوم الفضاء لفهم التغيرات المناخية والمخاطر الطبيعية وتأثيراتها، مؤكداً الدور الأساسي لمبادرات جميع الفاعلين والشركاء والمؤسسات للمشاركة في الدفع بعجلة الابتكار والتكنولوجيا. فيما أوضحت الدكتورة سيمونيتا دي بيبو، مديرة مكتب الأمم المتحدة لشؤون الفضاء الخارجي، أهمية الاستثمار في علوم الفضاء للتغلب على التحديات، وتحسين مستوى الحياة البشرية، منوهة بمبادرات المجتمع الدولي في هذا المجال، وضرورة دعم جهود توظيف تكنولوجيا الفضاء من أجل ازدهار البشرية وتقدمها.

ومن جهتها، أكدت الدكتورة باسكال إيهريفرون، رئيسة الاتحاد الدولي للملاحه الفضائية، الحاجة للاستفادة من علوم الفضاء في عالم يشهد تغيرات وتحولات متنامية، مشيرة إلى أهمية التعاون في هذا الخصوص عبر تشجيع الابتكار والتبادل الطلابي بين جامعات



المنظمة العربية للطيران المدني
Arab Civil Aviation Organization

December 2021

ARAB AVIATION

Issue
45

Periodic Magazine Issued by the Arab Civil Aviation Organization

General Supervision : Eng. Manar Abdennebi - ISBN : 3053-1119 - N°. Legal : 2000 / 165

aca0@aca0.org.ma
www.aca0.org.ma



/ArabCivilAviationOrganization



@aca01996



ACAO



/ACAO

ARAB AVIATION

General Supervision

Eng. Manar Abdennebi

DG, ACAO

Editor in Chief

Mr. Ibrahim Bennadi

Editorial Board

Mr. Khaled Mohamed Antar

Ahmed

Eng. Adil Bouloutar

Hicham Bennani

Finance and Logistics

Mr. Faysal Benssliman

Imprimerie

All Print Pub

Agdal

E-mail:

acao@acao.org.ma

Website:

www.acao.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

2021



By : Engineer / Manar Abdennebi
Director General of the Arab Civil
Aviation Organization

The celebration of the International Day of International Civil Aviation stood out this year by the statement made by the Secretary-General of the United Nations, and a joint declaration of the General Secretariat of the International Civil Aviation Organization and the World Tourism Organization. The latter appears as a culmination of the efforts made by States, international and regional organizations and specialized institutions in the air transport industry since the emergence of the Corona virus, in developing and implementing measures to confront the crisis resulting from the spread of the pandemic, and facilitating the restart and recovery of the civil aviation sector. I refer at this point to the efforts made by Countries to provide safe and orderly civil aviation and develop an international air transport network after the ratification of the Chicago Convention, which includes States agreeing to take effective measures to prevent the spread of infectious diseases.

The Secretary-General of the United Nations recognized the pivotal role of air travel in the social and economic aspects for sustainable development, and stressed the importance of countries accelerating the implementation of their commitments to achieve the sustainable development goals, to provide a healthy aviation sector, as part of the commitment to travel by 2050 which is a priority for the General Assembly (41) of the Civil

Aviation Organization.

It should be noted here that economic indicators show that the air transport sector provided about 87,7 million job opportunities, in which direct employment opportunities do not exceed 13% of the pool of opportunities that include tourism services, transport, logistics, communications and marketing of various products and consumables. Its contribution to the GDP was estimated at about US\$ 3,5 billion.

The joint statement of the International Civil Aviation Organization and the World Tourism Organization made it clear that the commitments concern enhanced cooperation and risk management associated with the COVID-19 border restrictions, as confirmed in the Declaration Issued by the High-level Conference of the Civil Aviation Organization last October.

In this statement, Member States commended the lead role of the International Civil Aviation Organization (ICAO) in facilitating the recovery of aviation from the COVID-19 pandemic, and committed to implementing the recommendations and guidance of the ICAO Council Task Force for the Recovery of the Aviation Sector.

Considering worldwide developments as a result of the pandemic, which is hampering the recovery process of the aviation sector, and makes the latter hostage to the consistency of the measures applied and restrictions imposed on international travelers and to the emergence of new mutants, as well as the process of vaccination to achieve societal immunity, and based on the decisions issued by the twenty-sixth General Assembly of the Arab Civil Aviation Organization, or those issued by the League of Arab States, the Arab Civil Aviation Organization, the Arab Tourism Organization, and the Arab Air Carriers Organization, in cooperation with the International Air Transport Association, developed a draft proposal for general principles for standardizing Procedures for registration and approval of vaccines and their use in Arab countries.

This proposal was supported by the Economic and Social Council of the

Arab League, where the latter decided the approval of the Arab general principles to standardize procedures for registration, approval and use of vaccines among Arab countries as guiding principles, as well as the establishment of a working group among the General Secretariat of the League and the aforementioned four organizations, as well as specialists from countries wishing to implement these principles at the national level, with the objective to implement them in a coordinated and harmonious manner at the level of the Arab region, in line with international and regional trends and the relevant international community in order to achieve the desired goals.

The 54th General Assembly of the Arab Air Transport Association commended in turn, and welcomed, through its decision on the roadmap for the recovery of the air transport sector from the repercussions of the Corona virus crisis, the decision of the Economic and Social Council of the League of Arab States, which adopted general principles for biosafety travel and mutual recognition of certificates for COVID-19 vaccines, pursuant to international guidelines that were published by ICAO and the World Health Organization. It called on governments to apply these principles in national measures related to vital safety and air travel, and directed the Arab Air Carriers Organization to support the work of the League of Arab States in partnership with the Arab Civil Aviation Organization, the Arab Tourism Organization and the International Air Transport Association (IATA).

On the other hand, mitigating the effects of air transport activity on climate was also a strongly present theme in the General Secretary's statement of the United Nations, and the Joint Declaration of the International Civil Aviation Organization and the World Tourism Organization on the occasion of the commemoration of the World Civil Aviation Day, as it paved the way for the next steps that require continued mobilization of all components of the international civil aviation system for short-term recovery and long-term sustainability.

Training courses and , workshops and seminars schedule January-December 2022

Workshop on qualification of national coordinators for ICAO USAP-CMA

TBD

Week of Security Culture

TBD

CAAS – ACAO Safety Management Systems Implementation

Virtual

7-11 February

Workshop on risk management for the transportation industry in the Arab countries

Rabat

14-18 February

Training on ISO standard for environment and greenhouse gas (GHG) emissions

TBD

21-25 February

Seminar on Overflight permissions

Virtual

22 February

Workshop on Aviation Security Screeners

KSA/ UAE

28 February

Workshop on Aviation Security Screeners

KSA/ UAE

1-4 March

Workshop on Aircraft Accident and Incident Investigation (AIG (WS

RABAT

7-8 March

Arab Aviation Environment forum

RABAT

21-23 March

Workshop on competition between airlines

Rabat

16-20 May

ICAO/ACAO SSP WS

Casablanca

23-27 May

Arab Aviation Security Forum

Rabat

23-25 May

Workshop on ICAO new Emission standards

Rabat

30-31 May

Workshop on ICAO new Emission standards

Rabat

1-3 June

ACAO/ICAO FREQUENCY MGMT WS

Casablanca

6-10 June

Workshop on ACI Airport Carbon Accreditation

Rabat

6-10 June



Training courses and , workshops and seminars schedule January-December 2022

Seminar on Fatigue risk management (FRMS) Virtual 13 June	Regional Seminar on Facilitation Casablanca 13-15 June	Seminar on Civil Military Coordination Virtual 13-16 June	ACAO/ICAO Seminar on Team Resource Management (TRM) Crew Resource Management - CRM Virtual 19-23 June	Negotiation skills course Cairo 24-28 July
Symposium on Surveillance Techniques TUNIS 5-7 July	2nd Regional Seminar on Innovation and Cyber security Marakkech 5-7 September	Workshop on Aviation Security for Air navigation Providers Cairo 12-16 September	Course on the economics of air transport Rabat 19-23 September	FLYT INSP & PRC DES SYM Cairo 26-28 September
Active workshop on Environment UAE 17-19 September	GANP NANP WS CAIRO 14-17 November	Train the trainer course on environment TBD 21-25 November	WS Passenger Rights protection Cairo 27-30 November	WS Passenger Rights protection Cairo 1 December
	DRONE Symposium CASA/Marrakech 5-9 December		ACAO/ICAO Ground Handling + Dangerous Good CASABLANCA 12-15 December	

The ACAO Director General participates in the 34th session of the Council of Arab Transport Ministers



The Arab Civil Aviation Organization participated in the 34th session of the Council of Arab Transport Ministers, held at the headquarters of the General Secretariat of the League of Arab States in the Egyptian capital, Cairo, on 18-20 October 2021, with a delegation headed by His Excellency the Director General of the Organization, Engineer Abdennebi Manar.

In his opening speech, His Excellency Lieutenant-General Engineer Kamel Al-Wazir, Egyptian Minister of Transport, Head of the Executive Committee of the Council of Arab Ministers of Transport, conveyed the greetings of His Excellency President Abdel Fattah Al-Sisi, and his good wishes that the work of this session be crowned with success. His Excellency seized this occasion to direct everyone with sincere congratulations and best wishes on the anniversary of the Prophet's birthday, praying God Almighty to restore this honorable occasion to our Arab nation with well-being and more progress and prosperity.

The Minister added in his speech : " I would like to express my thanks to the Yemeni Minister of Transport for his efforts during his tenure as the president of the Council of Arab Transport Ministers, and I would like to congratulate my colleague, the Jordanian Minister of Transport, on the occasion of his nomination to the presidency of the Council, wishing him success in his mission, and I can't fail to thank the Secretary General of the Arab League and the Assistant Secretary for Economic Affairs for the excellent preparation of our meeting today to achieve the desired results". He also expressed his great appreciation to their Excellencies the Arab Ministers of Transport and the heads and members of delegations for their participation in the work of this session and for discussing the topics and issues emerging in those difficult circumstances and unprecedented challenges imposed by the threat of the Corona virus.

His Excellency pointed out that transportation has become one of the most important elements of development in the world today. However, it is the main factor affecting economic and social growth, as all economic sectors depend on the infrastructure of the various transportation systems, providing networks and linking them, facilitating the procedures for the movement of goods and increasing trade exchange, which helps economic development and encourages the transfer of capital for investment in our Arab region. It also contributes to facilitating the movement of citizens in between our Arab countries for all economic, commercial, tourism, cultural, recreational, religious and medical purposes. He pursued highlighting the great interest that our leaders attach to the transportation sector as a measure of progress and renaissance of nations and the welfare of society, which requires continuous development, and expansion of transport plans through drawing up policies, developing strategies and taking steps that contribute to the development of this vital and important sector.

The Yemeni Minister of Transport, Abd al-Salam Humaid, chair of the previous session of the Council of Arab Transport Ministers, also expressed his thanks to the Secretary-General of the League of Arab States, Ahmed Abul-Ghaith, for his continuous support to the Council of Arab Transport Ministers and the preparation, arrangement, organization and follow-up for this meeting.

His Excellency affirmed that transportation in its various sectors currently occupies a pivotal position in the agenda and concerns of worldwide countries because this vital sector has a direct impact on issues related to economic and social development, progress and well-being of peoples, pointing to the importance of concerted efforts between the governments of Arab countries to strengthen relations, common interests

and inter-projects in the various transport sectors whether by land, sea or air.

The Yemeni Minister of Transport reviewed a number of challenges facing the transport sector in Yemen, which targeted the infrastructure of the various transport sectors, including land roads, airports and ports, which weakened their ability and efficiency to perform their services as required.

His Excellency Mr. Wajih Azayza, Jordanian Minister of Transport, Chairman of the current session of the Council, stressed the importance of adopting a unified Arab strategy in the field of transport based on the concept of harmonization in order to build an efficient and effective Arab model, based on technology, with a legislative environment that is compatible with Arab countries.

He also stressed the need to adopt modern principles of integrated transport that are based on alternatives and choices that transcend the borders of States to the region and continents.

He said that Jordan is looking at its plans and strategy in the field of transportation from an Arab perspective and is working to achieve integration among Arab countries in this field.

His Excellency the Saudi Minister of Transport and Logistics, Eng. Saleh bin Nasser Al-Jasser, stressed in his opening speech that his country has attached great importance to the transport and logistics sector, noting that the national strategy for the transport and logistics sector was recently approved.

He explained that this strategy aspires to consolidate the Kingdom's position as a global logistics center and a model for integrated mobility, aiming to reach the tenth place globally in the logistics services index, and to enhance the sector's contribution to the national GDP to more than 10% in 2030.

His Excellency also renewed the call for the Arab Ministers of Transport to work together to promote joint Arab action and implement the recommendations issued by the Council's meetings, to serve all member states, and to make this vital sector possible for all development sectors in our Arab countries.

At the conclusion of his speech, the Saudi Minister of Transport thanked the Arab Ministers of Transport and delegations for participating in the Council's meetings, the Secretary-General of the League of Arab States and the General Secretariat of the League towards the strengthening of cooperation among Arab countries in the field of transport to allow it to fill its desired role in achieving Arab integration.

In a speech on the occasion, the Assistant Secretary-General and Head of the Economic Affairs Sector at the Arab League, Kamal Hassan Ali, stated that the Arab transport sector, with its various patterns, was one of the sectors most affected by the Corona pandemic. Consequently, it requires strengthening and supporting this vital sector in the post-pandemic stage until it recovers and contribute to the progress of the economic indicators in our Arab region. He added that the meeting will review many issues affecting the

economic, political and health aspects related to the Arab transport sector, and discuss strengthening the presence of the Arab bloc within other foreign blocs such as the International Maritime Organization and the International Civil Aviation Organization «ICAO».

It is worth noting that the session's agenda included a number of topics related to the Arab transport sector, which were discussed. the Executive Office of the Council made recommendation in order to consider their adoption, including support for the Palestinian economy, and the report of the first meeting of the technical committee supervising the implementation of the Arab Agreement Regulating Passenger Transport on Roads among Arab countries and through them, and a proposal to establish a comprehensive Arab electronic platform for transport in order to contribute to facilitating the transfer of trade between Arab countries, as well as updating the study of standardizing the specifications of dimensions and axial weights for trucks operating between Arab countries as submitted by the Arab Union of Road Transport.

The agenda also included discussions on the final version of the sixth draft of the draft agreement to regulate maritime transport of passengers and goods between Arab countries for consideration by the Council of Arab Transport Ministers. A guiding study on a proposal to establish national maritime consortiums in the Arab countries, and ways to finance a comprehensive feasibility study for the construction project were also discussed including an Arab mechanism and database to support the shipbuilding and repair industry in the Arab countries, due to the expected economic returns for this industry.

The recent trends in the applications of artificial intelligence in the transport and logistics sectors and their future in the Arab region, and the leading role of the Arab Academy for Science, Technology and Maritime Transport in this field were also discussed.

In the field of air transport, the item related to Arab general principles for unifying the procedures for registering and approving vaccines and their use among Arab countries was addressed. The Council also discussed, under the item of any new work, an item entitled «Security of Navigation and Energy Supplies in the Arabian Gulf Region».

The Council of Arab Transport Ministers elected its executive Committee for the next two years (October 2021 - October 2023), and the new formation included the Arab Republic of Egypt as President, the Kingdom of Saudi Arabia as Vice-President, including the membership of the Republic of Tunisia, the People's Democratic Republic of Algeria, the Republic of Sudan, the Republic of Iraq, and the Hashemite Kingdom of Jordan and the Republic of Yemen.

It was agreed to hold the next 68th session of the Executive Office of the Council of Arab Transport Ministers with its new formation on April 26 and 27, 2022, at the headquarters of the General Secretariat of the Arab League in Cairo.

The Egyptian Minister of Civil Aviation meets the Director General of the Arab Civil Aviation Organization



In the framework of enhancing cooperation and continuous communication with the Arab Civil Aviation Organization, Pilot Mohamed Manar, Minister of Civil Aviation of the Arab Republic of Egypt, met with Engineer Abdennebi Manar, Director General of the Arab Civil Aviation Organization, in his office at the Ministry's headquarters. The meeting was attended by Pilot/ Muntasir Manna, Deputy Minister of Civil Aviation and Dr. Ashraf Noweir, head of the Civil Aviation Authority, and Mr. Bassem Abdel Karim, Assistant Minister for International Affairs and Media.

During the meeting, the importance of the relations in the field of civil aviation between the Arab Republic of Egypt and the organization were emphasized. In parallel a number of issues of common interest and ways of developing and strengthening their relations were discussed.

For his part, the Minister of Aviation confirmed that there is ongoing close cooperation between the Egyptian aviation sector and the Arab Civil Aviation Organization in various fields and activities of the air transport industry. He also added that the Ministry of Civil Aviation supports the organization through the Civil Aviation Authority, in implementing its strategic plans, as there is an official representation at the Egyptian Ministry of Civil Aviation in the five committees of the organization, i.e. the Committee on Air Transport, Air Safety, Aviation Security, Air Navigation and the Environment.

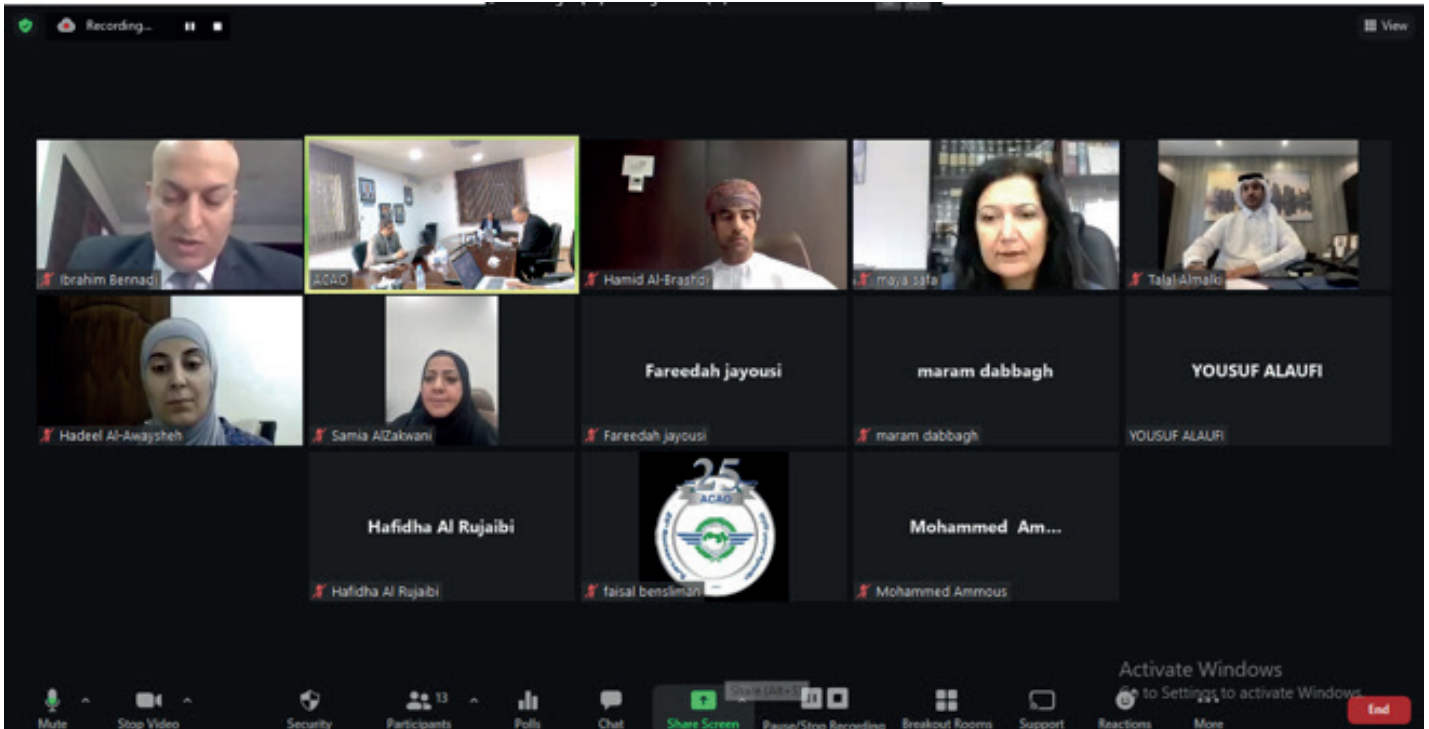
His Excellency indicated that the Egyptian government always seeks to promote joint Arab action and attaches

great importance to supporting civil aviation cooperation, especially at the present time, which poses many challenges to the air transport industry.

In the same context, Engineer Abdennebi Manar, Director General of the Arab Civil Aviation Organization, confirmed that the Egyptian civil aviation sector has witnessed a great development with the concretization of many achievements in various fields. He pointed out that the Egyptian Ministry of Civil Aviation is supporting the Arab Civil Aviation Organization in all its initiatives, pointing to the importance of Arab cooperation in the air transport industry through joint work. The objective of these initiatives being the unification of procedures and enhancement of continuous communication that will help achieve the highest safety standards for this vital sector, considered as the main engine of the economy in the region, through the exchange of experiences, training, activating security aspects and preventing security breaches in cooperation with the concerned authorities to ensure the achievement of the highest levels of security in Our Arab airport.

It is noteworthy that the Arab Civil Aviation Organization is a specialized Arab organization affiliated to the League of Arab States that aims to strengthen cooperation and coordination between Arab countries in the field of civil aviation and ensure its development and to contribute to consensus to meet the challenges facing the industry at the regional and international levels. It counts 22 Arab countries as member states.

The Arab Civil Aviation Organization holds the Second Consultative Meeting on Media



The Arab Civil Aviation Organization held the «Second Consultative Meeting on the Media», on Thursday, October 28, 2021, combining both attending audience and distance communication one.

His Excellency Eng. Abdennebi Manar, Director General of the Arab Civil Aviation Organization, chaired the meeting that witnessed the participation of the Kingdom of Saudi Arabia, the State of Qatar, the Kingdom of Morocco, the Sultanate of Oman, the Hashemite Kingdom of Jordan, the Republic of Lebanon and the State of Palestine.

In his opening speech, His Excellency the Director General expressed his thanks to the civil aviation authorities for their support in organizing this consultative meeting in its second edition, as well as for their participation in animating and enriching the dialogue among highly qualified participants. The latter having the ability to understand issues and important actual challenging topics and allowing exchange of ideas between them.

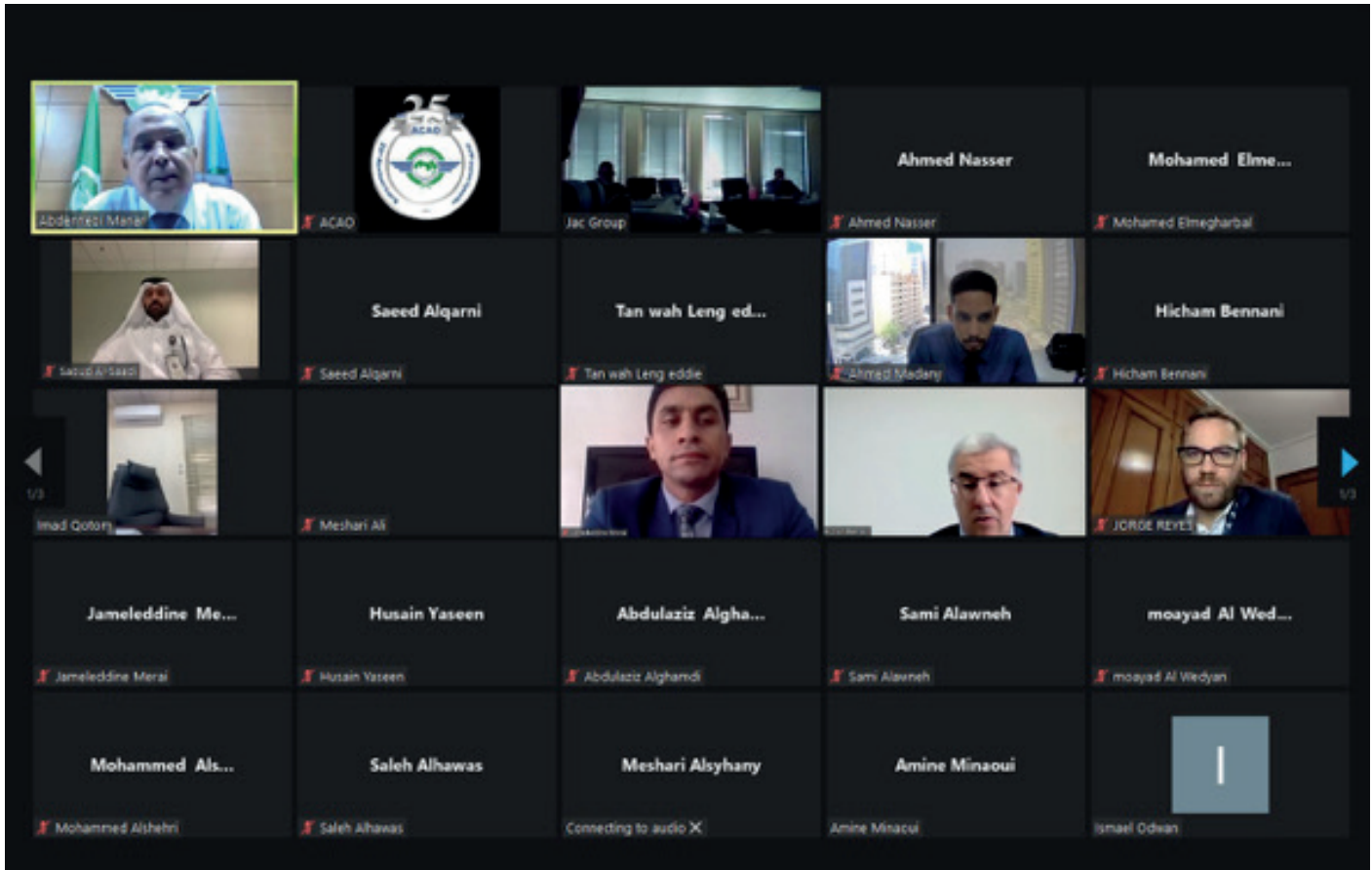
His Excellency expressed his hope for the development of a mechanism designed to identify and collect information and data on the achievements and initiatives of the member states to be promoted, in order to develop a comprehensive promotional strategy in line with the fifth strategic objective of the general strategy of the organization approved by the main councils of the organization.

On the other hand, His Excellency stressed that the initiative to hold this meeting, for the second time, falls within the framework of the Arab Civil Aviation Organization's involvement in strengthening the bonds of cooperation between the organization and its member states as well as relevant international and regional organizations. It also aims at enhancing coordination and dialogue on various issues of common interest among them. This event comes in line with the Organization's efforts to strengthen and develop partnership and cooperation between itself and its Member States, and to explore all possible horizons in order to enrich these relations in a highly complex global context.

In the conclusion of his speech, His Excellency the Director General, thanked all the audience for participating in this meeting, who will contribute in the various deliberations on the issues under discussion, prepare draft decisions and conclusions and recommendations that will culminate in the works of the second consultative meeting on the media.

The participants in the meeting examined the working papers submitted by the general directorate of the organization, which were enriched with a set of ideas and proposals submitted by the representatives of the participating countries, before the meeting agreed to submit them to the executive council of the organization.

ACAO training course on "Airport Certification"



The ACAO conducted an on-line Training Workshop on "Airport Certification) the 25-28 October 2021, 08:00 – 11:30 UTC. About 100 participants attend the event from 9 States merging expertise from both CAAs and Airport operators. The course has been provided by Mr. George Reyes Head of Airport Operations and Rulemaking Dep at AESA (Spain CAA) and facilitated by Mr. Hicham Bennani Safety & Air Navigation expert at ACAO. The WS encompasses Theoretical modules and practical exercises conducted in 6 segregated groups using the breakout rooms tools.

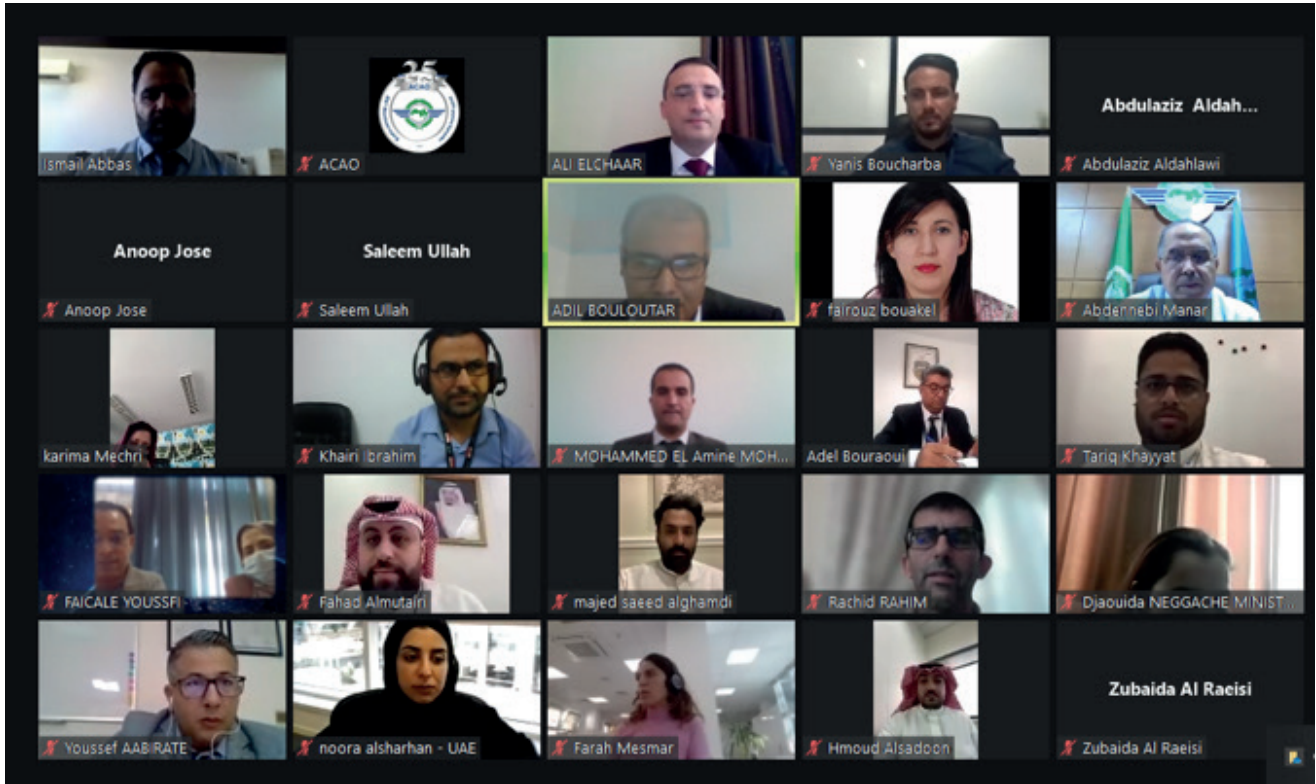
The online WS has been opened by HE Eng. Abdenebi

Manar DG of ACAO welcoming the attendees and highlighting the objectives of such WS, which was mainly to provide Civil Aviation Authorities and airport operators with the knowledge and skills required to practically apply and maintain the aerodrome certificate as well as to give an in-depth look at the challenges and best practices related to airport certification.

At the end of the course, an online test has been conducted for the benefit The participants. Accordingly, those who passed successfully the test would receive a certificate of completion.



A workshop on Solid waste management and local air quality at the airport



Within the framework of the contribution of the Arab Civil Aviation Organization to the wide-ranging efforts and measures undertaken by the International Civil Aviation Organization and Member States to mitigate climate pollution caused by aviation, the Arab Civil Aviation Organization organized a workshop on «Solid Waste Management and Local Air Quality at the Airport», through video conference, from 25 to 28 October 2021.

This workshop witnessed the participation of 60 officials in charge of environmental protection for civil aviation authorities, airport authorities, airlines in the Arab region, and environmental stakeholders, representing 11 member states of the Arab Civil Aviation Organization.

In his opening speech of this workshop, His Excellency Eng. Abdennebi Manar, Director General of the

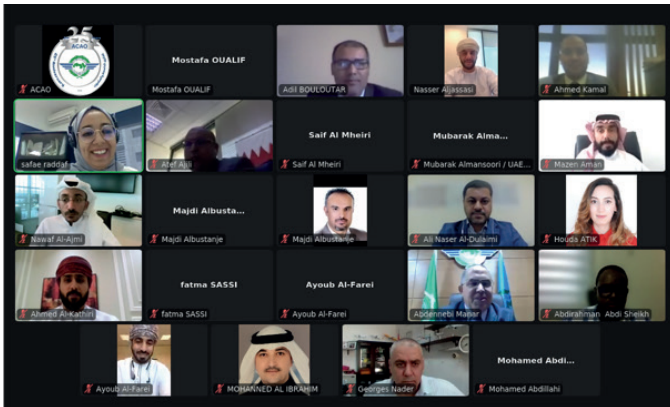
Organization, called for the need to open a discussion on the challenges and difficulties faced by Arab countries in managing solid waste and maintaining local air quality at airports, and exchanging experiences and best practices among the participants.

This workshop focused on procedures and measures for waste prevention, sorting, recycling and disposing, as well as on how to assess local air quality and what measures and actions are necessary to improve air quality;

In its last day, the workshop was marked by a session during which some country representatives reviewed their experiences with regard to solid waste management and management, as well as some practices to improve local air quality.



The Arab Civil Aviation Organization organizes a remote meeting on the occasion of the «Arab Aviation Security Culture Day»



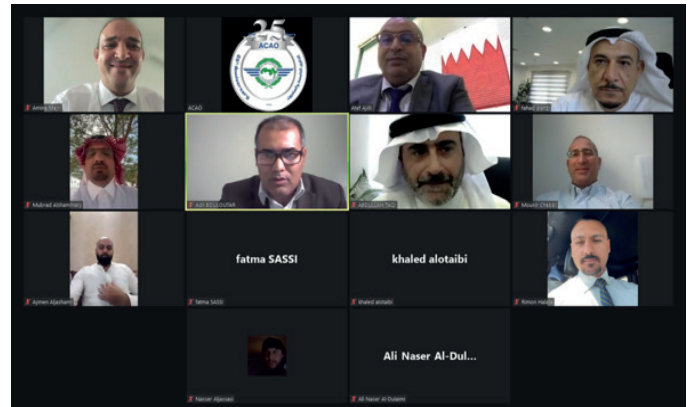
The Arab Civil Aviation Organization organized a meeting on the occasion of the «Arab Aviation Security Culture Day», through a visual debate, on November 03, 2021, with the participation of 26 civil aviation security officials representing 15 member states of the organization.

This initiative falls within the framework of the efforts made by the Arab Civil Aviation Organization to contribute to the dissemination of a culture of security in line with the ICAO initiative to consider the year 2021 as the «Year of Security Culture».

During his opening speech, His Excellency Eng. Abdennebi Manar, Director General of the Organization, called on the participants to exchange expertise, experiences and best practices to raise security awareness and spread a culture of security among all employees and all workers in light of the increasing threats and risks facing the Arab region.

Representatives of the participating countries reviewed the concept of security culture, programs and action plans to raise security awareness, and the advantages of spreading a culture of security, as well as tools for enhancing security culture and how to build and disseminate this culture.

Seventh meeting of the civil aviation security expert group At the Arab Civil Aviation Organization



The Civil Aviation Security Team of the Arab Civil Aviation Organization held its seventh meeting via video debate on 1 November 2021.

During this meeting, which was attended by 13 aviation security experts representing 6 countries, the expert group studied the follow-up to the implementation of a roadmap for preparing a draft unified standards for licensing security detection personnel.

The team also dealt with the issue of advance data for travellers, and it was agreed that some countries would submit their experience during the next meeting, regarding the implementation of the advance data system for travellers, at the legislative, technical and operational levels.



The Arab Civil Aviation Organization participates in the works of the 54th General Assembly of the Arab Air Carriers Organization



Doha 10-12 November 2021

At the kind invitation of the Arab Air Carriers Organization, the Arab Civil Aviation Organization participated in its fifty-fourth General Assembly, held in Doha from 10 to 12 November 2021, under the patronage of His Excellency Mr. Jassim bin Saif Al Sulaiti, Minister of Transport of the State of Qatar. His Excellency Mr. Akbar Al Baker, President Group CEO, Qatar Airways and President of the 54th General Assembly of the Arab Air Carriers Organization kindly hosted the assembly.

More than two hundred participants, including heads and representatives of member airlines of the Federation, and representatives of international and regional organizations, the aviation industry, as well as Arab and international press, attended this session.

During the opening ceremony, His Excellency Mr. Jassim bin Saif Al-Sulaiti, Minister of Transport, praised the role played by the Arab Air Carriers Organization in promoting cooperation between Arab airlines in a way that contributes to the economic development of Arab countries. He also praised this event, which serves as a message to work towards the recovery of the Arab and global travel sector and, and to maintain the stability of vital supply chains around the world.

His Excellency Mr. Akbar Al Baker, CEO of Qatar Airways, stated that the convening of this General Assembly of the Arab Air Carriers Organization embodies the determination

and desire of the aviation sector in the Arab region to restore air connectivity and serve passengers to its normal pre-pandemic levels. He also stressed the need to pursue efforts in order to achieve the goals of reducing air travel carbon emissions, as it is a shared responsibility of the aviation sector.

During the working sessions of the General Assembly, the Secretary-General of the Arab Air Carriers Organization presented a report on the state of the aviation industry, followed by the speech of H.E Engineer Abdennebi Manar, Director General of the Arab Civil Aviation Organization, and the speech of Mr. Willie Walsh, Director General and CEO of the International Air Transport Association - IATA. A CEO's and general managers' panel discussion was also held on strategic matters for the aviation industry.

Eng. Manar's speech addressed the civil aviation sector resulting from the Covid-19 pandemic. He stressed that the aviation industry bears the repercussions of the outbreak of this deadly pandemic more severely compared to other industries, and mainly characterized by a decrease on the demand for air travel, the restrictions imposed on travel, but on the other hand the continuous efforts of the sector to provide guarantees in order to restore public confidence, and to implement strict precautionary measures in all airports and aircraft facilities.

His Excellency also praised the air transport industry's involvement in the process of transporting medicines, tools,



medical devices and vaccines and facilitating the global response to the pandemic, in particular the Global Access to Covid-19 Vaccines Initiative (Covax), which is led by international alliances in cooperation with the World Health Organization, in which ten international carriers participate, including Arab carriers.

The Director General of the Organization highlighted the coordinating role played by the Arab Air Carriers Organization, the Arab Civil Aviation Organization and the Arab Tourism Organization, through the establishment of a regional strategic working group, in charge of considering a series of practical measures and plans, whereas it was agreed the necessity for Arab governments to adopt some initiatives that will help in the rapid restart of the tourism and travel sector.

His Excellency highlighted the continuous cooperation between the General Directorate of the Arab Civil Aviation Organization and the General Secretariat of the Arab Air Carriers Organization, which evolved towards the need to prepare a guide for the restart and recovery of air transport, to provide guidelines and procedures that are coordinated globally and regionally and acceptable to all those involved, in order to ensure the restart and recovery of the aviation sector in the Arab region. The latter being based on the main principles and recommendations contained in the "Guide for Air Travel During the Covid 19 Public Health Crisis", issued by the Council's Task Force for the Recovery of the Aviation Sector (CART).

The Director-General of the organization explained that one of the most important concerns of the organization since its establishment is the establishment of the right framework to support air transport institutions in assembling their forces, coordinating their positions and unifying their plans and programs, in the hope of achieving integration in the various components of the Arab civil aviation sector. Thus, the organization has worked since its inception, on consolidating cooperation with the Arab Air Carriers Organization, by developing a unified Arab air transport policy, restructuring it, easing restrictions on air freedoms, intensifying flights between Arab countries, encouraging carriers to cooperate in the areas of spare parts exchange, aircraft maintenance, automated reservation systems, and working with the common codes methodology and marketing alliances. There are other steps that have been taken as a platform for cooperation and integration in the areas of developing air corridors in Arab airspace, improving air navigation services, expanding the scope of cooperation to include air safety services, as well as unifying civil aviation laws and regulations in Arab countries.

He also renewed the call to strive for the involvement in the mechanisms for the implementation of the Damascus Air Transport Agreement, despite the difficulties and constraints that some airlines face in the current liberalization policy approach. It is necessary for non-signatories of the Damascus agreement countries, to set a

timetable that serves as a preparatory and optimal path for the implementation of the said agreement. This falls in line with the actual context where the League of Arab States through the Council of Arab Transport Ministers and the Arab Summit Conferences is calling for Arab countries to join the agreement, which came into effect since 2007.

He also stressed the need of taking advantage of the opportunity to discuss future issues of great interest, that require continued cooperation and coordination to highlight common positions regarding the measures undertaken to face them and to agree on a fair global system to deal with the environmental impact of aviation and reduce gas emissions, with an emphasis on the need for coordination and joint action by both organizations in order to preserve the interests of Arab countries and air carriers during the conference to be held next July and the next ICAO General Assembly. He explained that preparations are currently underway through the Environment Committees of both Organizations, to value the agreements previously reached regarding procedural measures to reduce gas emissions in a balanced manner, and to adopt the carbon offsetting plan (CORSIA). Arab countries are still required to work on developing their legislation in line with the recent decisions of ICAO in order to optimally deal with developments in the environment, emissions trading, the market mechanism and the accompanying procedures that call for a strong mechanism for cooperation and coordination between the Arab Civil Aviation Organization and the Arab Air Carriers Organization.

It is worth noting that, at the conclusion of this session, the General Assembly of AACO decided to adopt the goal of «zero net carbon emissions» as of 2050, based on a strategy related to the joint responsibility of all sectors concerned with civil aviation, and the adoption of a resolution on the path to the recovery of the air transport sector from the repercussions of the Corona virus Crisis,

The Fifty-fourth General Assembly also commended the decision of the Economic and Social Council of the League of Arab States, which adopted general principles of biosafety for travel and mutual recognition of certificates for Covid-19 vaccines, in accordance with international guidelines published by ICAO and the World Health Organization. The Assembly called on the necessity for governments to implement these principles as national measures related to biosafety and air travel. The Assembly also directed the Arab Air Carriers Organization to support the work of the League of Arab States in partnership with the Arab Civil Aviation Organization, the Arab Tourism Organization and the International Air Transport Association (IATA).



AGM Resolution on Aviation and the Environment

Reaffirming the essential role of the international aviation in driving economic and social development on one hand and the development of global trade and tourism on the other, which generates economic growth and provides employment opportunities. **Recalling** ICAO's Assembly resolutions at its 37th session in 2010, 38th session in 2013, and 39th session in 2016, in which it announced its commitment towards three aspirational targets for addressing aviation carbon emissions, namely: Improving fuel efficiency by 2 per cent per annum between 2010 and 2020, Carbon neutral growth from 2020 and a reduction of 50% in net emissions by 2050 compared to 2005 levels. **Recalling** that the above targets were adopted as part of a broader package of measures including technological improvements, infrastructure development, and usage of sustainable aviation fuels (SAF) & low carbon aviation Fuel (LCAF) and other innovations to mitigate emissions, where offsetting would complement achieving these targets.

Recalling that states and airlines agreed at that time to the global targets on the basis of the broader package of measures, considering that offsetting or economic measures will play a complementary role to the other measures, as the higher the contribution of the other pillars, the lower the requirements for offsetting.

And noting that since that time, the aviation industry has not witnessed tangible progress at the level of the three pillars (technology, infrastructure, and sustainable aviation fuel), which places the responsibility of reaching the global targets on the airlines.

Noting that market-based measures (MBMs) should not be applied unilaterally and that international aviation carbon emissions should not be accounted for more than once.

And given that some countries around the world developed national laws that oblige all sectors to develop national plans to reduce the country's net emissions to zero levels between 2035-2050, and some airlines have announced individually to reduce the level of their net emissions to net zero in 2050.

And since the responsibility of reaching zero net emissions is a collective one and not only that of the airlines, although

their target is to reach it, the non-commitment of other stakeholders and their contribution will result in a significant increase in airline costs resulting thus in an increase in travel prices and a decrease in travel demand followed by a negative impact on economic growth in general.

And reaffirming the commitment of Arab airlines of carrying out their responsibilities in the fight against climate change, the 54th AGM resolves the following:

First: In terms of adopting a more ambitious long-term target of 2050

AACO AGM decides the adoption of "net zero emissions" target as of 2050, based on the following strategy which relates to the joint responsibility of all sectors concerned with civil aviation and to play their role in ensuring that civil aviation will mitigate carbon emissions through the following:

1- Governments' Responsibilities:

Governments to formulate, within the framework of ICAO, a roadmap inclusive of all stakeholders in the air transport and civil aviation industry to achieve net zero emissions.

Refrain from enacting unilateral policies on international air transport, and to respect requirements of the Chicago Convention and the Bilateral Air Services Agreements, and the goal of achieving a single roadmap adopted within the framework of ICAO.

Reform the infrastructure in air space management & airports to ensure relief from congestion in airspace and airports which is an obstacle towards achieving net zero emissions and to avoid conflict with the efforts made to reach net zero emissions.

Incentivize the commercial and competitive use of SAF & LCAF through:

- Supporting research & development to ramp up the production of low carbon aviation fuels.
- Supporting research and development to provide sustainable aviation fuel in a way that does not impact the food stock.
- Incentivize refineries when producing LCAF.
- Incentivizing airlines and other stakeholders when using sustainable aviation fuels (SAF).
- Providing needed infrastructure at airports to supply aircraft with sustainable aviation fuel (SAF).
- Avoid putting penalties on fossil fuel consumption since airlines are offsetting the growth in emissions under CORSIA.

2- Fuel & SAF Suppliers:

- To provide a clear roadmap for the development and deployment of SAF in commercial quantities & competitive prices that tally with the roadmap for aviation to achieve net zero emissions.
- To declare unequivocally that the credits from the



provision of SAF/ LCAF would be given to the users rather than the suppliers.

3- Technology Partners:

- To provide a clear plan for the development of propulsion and airframe systems that correspond to the roadmap of aviation towards achieving net zero emissions.
- To place particular attention for the propulsion and airframe systems that would enable long haul operators from reducing their exposure to using offsets since for now all the development from technology partners focuses on electric and hydrogen propulsion systems that can only serve short to medium haul operators.

4- Airports:

- To invest in the infrastructure that is needed to provide SAF/ LCAF to the operators.

Secondly, in terms of implementing Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation (CORSIA)

Whereas ICAO Assembly, in its adopted 2016 resolutions number A39-2 and A39-3 related to the implementation of a global scheme to reduce aviation's emissions "CORSIA", has urged states to avoid duplication of measures and refrain from enacting unilateral laws on environment.

Whereas the European Union is now studying the adoption of a package of proposals on aviation and climate change (EU Fit for 55 Package) that would introduce amendments to the scope of application of the EU ETS in parallel with the Global scheme (CORSIA).

And since some of those proposals are inconsistent with the article incorporated in ICAO Resolution on unilateral initiatives and will lead to disputes as they will affect international air transport, especially with third countries.

Accordingly, AACO 54th AGM resolves to:

1. Call upon the European Union to respect the clause included in the annex of ICAO Assembly Resolution A39-2 and the clause included in the preamble of ICAO Assembly Resolution A39-3 on not imposing unilateral initiatives and to return to the global consensus that took place within the framework of ICAO.
2. Reaffirm the importance of respecting the Chicago convention and the Bilateral . Air Services Agreements in all matters related to civil aviation and international , air transport, including all affairs related to the environment.

Resolution on Roadmap for Recovery of Air Transport from the Impact of COVID19 Pandemic

Given that air transport is a major driver in the economy of the world which contributes by 4.1% to its GDP, and

Given that air transport is the backbone of a number of important businesses, particularly tourism, which raises its effective contribution to 10.4% in the GDP of the world, and

Since air transport and tourism were the hardest hit by the impact of COVID19 pandemic as well as the divergent regulations that many governments have imposed specifically on air travel, and

Recognizing the following:

- 1- COVID19 has turned into an endemic which may stay with us for a number of years until enough percentage of the population of the world is inoculated to achieve herd immunity, and
- 2- Science has proven that, with the biosafety measures taken by aviation
- 3- stakeholders, the risk of transmission of the virus is almost non-existent in air travel processes, and The overwhelming percentage of exposure to the virus is not caused by air travel but rather by social behavior, and that with the proper biosafety measures taken by the air transport stakeholders, opening borders and removal of restrictions, other than the biosafety ones, will not contribute in increasing the exposure to the virus.

AACO 54th AGM resolves the following:

- 1- Calls upon governments to follow the guidelines of air travel and biosafety that were agreed upon by the governments themselves through the International Civil Aviation Organization (ICAO) and the World Health Organization (WHO) and their joint work which culminated in the publishing of the ICAO's Council Aviation Recovery Taskforce's Recovery Report and Take-off Guidance which is now available in its 4th edition.
- 2- Commends and welcomes the decision of the Arab League's Council of Economic and Social Affairs, which adopted General Principles for Air Travel Biosafety Measures and the mutual recognition of vaccination certificates based on global guidelines by ICAO and the WHO, and calls upon governments to implement those principles in the national measures with regards to biosafety and air travel, and directs AACO to support the work of the Arab League jointly with the Arab Civil Aviation Organization, the Arab Tourism Organization, and the International Air Transport Association.
- 3- Calls upon governments, that agree on Travel Health Corridors and/or Travel Bubbles to follow ICAO's guidelines while implementing those measures, particularly that they be temporary and that air services agreements, as they stand, should be the basis for any opening up for air travel under the travel health corridors and /or travel bubbles.
- 4- Stresses the importance of technology to create touchless processes in all the travel activities and supports the initiatives taken by a number of entities to develop and deploy applications that would facilitate touchless air travel, particularly the IATA Travel Pass and other applications which can be used by both governments and stakeholders.

The Air Transport Committee holds its forty-sixth session



The Air Transport Committee held its 46th meeting in Rabat on November 15-16, 2021. The session was attended by representatives of the Kingdom of Saudi Arabia, the Republic of Iraq, the State of Kuwait, the Sultanate of Oman and the Kingdom of Morocco, as well as representatives of the Republic of Tunisia, the Arab Republic of Egypt and the State of Libya via video communication means. In addition, Representatives of the Kingdom of Bahrain, the Arab Federation and the International Air Transport Association participated to the session as observers via teleconference.

H.E. Eng. Abdennebi Manar, Director General of the Arab Civil Aviation Organization, inaugurated the meeting and welcomed the participants praising the efforts of the civil aviation authorities in the Member States to revive the air transport sector, at the national, regional and international levels, as well as their distinguished contribution to the activities of the organization, since the convening of the twenty-sixth General Assembly organization in early July.

In accordance with the committees' work system approved by the General Assembly, Mr. Salem bin Hamad Al-Husseini, representative of the Sultanate of Oman, was elected as Chairman of the Committee, and Dr. Muhammad Jawdat, representative of the Republic of Iraq, was elected as his deputy by acclamation.

Following the different discussions held, the committee stressed the importance of urging member states to provide facilities to airlines in the field of air cargo, while adhering to air safety and security standards. This comes in order to contribute to the revival of the economic activity and the transfer of medical equipment and vaccines during the Corona pandemic and to overcome the economic effects resulting from it.

The committee also discussed the status of the agreement on exchanging exemptions from taxes and customs duties on the activities and equipment of Arab air carrier, and the follow up on the amendments introduced to the main agreement so that these latter's can be approved during the agreement review committee meeting under the umbrella of the League of Arab States.

The committee urged member states to be guided by the general Arab principles adopted by Resolution No. 2319 d. P - 108-2/9/2021 issued by the Economic and Social Council of the League of Arab States to standardize procedures for approving and registering vaccines and their use during the Corona pandemic.



Course on “Airline alliances and codeshare»



The “Airline Alliances and Code Sharing” course, organized by the Arab Civil Aviation Organization and hosted by His Excellency the Minister of Civil Aviation of the Arab Republic of Egypt, was both concluded and inaugurated by His Excellency Eng. Abdennebi Manar, Director General of the Arab Civil Aviation Organization alongside His Excellency Eng. Ashraf Noweir Head of the Civil Aviation Authority in the Arab Republic of Egypt.

The course was held in Cairo from 21 to 25 November 2021, and 53 trainees participated some virtually via zoom facility and some on site including the Republic of Tunisia, The Kingdom of Saudi Arabia, the Republic of Sudan, the Sultanate of Oman, the State of Kuwait, the Arab Republic of Egypt, the Kingdom of Morocco and the Republic of Yemen. His Excellency Dr. Engineer Ashraf Noweir, Head of the Civil Aviation Authority, distributed the certificates to the participants in the course.

This course is the third hosted by the Civil Aviation Authority in the Arab Republic of Egypt since 2021 and falls within the framework of cooperation between the Authority and the Arab Civil Aviation Organization in the field of formation and training in order to raise the efficiency and capabilities of workers in the field of air transport in Arab countries.

A training course in Muscat on “Public areas Security” in coordination with the Civil Aviation Security Project for Africa, Asia and the Middle East (CASE PROJECT)



Muscat- The Civil Aviation Authority of the Sultanate of Oman, in coordination with the Arab Civil Aviation Organization and the European Aviation Security Project for Africa, Asia and the Middle East (CASE PROJECT II), organized a training course entitled «Security Assessors of Public Areas », targeting managers from the Civil Aviation Authority and other entities operating in the aviation sector in the Sultanate of Oman. The course took place from 22 to 24 November 2021, and aimed to provide participants with knowledge and skills related to assessing security weaknesses in public areas.

This course falls within the framework of the cooperation and partnership program between the Arab Civil Aviation Organization and the Civil Aviation Security Project for Africa, Asia and the Middle East (CASE PROJECT), and their commitment to enhancing civil aviation security, raising awareness, spreading civil aviation security culture and capacity building of aviation workers in accordance with best practices.



The first meeting of the working group on cyber security With the Arab Civil Aviation Organization



The Arab Civil Aviation Organization held, through the visual debate, the first meeting of the working group on cyber security, on November 22, 2021, with the participation of 26 experts representing 11 member states of the organization, and regional organizations (the Council of Arab Interior Ministers, the Arab Organization for Communication and Information Technologies, and the European Civil Aviation Conference).

His Excellency Eng. Abdennebi Manar, Director General of the Organization, in a speech on the occasion, warned of the consequences of cyber-attacks on the security and safety of passengers, on the reputation of companies, and even on the level of economic losses.

The Director-General of the organization stressed the importance of sensing the growing cybersecurity risks in the aviation field, predicting an increase in attacks on the aviation system's cyber system, and setting new standards related to supporting cyber security for the aviation system in the coming period. He called on the participants in this regard to enhance awareness and spread the culture

of cyber security among employees and workers of the aviation system, and to exchange information and best practices to address security challenges at the regional and local levels.

During this meeting, Dr. Ahmed Abdel-Wahab Mohamed from the Arab Republic of Egypt was elected as the head of the working group and Mr. Fahd Al-enizi from the State of Kuwait as his deputy. During this meeting, representatives of countries and regional organizations reviewed their experience with regard to cybersecurity. The working group also agreed to review the terms of reference and tasks of the group, as well as its priorities and work programme.

This initiative falls within the framework of the Arab Civil Aviation Organization's contribution to the wide-ranging efforts and measures undertaken by the International Civil Aviation Organization and its Member States in implementing the decisions issued by the ICAO Assembly at the fortieth session, especially the implementation of the Global Civil Aviation Security Plan.

The twenty-first meeting of the Environment Committee in the field of civil aviation



Rabat - The Arab Civil Aviation Organization held the twenty-first meeting of the Environment Committee through video conference on November 29-30, 2021. Seventeen experts representing 10 member countries of the organization participated to this meeting.

His Excellency the Director-General of ACAO began his opening speech by inviting the participants to show the utmost importance for coordinating and unifying positions among Arab countries through the exchange of experiences and best practices in light of the continuing challenges faced by countries and airlines in the Arab region exemplified by the actions taken by some countries or regional blocs related to trade Emissions and regulations on aviation and climate change.

He also called on the participants to adopt a participatory approach during international forums in preparation for the General Assembly of the International Civil Aviation Organization taking place in October 2022.

During the deliberations of the twenty-first session of the committee, participants studied developments in the Arab

region regarding the implementation of the international civil aviation carbon off setting and reduction plan "CORSIA" for the year 2020, as well as for the period ranging from 2021-2023, the preparation of national plans to reduce carbon emissions, and the developments of ICAO's Committee on Aviation Environmental Protection (CAEP).

During this meeting, the committee also discussed developments and measures related to environmental protection in the field of civil aviation in the Arab region. For example, but not limited to, the attendees discussed the following:

- Outputs of the team in charge of preparing the first Arab Forum for the Protection of the Environment in the Aviation Industry,
- Approval of the activities of the Arab Civil Aviation Organization for the year 2022.
- Preparation of the action plan for the implementation of the recommendations contained in the working paper submitted to the General Assembly related to the future challenges facing Arab countries in the field of environmental protection.

The 34th meeting of the Civil Aviation Security Committee of the Arab Civil Aviation Organization



The Civil Aviation Security Committee of the Arab Civil Aviation Organization held its 34th meeting via video conference on December 06 and 07, 2021, with the participation of 15 aviation security officials representing 10 member countries of the organization.

During his opening speech, His Excellency Eng. Abdennebi Manar, Director General of the Organization, called on the members of the committee to focus on topics of common Arab interest, such as cyber security, raising awareness and culture of security, and managing risks in an international context characterized by increasing threats, through a common approach to addressing these threats. Exchange of experiences, expertise and best practices.

After the opening speech, the members of the Committee unanimously elected Mr. Suleiman bin Saleh Al-Khamis from the Kingdom of Saudi Arabia, as the Chairman of the Security Committee in its

current session. Mr. Fahd Al-Qahtani from the State of Qatar was also unanimously chosen as Vice-Chairman of the Committee.

During this meeting, the participants discussed developments and measures related to civil aviation security in light of the outbreak of the Corona pandemic, such as the internal threat to aviation security, the national context of the threat and other related topics. Where the Committee established the facilitation team at the Arab Civil Aviation Organization. It also approved the outcomes of the seventh meeting of the Aviation Security Group and the first meeting of the cybersecurity working group of the organization.

In view of the current developments and emerging threats facing civil aviation security, activities related to capacity building for the year 2022 have been approved. In this regard, the Committee agreed to organize the first Arab Aviation Security Forum.

ACAO participation to the Third China-Arab States BDS Cooperation Forum



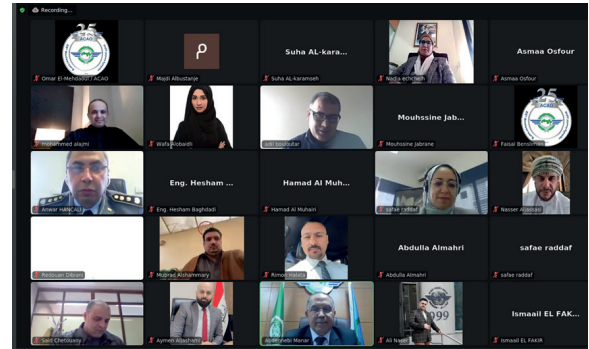
The ACAO attended the Third China-Arab States BDS Cooperation Forum (Hybrid event) the 08 December 2021. The forum was attended by distinguish from Ambassies of Arab States, the League of Arab States and its relevant organisations as well as representatives from China side both governmental and private sectors.

China and the Arab states will jointly implement pilot projects in key domains in the application of BDS as one of the GNSS (global navigation satellite system) provider, over the 2022-2023 period, according to a cooperation action plan signed at the forum. The same plan mentioned China will provide scholarships for up to five navigation and communication major students from Arab States for their master's degrees in the field and both sides will also exchange academic visitors annually.

In addition, China Beidou Telecommunication and information centre and Arab Information and communication Technologies (AITCO) signed a letter of Intent for cooperation on joint test on BDS MEOSAR and Return Link.

ACAO provided a presentation on its Aviation GNSS Strategy highlighting the near-, mid- and long-term approach as well as the associated roadmap, emphasising that ACAO is welcoming any mutual cooperation to extend the aviation service area to the Arabic states, member of ACAO.

Workshop on «Actions contained in the roadmap for the Global Plan for Civil Aviation Security»



The Arab Civil Aviation Organization organized a workshop on the «measures contained in the roadmap for the global plan for civil aviation security», through a visual debate, from 27 to 29 December 2021, with the participation of 40 civil aviation security officials representing 12 member states of the organization.

During his opening speech, His Excellency Eng. Abdennebi Manar, ACAO Director General, affirmed the commitment of the Arab Civil Aviation Organization to contribute to the achievement of the objectives and priorities outlined in the global plan for civil aviation security, especially by enhancing understanding of the risks that threaten aviation security, building and strengthening human capabilities, and strengthening international and regional cooperation, providing technical support and accompanying countries to promote civil aviation security, spreading a culture of security and raising security awareness.

He also called on the participants to exchange expertise, experiences and best practices to enhance aviation security and raise security awareness among all employees and all workers in light of the increasing threats and risks facing the Arab region, in a way to strengthen the Arab complementarity, and benefits from each other's experiences.

During this workshop, which was moderated by Arab competencies known for their scientific and practical acumen in the field of aviation security, the participants reviewed the objectives and benefits of the global aviation security plan, its main priorities, and the plan's performance indicators.

The participants also reviewed ways to implement the results and procedures contained in the plan's roadmap related to enhancing awareness of and addressing risks, providing security culture and human capabilities, improving technological resources and improving innovation, control and quality assurance, and increasing cooperation and support.

The representatives of the United Arab Emirates, the Kingdom of Saudi Arabia, the Sultanate of Oman and the Arab Civil Aviation Organization also reviewed their contribution to strengthening the global aviation security plan.

This workshop falls within the framework of the contribution of the Arab Civil Aviation Organization to the wide-ranging efforts and measures undertaken by the International Civil Aviation Organization and Member States, to implement the resolutions issued by the ICAO Assembly, which helps to implement the Global Plan for Civil Aviation Security.

ACAO-DfT-TSA Joint Virtual Workshop on Drones Rabat, Morocco, 9th & 10th November 2021



Department
for Transport



Transportation
Security
Administration



The UK Department for Transport (DfT), the US Transportation Security Administration (TSA), and the Arab Civil Aviation Organization (ACAOG) jointly organised a virtual Workshop on Drones on 9th & 10th November 2021.

The main objective of this Workshop was to bring all the concerned stakeholders to a common approach for handling the risks /threats of drone incursion at airports vicinity and into segregated airspaces. Furthermore, this Workshop was focused on the latest drone detection Technologies and solutions.

During this workshop, Participants had the opportunity to share their experiences regarding the establishment of Drone regulations and policies and were able to exchange views and best practice on threat identification and mitigation. the participants were also

able to share examples of the latest technology, policies and approaches they are using to countermeasures drones within their region. The Workshop also covered current and future challenges to safely integrate Drones operations in to airspaces, The Workshop agreed on a series of recommendations.

Moderated and lead by 16 international experts, the workshop brought together 100 participants from 14 Arab States, 5 regional organizations, regulatory authorities and industry stakeholders.

ACAOG, TSA and DfT agreed their cooperation should be expanded by organizing further events and activities on thematic such as security, cyber security and drones. We are looking towards the upcoming Symposium on drone planned to be organized jointly under the umbrella of ACAOG, TSA and DfT and ICAO.



The Arab Civil Aviation Organization participates in the 33rd session of the General Assembly of the African Civil Aviation Commission



The Arab Civil Aviation Organization participated in the 33rd session of the General Assembly of the African Civil Aviation Commission (AFCAC), held on December 1-3, 2021, in Kigali, Rwanda. The session was attended by the heads of civil aviation authorities of the member states of the Commission, the President of the Council of the International Civil Aviation Organization (ICAO), the Secretaries-General of regional civil aviation organizations and representatives of countries with cooperative relations with the African Commission.

President Paul Kagame of the Republic of Rwanda opened the 33rd session of the General Assembly of the African Civil Aviation Commission. In his speech, he stressed that the liberalization of air transport would enable the sustainable recovery of the aviation industry, following the adverse effects of the COVID-19 pandemic. To achieve this, it is necessary to invest in infrastructure and rehabilitation of human resources to benefit from the social and economic benefits provided by the African Air Transport Single Market (SAATM).

Affordability, while avoiding charging the aviation sector against other sectors to encourage citizens to travel by air, and speeding up the digitalization process to facilitate airport procedures to enhance passenger confidence, was also one of the most pressing trends of the President's speech.

The opening session also heard the interventions of His Excellency Mr El Togo Fort Gnassingbé, Champion of the African Air Transport Single Market Project, H.E Mr Gabriel Lesa, Chairman of the African Civil Aviation Commission, H.E Salvatore Sciacchitano, President of the ICAO of the International Civil Aviation Organization Council, H.E Amani Abou-Zeid

Commissioner for Infrastructure and Energy at the African Union Commission, and H.E Mr Cleaver Gatete, Minister of Infrastructure of the Republic of Rwanda.

In accordance with the agenda of the General Assembly, the members of the African Civil Aviation Commission discussed the reports of the Technical Committee, the Air Transport Committee as well as the Legal Committee, the report on the Triennium program for 2018-2020 implementation, and the adoption of the Triennium program for 2022-2025. The new Bureau of the Committee members were also elected under the chairmanship of Mr Silas Odahimuka, Director-General of the Civil Aviation Authority of Rwanda, for the period 2022-2025, as well as the States nominated for membership in the ICAO Council, and the Air Navigation Commission.

In his statement during the plenary, His Excellency, the Director-General of ACAO, stressed the importance of regional civil aviation organizations in implementing international civil aviation policies and that cooperation between these organizations was necessary to protect the vital interests of regional and international civil aviation.

His Excellency took this opportunity to thank AFCAC for its participation in the 26th General Assembly of the Arab Civil Aviation Organization last July and its participation in the symposium on the occasion of its twenty-fifth anniversary, in particular in discussions on ways to strengthen cooperation among regional organizations to meet the future global challenges facing air transport.

This is in addition to the joint organization of numerous seminars and workshops for the African and Arab civil aviation benefit.

HE the Director-General also pointed out that there are future topics that require continuous cooperation and coordination to highlight positions on actions taken on a fair global system to deal with the environmental impact of aviation and reduce gas emissions.

In conclusion, His Excellency expressed his optimism for continuing this cooperation with the new Chairman, the Secretariat and the African Commission through the improvement of consultation mechanisms on regional and international issues, which contributes to the sustainability of the air transport industry.

The Arab Civil Aviation Organization participates in the ninth session of the CAPSCA meeting



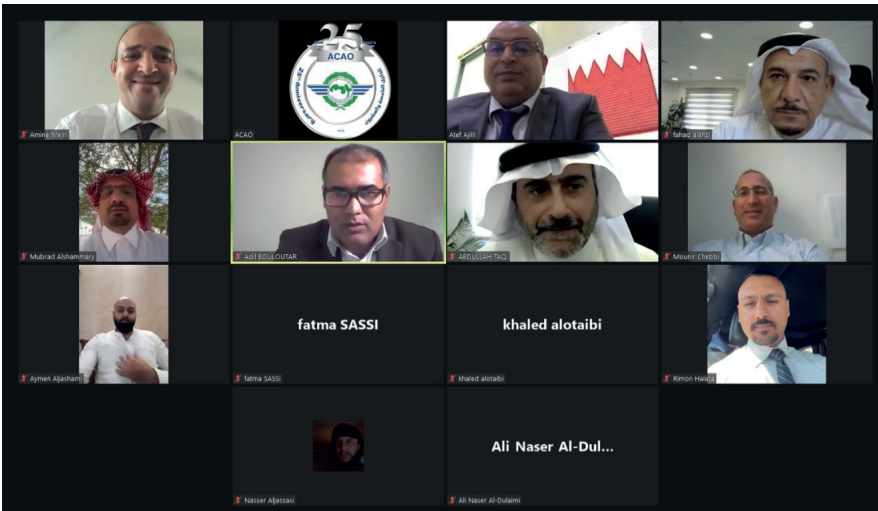
The Arab Civil Aviation Organization participated in the ninth joint meeting of the ICAO regional offices in Europe, the North Atlantic and the Middle East on the CAPSCA Program for the Cooperative Arrangement for the Prevention and Management of Public Health Events in Civil Aviation (CAPSCA EUR/MID/9), from 7 to 9 December 2021, via video conferencing. Mr Juan Carlos Salazar, Secretary-General of the International Civil Aviation Organization (ICAO), opened the meeting with experts from civil aviation and public health authorities, airport and airline representatives and other stakeholders interested in planning in the aviation sector.

During his speech, Mr Salazar highlighted ICAO's key role in coordinating the international aviation response to public health risks, using the ICAO Global Cooperative Arrangement for the Prevention and Management of Public Health Events in Civil Aviation (CAPSCA), through which international, regional, national and local organizations are brought together to unite efforts and develop a coordinated approach, during periods of preparedness and crisis, and to provide assistance to Member States. He expressed his happiness at participating in this meeting, which is a unique opportunity to draw participants' attention to the importance of joint efforts by states and international organizations participating under the CAPSCA programme to improve aviation sector responses to reduce the covid-19 outbreak, particularly in supporting efforts to maintain the air transport sector in accordance with the guidelines and recommendations of the CART Task Force or the high-level conference on COVID-19.

The agenda of this meeting included discussion of several important topics related to the current situation, such as Public health measures associated with COVID-19, actions and measures taken by the International Civil Aviation Organization (ICAO), the World Health Organization (WHO) and other international organizations to address COVID-19, activities and directives taken by the CAPSA program. The experiences and lessons learned from the recent pandemic were also simplified and shared during the presentations. The experiences of some Arab States concerning mitigation measures taken to ensure continuity of operation in the sector were presented.

The International Civil Aviation Organization (ICAO) Global Cooperative Arrangement Programme for the Prevention and Management of Public Health Events in Civil Aviation (CAPSCA) was established in 2006 and managed by the International Civil Aviation Organization with the support of the World Health Organization. The programme brings together the expertise of States and healthcare bodies, including the Centre for Disease Control and Prevention, the European Centre for Disease Prevention and Control, as well as experts in the air transport sector, including the International Air Transport Association, the Airports Council International and the International Coordinating Council of Aerospace Industries Associations to implement international aviation rules and recommendations and World Health Organization regulations.

Seventh meeting of the civil aviation security expert group At the Arab Civil Aviation Organization

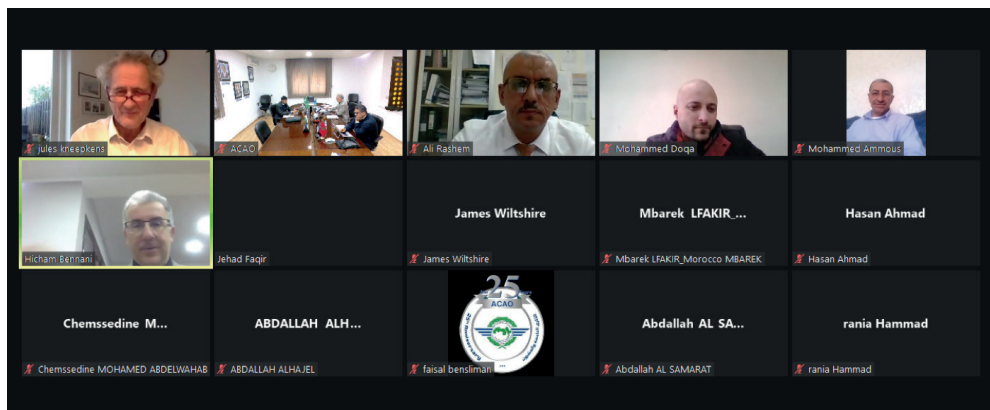


During this meeting, which was attended by 13 aviation security experts representing 6 countries, the expert group studied the follow-up to the implementation of a roadmap for preparing a draft unified standards for licensing security detection personnel.

The team also dealt with the issue of advance data for travellers, and it was agreed that some countries would submit their experience during the next meeting, regarding the implementation of the advance data system for travellers, at the legislative, technical and operational levels.

The Civil Aviation Security Team of the Arab Civil Aviation Organization held its seventh meeting via video debate on 1 November 2021.

ACAO 47th Safety Committee Meeting - ASC/47



The ACAA 47th Safety Committee meeting ASC/47 has been conducted under Hybrid form, the 26 -28 November 2021 . As first meeting after the ACAA GA, election of the and vis-Chairperson of the Safety Committee was made. The meeting convened to elect Mr. Ali Neemat Rasham representative of Iraq as chairperson, and Mr. Mohamad Ammous as vis-chairperson, while secretariat ensured by Mr. Hicham Bennani Safety Expert within the ACAA.

The meeting was attended by a total of 26 participants from 11 States (6 Members and 5 Observers) and 3 Organizations.

Mr. Manar Abdenebi DG of the ACAA opened the meeting welcoming the participants and reviewed

practical arrangements for the meeting. The Director General also emphasized that the meeting is characterized by its hybrid methodology that combines virtual and in-person communication. His Excellency also mentioned that the repercussions of the Corona pandemic are still present and renewed from time to time with the emergence of new variants, and this is what hinders the process of restoring activity or

limits its effectiveness, which casts a shadow over the entire air transport sector.

In addition to the review of the list of actions and decisions taken as result of the previous session, the meeting adopted a series of recommendations regarding the latest development on the Covid 19 recovery / restart measures as well as implementation of the RSOO, ARCM and Action plan aiming supporting the Members States who request it. The meeting emphasizes also the role played by ACAA during the ICAO HLCC as main coordinator between its member States allowing by the same to participate to that conference by a total of 15 WPs presented on behalf of the ACAA States Member.

ACAO "Aviation Training Day"



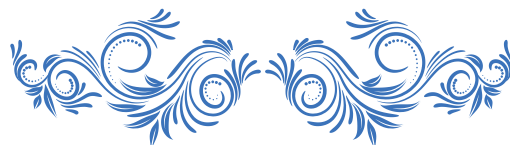
The Arab Civil Aviation Organization (ACAO) conducted virtually the Aviation training day on November 2, 2021. This event was attended by 29 participants from 11 Arab countries, in addition to the International Air Transport Association (IATA) and Arab Air Carriers Association (AACO).

The opening was held with a speech presented by the Director-General of the ACAO, in which he mentioned the critical importance of the training as one of the main challenges for the development of the civil aviation system, especially in light of the developments imposed by the Covid 19 pandemic, expressly the increasing use of virtual communication and the necessity of setting frameworks, regulations and procedures associated with that. In addition, the IATA and AACO contributed by presenting their current status of the Aviation training system and the future prospects for its development emphasizing the new flexible approach they were setting up, as well as the strategic shift in their training policies,

which will enable them to face the post Covid 19 ERA.

The ACAO presented its vision for the future of Aviation training in the Arabic region, as well as the first and second seminars conclusions held in 2015 and 2016 under the thematic: "for the development of the Capacity building in Aviation". The ACAO also presented the outcomes of its survey on training, which revealed a clear distortion between Arabic States in their Training capabilities both in term of quantity and quality, which calls for the reinforcement of capacity-building policies, so that it can fit the upcoming needs.

The work of this Training Day concluded with a proposal for a comprehensive approach based on two pillars, Aviation training industry and its governance under the civil aviation authorities as regulator. These recommendations will be brought to the attention of the ACAO governance bodies for consideration.



Arab Civil Aviation Organization participates in the high-level conference on Covid-19



The Arab Civil Aviation Organization participated in the High-Level Conference on Corona Covid-19 (HLCC 2021), held at the International Civil Aviation Organization in Montréal, Canada, from 12 to 22 October 2021, through visual communication, with the participation of 129 States and 38 international and regional organizations, including major global partner agencies such as WHO and the UN World Tourism Organization.

The Arab States prepared to participate in this Conference. Several technical meetings were held at the Arab Civil Aviation Organization level, culminating in the adoption of 15 working papers submitted during the Conference on behalf of the States Members of the Organization.

During the Conference, ministers and deputy ministers, heads of international and regional organizations and senior officials of the aviation sector discussed travel, trade and global supply chains, national recovery priorities and prospects for international cooperation to address the economic consequences of the pandemic, support the financial viability and sustainability of the aviation sector, restore air connectivity and enhance public confidence in air travel.

The Conference also provided an opportunity to exchange ideas and views on aviation policy requirements to adapt to the various trends arising from the current crisis and make firm commitments to address the coronavirus through adequate multilateral safety and facilitation procedures.

The work carried out during the Conference on safety and facilities stream, the study and discussion of 251 working paper and information papers, which resulted in the adoption of 24 recommendations on safety and operational measures for the Corona pandemic, strategy and policy, standardization, implementation and support, operational measures on facilities, and on the Corona pandemic and beyond, identified the appropriateness of facility guidance addressing the impact of pandemic situations on air travel, the new and revised international health-related rules and recommendations contained in Annex IX, strengthening national coordination and international cooperation, strengthening digital data exchange to facilitate the smooth completion of contentious operations during and after the coronavirus pandemic, the collection of passenger health and communications data through electronic travel systems, and

the future approach to managing the measures related to the convenience of passenger health and monitoring activities.

At the final session of the Conference, States also adopted a declaration recognizing the ongoing and unprecedented global crisis caused by the Coronavirus pandemic and its disastrous public health

and socio-economic consequences and supporting the work of the ICAO Air Sector Recovery Task Force. (CART), emphasizing the importance of standard travel rules, including interoperability and/or mutual recognition of digital applications, as well as the importance of lessons learnt from the current pandemic to better address future crises.

The Declaration also stresses the importance of support for the aviation sector, including economic and financial aid, to sustain operations and ensure the provision of essential services while maintaining fair competition and equal opportunities.

In the Declaration, States also recognize the contribution and difficulties of the aviation industry to climate change, in terms of long-term resilience, sustainable development and future growth of the aviation sector, and hope to discuss the feasibility of a long-term global ambitious objective for civil aviation, at the twenty-sixth Conference of the Parties to the United Nations Convention on Climate Change (COP 26) and the high-level ICAO Conference.

Coordination and Communication System at the Operational Level



The Airport Authority ensures the safe operation of the various airport functions, ensuring that the civil aviation regulations provided for in national legislation are adhered to by a planning framework at the international, regional and national levels to regulate growth in a safe, secure, efficient, orderly, economical and environmentally protective manner.

This article will address Airport Security and Facilities management, which requires the airport authority to coordinate its implementation through an effective administration characterized by an understanding of national civil aviation security and facilities legislation to ensure the principle that airport security is a shared responsibility achieved by collective participation.

Despite the existence of airport security and facilities documentation, which set out the roles and responsibilities of each entity operating under its umbrella with the systems achieved;

However, implementation of their requirements requires coordination of the performance of security measures, procedures and controls commensurate with the current threat.

Perhaps the best practices for strengthening coordination and communication to ensure the effective implementation of airport security requirements is the Airport Security Committee. Effective coordination is carried out through the Airport Facilities Committee concerning airport facilities.

The Airport Security Committee and the Airport Facilities Committee are the means upon which the Airport Security and Facilities System relies to coordinate the implementation of its requirements. They review operational concerns and challenges at the airport, develop solutions to address them, and advise on the development, coordination and implementation of security procedures and measures to strengthen the security system with the resources required to protect aviation against illegal interference.

The two committees represent the entities operating under the umbrella of the airport. They ensure safe flights and have roles in the airport security and facilities programs. They also contribute to instilling a culture of aviation security at the airport level by realising that «security is the responsibility of all».

Discussion of airport security and facilities related to securing an aircraft flight through the coordination of bilateral or trilateral meetings

without the participation of all entities operating under the umbrella of the airport may cause weak coordination and effectiveness. It may cause non-compliance or result in weak coordination and harmony among operational entities since security effectiveness is achieved through complementarity and harmony among all actors participating in the operating system.

Discussing airport security and facilities related to securing an aircraft flight through the coordination of bilateral or trilateral meetings without the participation of all entities operating under the airport's authority may cause weak coordination and effectiveness. It may cause non-compliance or result in weak coordination and harmony among operational entities since security effectiveness is achieved through complementarity and harmony among all actors participating in the operating system.

The agenda of the meeting of the Airport Security Committee and the Airport Facilities Committee.

As best practices, and in order to achieve the purpose of establishing committees to support airport management in coordinating the implementation of airport security and facilities requirements and as indicative items, we believe that the agenda of the meeting of the two committees should not be devoid of the following agenda:



	Airport Security Committee Agenda	Facilitation Committee Agenda
1	<p><u>Review of the executive position of the previous record of the Committee.</u></p> <p>This item reviews the level of implementation of the Committee's decisions for the previous meeting.</p>	<p><u>Review of the executive position of the previous record of the Committee.</u></p> <p>This item reviews the level of implementation of the Committee's decisions for the previous meeting.</p>
2	<p><u>Discuss operational challenges to airport security.</u></p> <p>An open item allowing Committee members to address operational security challenges, including weaknesses, to study them and consult on solutions to strengthen the airport security system in line with national legislation translated into airport security documents.</p>	<p><u>Discuss operational challenges of airport facilities.</u></p> <p>An open item allowing Committee members to raise the operational challenges of passengers' flow at the passport and customs points, passenger routes, and health requirements. It also addresses the general aspects of the airport facilities program that does not conflict with airport security requirements.</p>
3	<p><u>Review of the update of airport security documents (if any)</u></p> <p>At this point an update to the airport security documentation (whether SOP's or software) is reviewed</p>	<p><u>Review of the update of airport facility documents (if any)</u></p> <p>At this point an update to the airport facility documentation (whether SOP's or software) is reviewed</p>
4	<u>Review prevailing threats to airport security.</u>	
5	<p><u>Review any security architectural designs or systems/security apparatus for security approval in a manner that does not conflict with facility clauses. (if any)</u></p> <p>To study security measures and procedures to ensure compliance with aviation security requirements and the facilities for accreditation in accordance with applicable regulations.</p>	
6	<p>Review of internal airport quality control activities</p> <p>The observations made and the level of implementation of the recommendations are reviewed by members of the Committee.</p>	
7	<p><u>Discuss matters sent to airport management by airlines and other entities operating under the umbrella of the airport, which need to be discussed during the Committee's work. (if any)</u></p> <p>The topics related to the Committee's competences shall be reviewed as required, such as the application of any procedure, such as Tail to Tail, whose application involves the participation of the entities involved in securing an airline flight for learning, ensuring the effectiveness of application and reviewing procedures.</p>	
8	<u>Any other subject matter that the airport management intends to raise to ensure the application of national legislation in a manner that does not conflict with the provisions of the facilities.</u>	
9	<u>Other matters</u>	

Is aviation security a means or an end?



Atef ajili

Some might think that the question is the title of the article, «Is aviation security a means or an end?» It's a simple, superficial question that doesn't require asking. It doesn't even have to be thought of. But in fact, I think that this question is legitimate and requires scrutiny and reflection, especially since some find it difficult and confusing to distinguish between the concept of means and the concept of purpose.

The moral definition of these two words defines the means as the instrument available to persons to achieve their ends. Of these instruments, we single out the ideas, material possibilities and mental capacities available to achieve these ends. An objective is defined as a pre-planned goal or objectives that a person seeks to achieve with a personal, individual, collective or institutional vision.

The method is therefore used to achieve an end, but it is available and can be used, applied or/and implemented.

Based on this purely moral definition,

are we entitled to consider aviation security as a means to achieve the objective of civil aviation authorities in achieving safe and sustainable aviation, or is the security of civil aviation an end in itself to which they aim and for which the means and tools available and available to them are used?

To answer this question, let us begin by recalling the concept of aviation security under the International Civil Aviation Organization (ICAO) contained in Annex XVII to the Chicago 1944 Convention «Security,» which defines it as: «Aviation security is the protection of civil aviation from acts of unlawful interference and achieves this with a combination of procedures and human and material resources.»

In this sense, specialists in this field know that a number of conditions and tools (procedures and human and material resources) must be put in place to achieve aviation security and that, in turn, aviation security will achieve the protection and sustainability of civil aviation, which is the goal of all States.

So, what are these tools in the definition of aviation security?

1- Procedures:

The procedures are intended to cover all matters relating to laws, legislation, regulations, programmes, arrangements and measures relating to aviation security, which are developed and updated by the civil aviation authorities in accordance with national and international requirements in this regard.

2- Human resources:

Human resources are all about

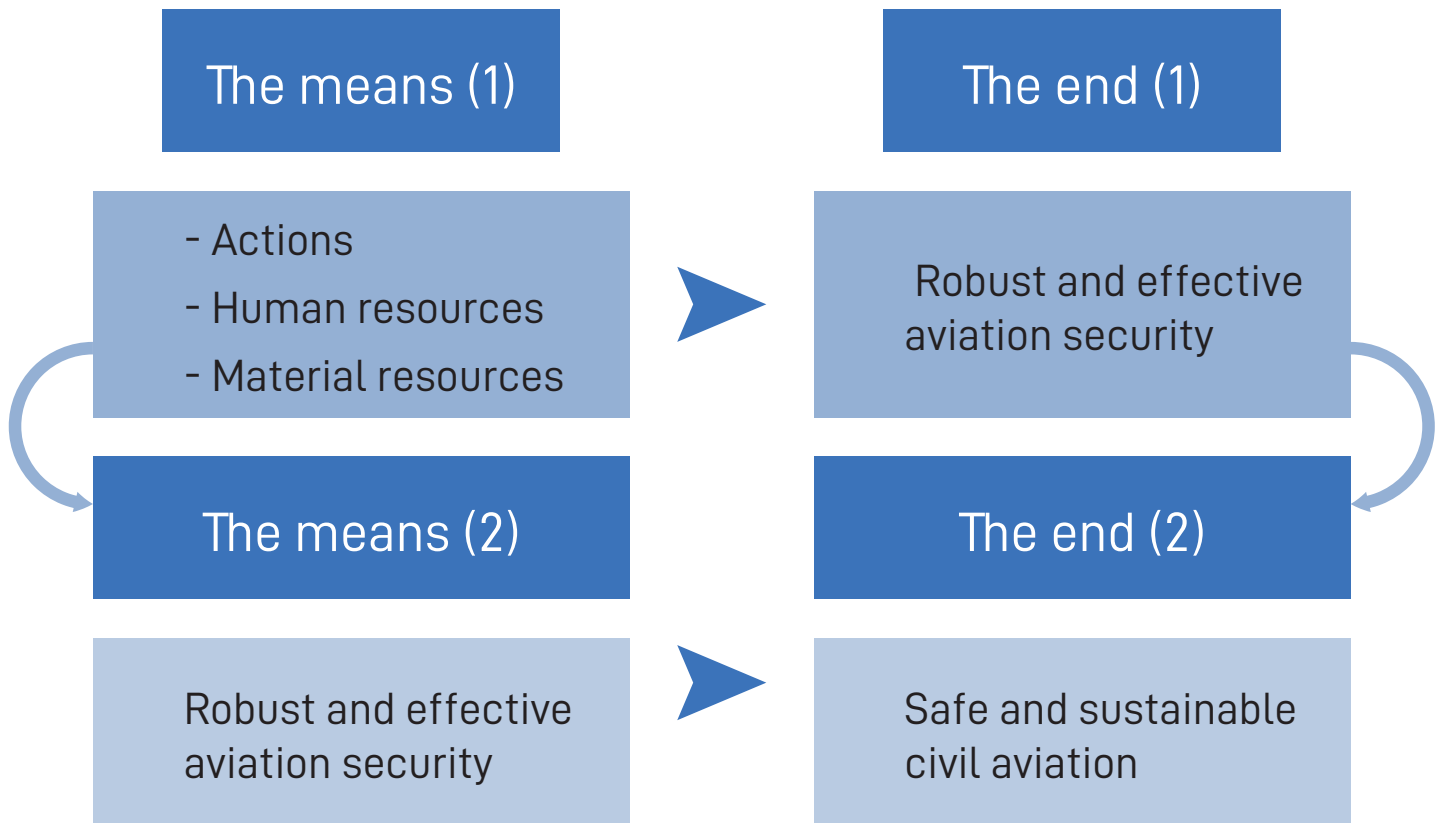
conditions of recruitment, selection and training to enable staff members to perform their security tasks in accordance with established and predetermined standards and procedures. Effective implementation of security procedures and measures requires a trained and qualified human component.

3- Material resources:

Material resources are all about the security equipment and systems required by aviation security services. and ensuring that state-of-the-art technologies are available in this area while keeping pace with emerging technology.

Thus, strong and effective aviation security is essentially associated with the three elements mentioned above (procedures and human and material resources) and the extent to which these elements can respond to national and international requirements. Nor can we deny that the effectiveness of these elements is coupled with the extent to which States are able to provide the necessary means, especially material ones, to finance their aviation security system.

As we have already pointed out, the use of these elements (procedures and human and material resources) as a means or tool for reaching the goal of achieving a high level of aviation security. Achieving such a high level of security will be the means to achieve safe and sustainable aviation. The following chart shows the above:

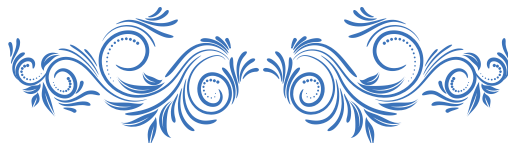


To answer the question posed in this article, one can say that aviation security can be both an end and a goal and a means to achieve the overarching goal of ensuring safe and sustainable civil aviation. And each according to his point of view and his vision of the topic from his angle. But it will not, in any way, be a gateway to the philosophical debate about who came first, the egg or the chicken. Regardless of whether there is a definitive answer to this question, all aviation security officials are well aware that the sustainability of civil aviation and the development of air traffic depends mainly on a

solid and effective aviation security system that reflects the State's ability to supervise and control all air operations within its territory.

The civil aviation authorities must also take a solid and transparent approach to their management of security systems to integrate and connect with other systems, such as the safety management system and the quality control management system. Security systems are an effective tool for continuously and proactively assessing the effectiveness of aviation security procedures.

However, the biggest challenge for everyone is to realize that enhancing aviation security is not the preserve of civil aviation authorities, security agencies, airport and aircraft operators, and others. Instead, it is a collective responsibility in which each party contributes according to its specialization and field, within a clear and transparent approach. What role does the security culture play in consolidating this approach to achieve the optimum level of performance in aviation security?? And the answer to this question will be in the next issue, God willing.



Global Warming and the Green Airports Initiative



Atiyah ibn Sa'id al-Zahrani

Master of Business Administration

Civil Aviation Authority

Saudi Arabia

Climate change means long-term shifts in temperature and weather patterns. These shifts may be natural, occurring through changes caused by the solar cycle, for example. But, since the industrial revolutions began in the nineteenth century, human activities have contributed to climate change. Global warming and the increase in greenhouse gas emissions (carbon dioxide) have also increased significantly. They pose a significant threat to us for the time being and to generations to come. Climate change is a significant phenomenon of global warming and greenhouse gas emissions (carbon dioxide).

Global warming is defined as the increase in the rate of air temperature in the lower stratum of the earth's surface. This occurs when the sun heat is trapped in the earth's atmosphere after it enters the earth, raising its temperature and making it warmer. This is done by absorbing atmospheric gases, such as carbon dioxide, from the energy of the sun and its sequestration near the earth, which contributes to the warming of the earth.

These changes occur naturally at every specific time. They have increased during the industrial revolution by human activities. The average global surface temperature has risen from 0.3 to 0.6 degrees Celsius during the last century, representing the most significant increase in the earth's surface temperature over the past one thousand years. It is expected that the heat will prevent the heating of this century, and the heating of the greatest possible. The average global temperature will reach 1.5°C, and weather scientists expect it to increase from 2°C to 4°C by 2100. Research, studies, and scientific literature have confirmed that human, natural, and industrial factors led to this change. Mark Linas, the climate leader for the Science Alliance at Cornell University in New York, attributed this change of 99% to human behaviour. A team of scientists headed by Northwestern University also revealed a warning. Researchers expressed their fear that this change would make the earth's oceans less suitable for marine life and consequently lead to the loss of the food wealth therein.

Scientists have proven that global warming has a significant impact on human health, climate in general, and on the biological system, leading to a disruption of the natural water cycle that will cause various floods, as well as a rise in sea level due to melting ice, which may submerge coastal areas, in addition to influencing weather and heat patterns, damaging agriculture and the economy, and spreading diseases. Scientists believe that global warming of two degrees Celsius in total will raise sea levels by (56 cm). A rise in temperature of 3 degrees Celsius will lead to massive disturbances in ecosystems, food production, and weather patterns. From this perspective, the world must come together and do much more to achieve zero greenhouse gas emissions in the global energy cycle. The industry

will require a shift in the middle of that global greenhouse gas use, a fundamental change in how we use energy for air, sea, and land transport, and an interest in agriculture and the proliferation of forests and arable land. These scientists emphasized that the next 15 years will be critical to addressing the change in our world.

The recent United Nations Climate Change Conference (COP26), held in Glasgow, Scotland, confirmed through pledges and commitments that there is another opportunity to implement the stringent measures required to slow global warming, including a pledge to halt deforestation by 2030 and to reduce methane emissions by 30% by 2030, as well as a promise of financial support for the climate issue. The Conference also emphasized that the road to carbon neutrality requires domestic and global efforts and international solidarity to achieve the mid-century.

The Kingdom of Saudi Arabia has made many efforts to protect the environment within the framework of achieving a balance between economic and social growth, balancing the preservation and protection of the environment with sustainable development within the objectives of its Vision 2030. It has worked with the international community to address the environmental and climate risks to the earth. It has sought to reduce the causes of climate change and to fulfil all its international commitments and agreements. It has recently launched more than 53 initiatives, involving over \$185 billion in investment, that are working to bring renewable energy to 50% of the production capacity of the electricity mix, the energy efficiency initiative to produce one of the world's largest green hydrogen centers in the city of Neom, to produce 4 million tons of green fuel, and to build a larger carbon-producing capacity every year and build a carbon storage. These

initiatives will contribute to the reduction of carbon emissions in the Middle East by more than 10% of the current global contributions. In addition, tree-planting initiatives have been launched with the planting of more than 450 million trees, the rehabilitation of 8 million hectares of land, and the allocation of newly protected land, making the total protected areas in the Kingdom more than 20% of its total area, which contributes to reducing pollution and reducing global warming.

The Kingdom has led the world against thermal emissions, ahead of the United States and all European countries, Japan and South Korea. The German website Statista, specializing in market and consumer data, revealed that Saudi Arabia has achieved the first position in combating thermal emissions.

On the one hand, the environmental impact of aviation is among the reasons for climate change and the increase in global warming because of aircraft engines that produce heat and noise, molecules and gases that contribute most sharply to the growth of global warming. Airplanes emit such molecules and gases as carbon dioxide (CO₂), water vapor, hydrocarbon, carbon monoxide, nitrogen oxides, sulfur oxides, lead and black carbon, and these emissions interact with themselves and the atmosphere and contribute to the increase in the total pollution caused by aviation.

Research has shown that, despite practical innovations in aircraft structures, engines, air dynamics and aviation operations, there is no looming end to CO₂ emissions due to the continued growth of air travel. In addition to the CO₂ gas emitted from most aircraft during the burning of fuel as in jet fuel or aviation gasoline, the ground vehicles used at the airport unfortunately also contribute to greenhouse gas emissions, as do passenger and crew transport vehicles to airports and other equipment and vehicles used on the airport campus. In 2018, total CO₂ emissions (77.4 million tons) of passenger transport (18.80 million tons) were (19.9 million tons), and in 2019 900 million tons of

carbon dioxide, or about 2% of global carbon emissions, and by 2050 the earth's population will double, doubling the number of airline users. For a 5,000-kilometer journey, the emissions are estimated to be the same as those resulting from energy consumption for a year's heating as the average household.

The UN predicts that carbon dioxide emissions from airplanes will triple by (2050). These emissions represent about 3 to 4 per cent of total emissions, amidst the warning of the International Council for Clean Transport that emissions are increasing at a rapid pace. According to a report by the New York Times, pressure is rising on airlines to disclose their contributions on climate issues as well. At the same time, other companies that review travel budgets to reduce expenses and emissions are different.

Aviation is one of the fastest-growing sources of greenhouse gas emissions. For this reason, airports around the world need to strengthen the concept of green airports that take into account and protect the environment while contributing to reducing pollution, even though they face many challenges, such as making the necessary changes in the design of the airports themselves to be green airports through increasing green areas, using clean energy, and reducing pollution. Moreover, the civil aviation industry officials must apply the concept of using modern technology that limits the spread of pollution that leads to climate change.

The concept of green airports, as a global requirement, contributes directly to the protection of the environment and is significant in meeting the challenges of climate change in reducing and providing long-term operating expenses, in addition to providing significant investment opportunities in many areas of aviation, and promotes growth areas in other service sectors associated with airports, including modern technologies, solutions and systems that operate these airports, which are linked to the aviation industry and provide the airports with

the necessary needs.

The number of green airports has increased in recent years. The aviation sector has begun to contribute in earnest to reduce the carbon emissions that threaten the world by transforming those airports into partners and contributors to reducing pollution and global warming. The aviation initiatives multiplying in the world on environmental solutions are promising and will be bearing fruit. The United Nations Environment Program (UNEP) is working to promote the development of environmental solutions.

Climate change poses the greatest threat to the world economy. More than that, its negative repercussions are emerging rapidly and require broad adoption by Governments. The global nature requires an effective joint international response. The success of this response lies in energy security, economic development, and addressing the challenge of climate change without compromising one another. Serious solutions to address this also lie in, among other things, the importance of recognizing the multitude of solutions to the problem of global change without bias towards an energy source and of not limiting the role of fossil fuels to ensure a smooth transition to cleaner energy, as stated in the Paris Agreement (2015) adopted by (197) States, reducing carbon emissions and air pollution, improving the impact of the air transport sector, improving the effects of climate change and the energy sector developing new technology for low-carbon fuel, producing emissions-free aircraft, manufacturing electric-powered aircraft, and enhancing the efficiency of renewable energy sources such as solar or wind power, ensuring sustainable development, managing forests and agriculture, and reducing carbon dioxide. The United Nations Industrial Development Organization (UNEP) is the world's leading producer of low-carbon fuels and is guiding the UN's decision to consider using renewable energy sources such as solar or wind power.

ICAO and UNWTO issue Joint Statement for Aviation Day, call for accelerated efforts to reconnect the world



Montréal, 7 December 2021 – For the first time since International Civil Aviation Day was established, in 1994, ICAO is commemorating 7 December this year with a special Joint Statement with the UN World Tourism Organization (UNWTO) calling for accelerated global efforts to reconnect the world.

With global connectivity recovery on course, both UN bodies called for intensified efforts towards vaccine equity and stressed that restrictions on travel due to new variants of COVID-19 must only be used «as a very last resort,» noting they're «discriminatory, ineffective and against the guidance of the World Health Organization.»

They also underscored that the pandemic has «pressed pause on trillions of dollars' worth of economic activity, affecting millions of livelihoods globally,» and that with better mitigation strategies, and greater international coordination in place, the air travel and tourism sectors «can be drivers for economic recovery, both in the developed and the developing worlds.»

«As UN Secretary General Guterres has highlighted today in his own Aviation Day message, countries have recently pledged to enhance cooperation and risk

management on COVID-19 border restrictions, and this commitment was strongly reaffirmed in the Declaration they issued at ICAO's High-level Conference on COVID-19 this October,» remarked ICAO Council President Salvatore Sciacchitano.

«Whether toward current priorities on how to address variant risks on the basis of the best science and recommendations, or to build the travel and tourism sectors back better to minimize emissions and become more resilient to future pandemic threats, the solidarity of our UNWTO colleagues at this very important moment in global air transport and tourism recovery is greatly appreciated,» noted ICAO Secretary General Juan Carlos Salazar.

As part of their pledge to build back better post-pandemic, the statement further highlights the two agencies' shared commitment to taking «every opportunity to facilitate and accelerate the pace of innovation... advance progress towards the use of renewable energy, sustainable fuels, and other emissions reduction and elimination solutions, while continuously encouraging countries and the industry itself to meet or surpass the Net-Zero 2050 commitments we need to achieve the Global Goals.»

UN Secretary-General's message on International Civil Aviation Day



United Nations

On International Civil Aviation Day, we recognize the many contributions of air travel to our world – from connecting societies and delivering vital goods to supporting millions of livelihoods and contributing billions to the global economy.

COVID-19 continues to put deep stresses on international aviation, even as increased vaccination rates and testing protocols make air travel possible again. Countries pledged recently to enhance cooperation and risk management, under the auspices of the International Civil Aviation Organization (ICAO).

It is critical that governments act urgently on these commitments. Many developing economies depend on international air connections that support investments towards the Sustainable Development Goals. The safe resumption of air travel also requires governments to work together in support of the World Health Organization strategy to vaccinate 40 percent of people in every country by the end of this year, and

70 percent by mid-2022.

Recovery from the pandemic is a unique opportunity for all sectors to take transformational climate action, build long-term resilience and advance sustainable development. Current climate commitments by the aviation sector are not aligned with the 1.5-degree goal of the Paris Agreement. Adopting a new set of ambitious targets that commit to net zero by 2050, with interim goals and credible implementation plans for 2030, must be an urgent priority for the next ICAO Assembly.

Throughout the pandemic, aviation has sustained critical global supply chains. Looking forward, it needs investment in short-term recovery and long-term sustainability. A healthy, resilient aviation sector that recognizes its climate responsibilities is essential to reconnecting the world.



What is Unmanned Aircraft Systems Traffic Management? NASA is working to safely integrate drones into low-altitude airspace.



Drones in flight in downtown Reno, Nevada, during shakedown tests for NASA's Unmanned Aircraft Systems Traffic Management project, or UTM. The final phase of flight tests, known as Technical Capability Level 4, took place from May through August 2019 and studied how the UTM system could integrate drones into urban areas.

Credits: NASA/Dominic Hart

Ever wonder what the skies will look like in the next five to 10 years? Can you imagine stepping onto your balcony on a sunny day, seeing drones buzzing around? They could be delivering food and goods to doorsteps, hovering around backyards for family fun or over highways for traffic monitoring. In 2021, more than 873,000 unmanned aircraft systems, called UAS, but commonly referred to as drones, are registered to fly in the United States – and their numbers are increasing quickly. Many have questions about how such a big change to the airspace will affect our lives and safety.

NASA's Ames Research Center in

California's Silicon Valley set out to create a research platform that will help manage large numbers of drones flying at low altitude along with other airspace users. Known as UAS Traffic Management, or UTM, the goal is to create a system that can integrate drones safely and efficiently into air traffic that is already flying in low-altitude airspace. That way, package delivery and fun flights won't interfere with helicopters, airplanes, nearby airports or even safety drones being flown by first responders helping to save lives.

The system is a bit different than the air traffic control system used by the Federal Aviation Administration for today's

commercial airplanes. UTM is based on digital sharing of each user's planned flight details. Each user will have the same situational awareness of the airspace, unlike what happens in today's air traffic control. The multi-year UTM project continued NASA's long-standing relationship with the FAA. Throughout the collaboration, Ames has provided research, development and testing to the agency, which is being put to use in the real world. NASA led the UTM project along with more than 100 partners across various industries, academia and government agencies committed to researching and developing this platform.



How did the research work?

UTM research was broken down into four phases called TCLs, technical capability levels, each increasing in complexity and with specific technical goals that helped demonstrate the system as the research progressed.

TCL1: Completed in August 2015 and serving as the starting point of the platform, researchers conducted field tests addressing how drones can be used in agriculture, firefighting and infrastructure monitoring. The researchers also worked to incorporate different technologies to help with flying the drones safely such as scheduling and geofencing, which restricts the flight to an assigned area.

TCL2: Completed in October 2016 and focused on monitoring drones that are flown in sparsely populated areas where an operator can't actually see the drones they're flying. Researchers tested technologies for on-the-fly adjustment of areas that drones can be flown in and clearing airspace due to search-and-rescue or for loss of communications with a small aircraft.

TCL3: Conducted during spring 2018, this level focused on creating and testing technologies that will help keep drones

safely spaced out and flying in their designated zones. The technology allows the UAS to detect and avoid other drones over moderately populated areas.

TCL4: From May through August 2019, the final level demonstrated how the UTM system can integrate drones into urban areas. Along with a larger population, city landscapes present their own challenges: more obstacles to avoid, specific weather and wind conditions, reduced lines of sight, reduced ability to communicate by radio and fewer safe landing locations. TCL4 tested new ways to address these hurdles using the UTM system and technologies onboard the drones and on the ground. These included incorporating more localized weather predictions into flight planning, using cell phone networks to enhance drone traffic communications and relying on cameras, radar and other ways of "seeing" to ensure drones can maneuver around buildings and land when needed – all while communicating with other drones and users of the UTM system.

The UTM team invented a totally new way to handle the airspace: a style of air traffic management where multiple parties, from government to commercial industry, work together to provide

services. UTM's research results were transferred incrementally to the FAA, which continues testing and, with industry partners, is implementing the system. By the time the project officially wrapped up in May 2021, several efforts had emerged to push this line of research into other realms, including managing traffic for the flying taxis envisioned for our cities and flights of jets and even balloons at very high altitudes not currently covered by traditional air traffic management.

This partnership between research and regulation agencies, along with the input of thousands of experts and users will set the stage for the future of a well-connected sky. Drones will offer many benefits by performing jobs too dangerous, dirty or dull for humans to do, and NASA is helping navigate toward that future.

Just to remind that similar approaches are taking place in the different place of the world, such as U-SPACE at European region.

References for researchers:

- Unmanned Aircraft Systems Traffic Management technical site
- The FAA's UTM system and implementation site



RESOLUTION ON THE INDUSTRY'S COMMITMENT TO REACH NET ZERO CARBON EMISSIONS BY 2050



At the 66th IATA AGM in 2010, IATA member airlines adopted a resolution which endorsed three ambitious goals to address aviation's CO₂ emissions, namely: an average improvement in fuel efficiency of 1.5% per year between 2010 and 2020; a cap on net aviation CO₂ emissions from 2020; and a reduction in net aviation CO₂ emissions of 50% by 2050 relative to 2005 levels. Since then, a lot of progress has been made. Airlines have achieved an average annual improvement in fuel efficiency of over 2%, with a cumulative improvement between 2009 and 2019 of 21.4%, largely through the investment of hundreds of billions of dollars in more efficient aircraft.

Meeting aviation's climate goals cannot be achieved with a standalone commitment and action by airlines.

Governments must implement constructive policy frameworks that focus on production incentives for sustainable aviation fuels (SAF) and helps to realize cost-effective new technologies that together

will support the Paris Agreement objectives and secure a sustainable future for aviation.

Aircraft and engine manufacturers, fuel-producing companies, airports, and air navigation services providers must each individually take responsibility to address the environmental impact of their policies, products, and activities.

Collectively, all industry stakeholders must work together to deliver sustainable products and services and ultimately break aviation's dependence on fossil fuels.

RESOLUTION

The 77th IATA Annual General Meeting:

Adopts the collective target to achieve net zero carbon emissions by 2050 in support of the Paris Agreement goal and reaffirms the airlines' full support for the ICAO Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation (CORSIA) as an effective measure to stabilize net emissions from international aviation at 2019 levels in the short- to medium-term.

Calls on ICAO to provide strong unwavering leadership that aligns governments to address aviation emissions through a global approach with coordinated policies, rather than a patchwork of regional, national, or local measures.

Calls on the governments of ICAO

Member States to agree on a long-term goal equivalent to the ambition of the industry and ensure that:

- the industry's action is supported by a coherent and coordinated policy framework which drives innovation and initiative; and
- does not rely on cost-ineffective instruments with little or no environmental benefits such as ticket and carbon taxes.

Encourages all IATA member airlines to continue to improve the efficiency of their operations to achieve sustained in-sector emissions reductions and to lead the urgent transition to sustainable aviation fuel.

October 2021

Demands that all industry stakeholders commit to addressing the environmental impact of their policies, products, and activities with concrete actions and clear timelines, specifically including:

- fuel-producing companies providing large scale, cost-competitive sustainable aviation fuels to the market;
- governments and air navigation service providers eliminating inefficiencies in air traffic management and airspace infrastructure;
- aircraft and engine manufacturers producing radically more efficient airframe and propulsion technologies; and
- airport operators providing the needed infrastructure to supply SAF, at cost, and in a cost-effective manner.

Dubai 2021 fair gives the airline industry golden opportunity



The 17th Dubai Air Show was an opportunity to meet the aviation sector after two challenging years, with the cancellation of the Paris Airshow and Farnborough International Air Show. According to the BBC report, the Dubai Air Show, following the cancellation of two major European exhibitions, the Paris Air Show in Le Bourget in 2021 and the Farnborough International Air Show in 2020, represents an ideal opportunity for the most prominent participants to reorganize, creating the most significant event in the sector after the Corona pandemic.

The report said that the biennial Dubai Air Show is renowned for its multi-billion-dollar commercial aircraft deals between airlines and manufacturers. But this year's version is expected to be different as the event comes when the financially affected aviation industry is emerging from the epidemic.

Those companies are looking to rebuild aviation networks and review fleet plans -- with the phasing out of older, less fuel-efficient aircraft.

The exhibition also saw a significant presence of defense companies from 20 countries, including Brazil, Russia and France, to create their pavilions.

Boeing 777X

The report indicates that particular interest in the version of the event went to the long-delayed Boeing 777X, which debuted internationally during the event.

The aircraft was initially expected to enter service in 2019 but suffered several delays, prompting the manufacturer to postpone the date until late 2023

at the earliest. Emirates has criticized Boeing for delaying the operation of the twin-engine jumbo. Sir Tim Clark, president of Emirates, said that he did not know when the first 777X aircraft ordered by Emirates would arrive.

According to Boeing, the 777X will be the world's largest and most efficient bi-engine jet, providing better fuel use, emissions, and 10% operating costs than its competitors.

Another challenge

The report said the international event comes against another global challenge: rising oil prices, with oil prices hovering above \$80 per barrel, adding further challenges to the aviation industry.

Jet fuel accounts for about a quarter of the cost of airlines. Analysts warn that the continued rise in oil prices could hamper the recovery of air carriers, which are barely trying to emerge from the fallout from the Corona pandemic.

The Dubai Air Expo 2021, with the broad participation of government agencies and leading and emerging companies in the aviation, space and defense sectors, took part in the exhibition, with more than 1,200 exhibitors, including 370 first-time exhibitors and civilian and military delegations from more than 140 countries, as of 18 November 2021, in the largest international aviation held after the Coronavirus pandemic.

This session also achieved a 31% growth in transactions compared to 2019. The annual event was not held last year due to the Coronavirus crisis, after a busy week of deals and works as part of the activities of this event.

The exhibition included some 20 pavilions of participating States, including those participating for the first time.

Over 85,000 visitors are drawn over five days to learn about the latest technical solutions, products and services provided by the various leaders in the aviation, space and defense sectors, and conferences, discussion sessions and ground and air shows.

FAA to prohibit many flight operations due to risk of '5G' wireless interference

By Flight global.com



The Federal Aviation Administration has issued a sweeping order essentially prohibiting aircraft, including large jets, from using certain landing and navigation systems in areas of potential interference from new "5G" cellular networks.

The order, released 7 December, responds to concern about 5G interfering with aircraft radio altimeters. Those altimeters provide data used by automated flight control systems.

Source: United Airlines

The FAA's order applies to some 6,834 transport and commuter aircraft equipped with radio altimeters – meaning essentially the entire US commercial fleet, plus many business and general

aviation aircraft.

Such aircraft include those made by Airbus, ATR, Boeing, De Havilland Canada, Embraer, Gulfstream, Lockheed Martin and Textron.

The FAA on 7 December released a similar order applying to helicopters. Both are to take effect on 9 December.

The moves come as US wireless communications companies prepare on 5 January to start, in 46 markets, transmitting in the 3700-3800 MHz range – the "C-Band". That range is too close to the 4200-4400 MHz range used by aircraft radio altimeters, the FAA says.

The FAA's order requires aircraft

operators to update flight manuals to restrict some operations when "in the presence of 5G C-Band wireless broadband interference".

Prohibited operations include instrument landing system approaches, "required navigation performance" operations, "automatic landing operations" and some use of enhanced flight vision systems and other flight control systems.

The FAA will identify areas affected by 5G interference in Notices to Airmen.

US cell companies have long transmitted between 3650 and 3700 MHz. But in March 2020, the Federal Communications Commission (FCC) approved them to begin using the 3700-3980



MHz range in phases, starting with 3700-3800 MHz transmissions. The companies already delayed the start from 5 December to January amid concern from the aviation industry.

“Radio altimeters cannot be relied upon to perform their intended function if they experience interference from wireless broadband operations,” the FAA’s order says.

The FAA’s separate order for helicopters likewise prohibits automated flight that requires use of radio altimeter data in 5G-affected areas. Those operations include auto-hovering.

“The FAA believes the expansion of 5G and aviation will safely co-exist,” the agency says. “Today, we took an important step toward that goal by issuing two airworthiness directives to provide a framework and to gather more information to avoid potential effects on aviation safety equipment.”

The FAA is “working closely” on the issue with the FAA and cellular companies, it adds.

Airline trade group Airlines for America says it appreciates

“ongoing coordination efforts of the FAA and the FCC, as they work toward a practical resolution that prioritises safety and avoids interruption to the aviation system”.

“The FAA’s airworthiness directive issued today identifies safety concerns and potential restrictions that could impact some commercial flights,” the group adds.

Boeing says it supports “the FAA prioritising public and national airspace safety in its actions”.

The aviation industry has long studied the 5G interference risk, and in April 2020 industry aeronautics technical group RTCA formed a task force to evaluate that risk. Members included the FAA, aircraft and altimeter manufacturers, and aircraft operators.

“5G base stations present a risk of harmful interference to radar altimeters across all aircraft types, with far-reaching consequences and impacts to aviation operation,” says the resulting report, published by RTCA in 202

The report warned of potential

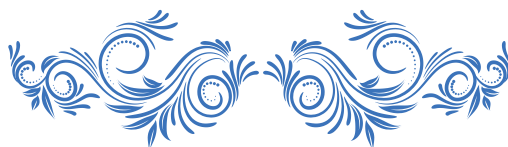
interference from both transmissions from 5G base stations and from passengers’ handheld phones.

The risk of interference is “inescapable” for regional aircraft and for business and general aviation aircraft, and nearly as severe for helicopters, RTCA concludes.

For large commercial aircraft, the risk is limited to “specific scenarios”, but can cause “extreme” consequences in some circumstances, such as when aircraft are performing reduced-visibility instrument approaches, says the report.

In November, the FAA issued a Special Airworthiness Information Bulletin providing preliminary information about the potential 5G risk.

“There are ways that 5G can be deployed while maintaining our high level of aviation safety, and time is running out for the wireless industry and the broader aviation community to work together on implementing mitigations,” says airline pilot union Air Line Pilots Association, International.



ISESCO Global Forum calls for cooperation to bridge the gap between developed and developing countries in space science.

Participants in the Forum: Partnership and the investment of the countries of the Islamic world in space science are necessary to face the challenges.



Rabat: Special

The ISESCO World Space Science Forum, held by the Islamic World Organization for Education, Science and Culture (ISESCO) in collaboration with the American Space Foundation, issued several practical recommendations to strengthen the partnership and international cooperation to bridge the gap between developed and developing countries in space science and encourage countries in the Muslim world to invest in space science applications and related industries.

Participants in the Forum, held under the theme «Together to Explore the Future of Space Science», with the participation of officials, experts, space policymakers and astronauts, agreed on the need to strengthen human resources for research and studies exploring space, to provide financial help to create appropriate infrastructure, and to develop incentive mechanisms for young people and women in the Muslim world, to facilitate their integration into space science and

technology, by supporting startups and incubators, as well as raising awareness of the importance of Space science in improving life on the planet.

The Forum, which took place on Monday and Tuesday (1 and 2 November 2021), in a hybrid format, at ISESCO headquarters in Rabat and through visual communication technology, aimed to contribute to raising industry stakeholders' awareness of the importance of space science, highlighting opportunities and benefits of knowledge related to space activities, providing capacity development opportunities in the Member States, sharing knowledge to help overcome challenges to increase national productivity, accelerate economic growth, and explore employment opportunities for young graduates in the field of Space industries.

The Forum also provided a platform for researchers and academics to share success stories in space science, where seminars were held during which officials and heads of space agencies reviewed

their experiences to stimulate scientific research in the field, building fruitful cooperation between ISESCO Member States and non-Members in space, and producing and disseminating knowledge on the latest developments related to international space activities.

At the beginning of the agenda of the first day of the Forum, Dr Salim Ben Mohamed Malik, Director-General of ISESCO, made a statement calling for the need to promote investment in space science and technology, the importance of raising collective awareness and building the capacity of young people, women and girls to enhance their participation in growing space science activities, to support efforts to achieve the common goals of sustainable development on planet Earth.

The technological advances achieved by humanity in the past decades, which had led to a boom in the world economy, required addressing social and economic challenges, noting the centrality of space science technology and its applications in that area.

Dr Al Malik reiterated ISESCO's commitment to supporting scientific, educational and cultural activities in its member states by adopting modern technological means, building capacity, supporting the technology-based economy, and nurturing and disseminating current knowledge, which the ISESCO World Space Science Forum provides by making recommendations to contribute to national policies that will benefit the Muslim world from

space science technology.

In his speech, Dr Abdellatif Miraoui, Minister of Higher Education, Scientific Research and Innovation of the Kingdom of Morocco, praised ISESCO's programs and activities aimed at developing scientific research and innovation in the Muslim world, highlighting His Majesty King Mohammed VI's tremendous and special attention to space science, The Kingdom of Morocco's interest and various initiatives in this area, namely the incubation of the African Regional Centre for Space Science and Technology and the establishment of the Royal Space Remote Sensing Centre.

Thomas Zeliber, Executive Director of the American Space Foundation, noted the centrality of space science to understanding climate change and natural hazards and their impacts, stressing the crucial role of initiatives by all actors, partners, and institutions to advance innovation technology. Dr Simonetta de Bebo, Director of the United Nations Office for Outer Space Affairs, explained the importance of investing in space science to overcome challenges and improve the level of human life, noting the initiatives of the international community in this area and the need to support efforts to employ space technology for the prosperity and progress of humanity.

For her part, Dr Pascal Ehrenfrund, President of the International Astronautical Federation, stressed the need to make use of space science in a world of growing change and transformation, noting the importance of cooperation in that regard by encouraging innovation and student exchange among the world's universities to combat poverty and achieve evolution.

The Forum's first session, which was devoted to highlighting the importance of space ecosystems

to the nations of the Islamic world, was then launched. Space science was a vast and constantly evolving field where cooperation was needed to keep pace with the area's rapid development. Participants stressed that the Forum was an opportunity to strengthen the collaboration among the nations of the Islamic world in space science, intending to develop applications that contributed to sustainable development.

The second session addressed the role of space agencies in building a knowledge based on space science applications, followed by a round table on the importance of space science in reducing the risk of disasters and humanitarian crises and eradicating poverty. The discussions were characterized by opening broad horizons for reflection on challenges and building a better future for humanity through genuine cooperation in space science, applications, and related industries.

The second day of the Forum featured a series of scientific sessions and discussions. The most prominent stations in the history of space science in several Islamic countries were reviewed and areas of cooperation to develop scientific research and innovation for sustainable development. The first session dealt with strengthening the partnership between the academic and industrial sectors in space science applications. Participants noted the attention that Muslims have given throughout history to space science and innovation. They stressed the importance of opening up academic institutions and researchers to space technology, the need to develop partnerships and the involvement of the private sector in the field, to benefit from the privileges offered by space science, encourage students and youth to innovate and open up all States to the area of space science and its applications to overcome the

monopoly of space knowledge.

The second session of the Forum's second day focused on developing space areas to ensure food security and agriculture development. The participants reviewed the most prominent programs launched and implemented by international institutions in the field of the use of space technology for information and data to achieve sustainable development through crop monitoring in agriculture, navigation development, noting the need for concerted efforts by all to engage in research activities and to share experiences, policies and strategies in the field of space science and technology.

The third session discussed the relationship between communications systems, cybersecurity and space science. The participants reviewed the experience of the Egyptian Space Agency, the Oukaimden Astronomical Observatory in the Kingdom of Morocco, the field experiences in aviation engineering at the International University of Rabat, cybersecurity challenges in light of the development of space science, and the development of new horizons and applications for space science to improve life and encourage innovation.

The experts and specialists who enriched the ISESCO World Space Science Forum with their experiences and knowledge came up with recommendations aimed at contributing to the formulation of national policies that promote the utilization of space science technology by the nations of the Islamic world to achieve sustainable development in various areas, setting a date for next year's Forum in an ISESCO member state.