

العدد  
38

# الطيران العربي

مارس 2020

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: 3053-111 ISSN



/ArabCivilAviationOrganization



@acao1996



ACAO



/acao

# الطيران العربي

المشرف العام  
المهندس عبد النبي منار  
مدير عام المنظمة

رئيس التحرير  
السيد إبراهيم بنادي

هيئة التحرير  
المهندس محمد رجب  
السيد خالد محمد عنتر أحمد  
المهندس عادل بولوطار

الشؤون المالية واللوجستيك  
السيد فيصل بنسليمان

المطبعة  
All Print Pub  
Agdal

البريد الإلكتروني

[acao@acao.org.ma](mailto:acao@acao.org.ma)

الموقع الإلكتروني

[www.acao.org.ma](http://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 2020

# 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

acac@acao.org.ma

www.acao.org.ma

(+212) 537 65 83 23 / 40

### مجلة الطيران العربي تخصص فضاءات لإعلاناتكم



بقلم المهندس/عبد النبي منار  
مدير عام المنظمة العربية للطيران المدني

أصبح في متناول أي شخص الولوج للعديد من الخدمات والمعاملات باستعمال تقنيات الإعلام والاتصال. ومن ضمن هذه الخدمات، السفر عبر الطائرة ابتداء من حجز التذكرة واقتناؤها والسفر عبرها، مروراً بمطار الإقلاع وبالآجواء الدولية إلى أن يغادر مطار الوصول. هذه العملية تمر بمجموعة إجراءات تعتمد على أنظمة معلوماتية تشغلها شركات النقل الجوي، ومقدمي خدمات المطارات والملاحة الجوية، وكذلك مصالح المراقبة الأمنية والجمركية. بنهاية سنة 2019 عدد هذه العمليات تجاوز 4.2 مليار وهو يمثل عدد المسافرين الذين استعملوا أكثر من 1700 مطار دولي، و24 ألف طائرة مملوكة لـ 1400 شركة نقل جوي، قامت بحوالي 40 مليون رحلة في السنة، وكذلك المجال الجوي لـ 193 دولة عضو في منظمة الطيران المدني الدولي.

تأمين هذه الرحلات وجود عالية يخضع لمنظومة تشمل البنى التحتية، والأجهزة الأرضية والفضائية والعنصر البشري، وفق خطط وإجراءات تحددها منظمة الطيران المدني الدولي، ترتكز على ثقافة الأمن والسلامة التي اعتمدها مجتمع الطيران المدني الدولي منذ عشرات السنين، هذه الثقافة تجعل من الطائرة وسيلة نقل آمنة، ومن هذا المنطلق يتوجب علينا ادماج تعزيز الأمن السيبراني في النقل الجوي. دراسة استقصائية حديثة أجريت مع خبراء مختلفين في أنشطة الطيران المدني المختلفة: مشغلي الطائرات، المطارات، مقدمي خدمات الملاحة الجوية، خدمات الطيران، الصيانة والإصلاح، وما إلى ذلك، أظهرت أن تحديد وفهم مخاطر الأمن السيبراني لا يزالان يمثلان تحديات كبيرة: أكثر من 70% يجد أنه ليس من السهل تقييم مخاطر أمن الفضاء الإلكتروني، أكثر من 60% يجدون أن اللائحة ليست فعالة وأكثر من 50% يجد أن هناك حاجة إلى زيادة

الاستثمار في الأمن الإلكتروني للطيران. وهنا تتجلى أهمية العمل المنجز من طرف منظمة الطيران المدني الدولي الذي توج باعتماد الدول لأول استراتيجية شاملة للأمن السيبراني، وذلك خلال الجمعية العامة الأربعين لمنظمة الطيران المدني الدولي المنعقدة شهرياً سبتمبر وأكتوبر من السنة الفارطة.

هذه الإستراتيجية تهدف إلى توجيه عمل الدول والإيكاو لضمان سلامة وأمن واستمرارية الطيران المدني من خلال وضع إطار قوي للأمن السيبراني. كما تسعى إلى حماية الطيران المدني وعامة الناس من تهديدات الأمن السيبراني التي قد تؤثر على سلامة وأمن وثقة نظام النقل الجوي، والحفاظ على أو تحسين سلامة وأمن نظام الطيران في الحفاظ على استمرارية خدمات النقل الجوي، وأيضاً إلى اعتراف الدول بالتزاماتها بموجب اتفاقية الطيران المدني الدولي لضمان سلامة وأمن واستمرارية الطيران المدني، مع مراعاة تهديدات الأمن السيبراني، وتنسيق تدابير الأمن السيبراني بين سلطات الدولة لضمان الإدارة الفعالة والكفؤة، لمخاطر الأمن السيبراني. ويتم تنفيذ الاستراتيجية في إطار يركز على سبعة أعمدة:

- التعاون الدولي؛
- الحوكمة؛
- التشريعات الفعالة واللوائح؛
- سياسة الأمن السيبراني؛
- تبادل المعلومات؛
- إدارة الحوادث والتخطيط للطوارئ؛
- بناء القدرات والتدريب وثقافة الأمن السيبراني.

تنفيذ هذه الاستراتيجية يعتمد بشكل أساسي على الموارد البشرية المؤهلة. لذلك وجب علينا بناء القدرات للمهنيين في هذا القطاع والاستعانة بمهارات جديدة للذين يرغبون في الحصول على وظيفة في مجال أمن الطيران المدني.

الندوة التي نظمتها المنظمة العربية للطيران المدني نهاية شهر يناير الأخير بمدينة مراكش، بشراكة مع المؤتمر الأوروبي واللجنة الإفريقية للطيران المدني وبدعم من وزارة السياحة والنقل الجوي والصناعة التقليدية والاقتصاد الاجتماعي للمملكة المغربية، شكلت فرصة لمناقشة البيئة التشريعية والقانونية في مجال الطيران المدني، مساهمة التكنولوجيا والابتكار في محاربة تهديدات أمن الطيران المدني، وكذا مفاتيح وتحديات الصناعة في مجال تحسين التكنولوجيات ضد الهجمات السيبرانية. كما تقاسم المشاركون معطيات ومعلومات ومقتضيات دولية أخرى على صلة بالأمن السيبراني، وعملوا على تحديد المداخل الأساسية لبلورة خارطة

طريق مشتركة تقلص من حجم التهديدات. ومن أهم ما أوصت به الندوة:

- تحيين السياسات والأحكام الوطنية ضمن نظام أمن الطيران المدني (التشريعات الأولية، التأثير الكامل للابتكار دون الإخلال بكفاءة العمليات؛
- نهج أسلوب العمل الجماعي بدلاً من هياكل عمل منغلقة وإشراك جميع أصحاب المصلحة المعنيين؛
- بناء القدرات لتحسين معارف ومهارات الموظفين من أجل تكييف طريقة العمل (كيفية: الإشراف، والتصميم، وتحديد المخاطر المتعلقة بالأمن السيبراني، والمحافظة على، والعمل، والحماية من الهجمات السيبرانية) وكذلك (قبول وتركيب واستخدام وإعادة تأهيل المعدات الأمنية المحسنة)؛
- ضرورة تعزيز التعلم الآلي بدلاً من الذكاء الاصطناعي؛
- إدراج إدارة الأمن السيبراني من لدن السلطات المعنية، ضمن هياكل أمن الطيران المدني الوطنية والمحلية؛
- إنشاء فريق عمل لدى المنظمة العربية للطيران المدني للأمن السيبراني، لتبادل الخبرات وأفضل الممارسات بين الدول؛
- الترويج لثقافة أمن الطيران المدني بشكل عام وثقافة الأمن السيبراني بشكل خاص، من خلال ورش العمل والأنشطة التدريبية وفي المواد الإرشادية متوسطة المدى؛
- توسيع نطاق أفضل الممارسات التي حققتها منظمة اليوروكنترول وكذلك التعاون الأقليمي بين بعض مقدمي خدمات الملاحة الجوية، إلى باقي مقدمي خدمات الملاحة الجوية الآخرين؛
- إلتزام المنظمة العربية للطيران المدني بجعل هذه الندوة الأقليمية الأولى كأساس لوضع خارطة طريق مشتركة للأمن السيبراني؛
- لقد كانت رغبتنا ولا تزال هي تطوير العمل المشترك لتعزيز سبل التعاون التي تخدم مصالح قطاع الطيران، وتقوي طرق التفاهم والتواصل. طموحات كبيرة وواسعة نسعى لتحقيقها بالوسائل المتاحة وبتعبئة الإرادة القديرة، نظراً لأهمية النقل الجوي في تحقيق التنمية الاقتصادية والاجتماعية.
- وإذا اغتمت هذه المناسبة لأطلب من كل الفاعلين، الاستثمار في تنمية المهارات وتقديم مساهمات هامة في نشاط النقل الجوي بأقاليم منظمة الطيران المدني الدولي لأوروبا وإفريقيا والشرق الأوسط، أجدد التزام منظمة الطيران المدني العربية بالسياسة التي اعتمدها دائماً، والتي تهدف إلى دعم كل المبادرات الهادفة إلى ضمان نقل جوي آمن، فعال، تنافسي ومستدام.

## ورشة عمل مفتتشي خدمات الملاحة الجوية في ميدان إدارة الحركة الجوية والبحث والإنقاذ بالدار البيضاء

الدار البيضاء-عقدت المنظمة العربية للطيران المدني ومنظمة الطيران المدني الدولي، ورشة عمل حول «مفتتشي خدمات الملاحة الجوية في ميدان إدارة الحركة الجوية والبحث والإنقاذ»، خلال الفترة من 16 إلى 20 ديسمبر 2019 بالدار البيضاء، وذلك حرصا منها على رفع قدرات العاملين بسلطات الطيران المدني ومزودي خدمات الحركة الجوية وتبادل أفضل الممارسات الفنية بين الدول العربية والتنسيق والتعاون مع المنظمات الدولية والإقليمية في مجال الطيران المدني.

وحضر هذه الورشة إثنين وأربعون (42) مشاركا من سلطات الطيران المدني في ميدان السلامة الجوية والمراقبون الجويون ومفتتشي البحث والإنقاذ والعاملين في ميدان إدارة الملاحة الجوية يمثلون 8 دول و3 منظمات دولية وإقليمية.

تهدف الورشة بشكل خاص إلى الرفع من مستوى الخبراء لدى الدول العربية ومنطقة الشرق الأوسط فيما يتعلق بمعايير الأيكاو التي تخص عملية الإشراف على السلامة والتخطيط الفعال وإجراء عمليات تدقيق السلامة لخدمات الحركة الجوية (USOAP) ومراجعة مقتضيات التدقيق على السلامة والعناصر الحرجة لبرنامج مراقبة السلامة الجوية وتشجيع المعرفة وتبادل الموارد بين المهنيين في مجال السلامة في منطقة الدول العربية ومنطقة الشرق الأوسط.

وتم خلال هذه الورشة القيام بعدة تمارين تطبيقية باعتماد أسئلة برتوكول الإيكاو في مجال الملاحة الجوية مع القيام بعملية تدقيق بمختلف مراحلها.

## لجنة النقل الجوي تعقد اجتماعها 42 في الرباط



الرباط-عقد الاجتماع الثاني والأربعين للجنة النقل الجوي خلال الفترة من 11-13 ديسمبر 2019.

و افتتح المهندس عبد النبي منار مدير عام المنظمة العربية للطيران المدني أعمال الاجتماع مرحبا بالسادة أعضاء اللجنة وتمنى لهم التوفيق في أعمالهم والتوصل إلى نتائج طيبة، مؤكدا على أهمية دور اللجنة في صناعة النقل الجوي في الدول العربية.

هذا وقد بحثت اللجنة عدة موضوعات هامة تتمثل في انشاء قاعدة بيانات للمنظمة ، ونتائج اجتماعات الجمعية العمومية لمنظمة الطيران المدني الدولي التي عقدت في مونتريال خلال الفترة من 24 سبتمبر حتى 4 أكتوبر 2019 ، إضافة إلى نتائج اجتماعات مجلس وزراء النقل العرب في دورته 32 الذي عقد في الاسكندرية بالأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري خلال الفترة من 12-14 نوفمبر 2019 ، وناقشت اللجنة القمة العربية الأوروبية الثانية التي ستعقد في بيروت في سبتمبر 2020 ، وكذلك أهمية اتفاقية الضمانات الدولية على المعدات المنقولة وبروتوكول الطائرات ( كيب تاون ) كما وضعت اللجنة البرنامج التدريبي للمنظمة في مجال النقل الجوي للفترة 2021/2022 للتدريب والتكوين وتنمية القدرات البشرية للعاملين في مجال النقل الجوي بالدول العربية.



## المجلس التنفيذي للمنظمة العربية للطيران المدني يعقد اجتماعه الثاني والستون بالرباط



والتوصيات من أهمها اعتماد توصيات لجنة النقل الجوي الصادرة في اجتماعها الثاني والأربعين، واعتماد توصيات لجنة الملاحة الجوية الصادرة في اجتماعها الحادي والأربعين وكذا توصيات لجنة السلامة الجوية الصادرة في اجتماعها الثالث والأربعين، ولجنة أمن الطيران في دورتها الثلاثون وكذا لجنة البيئة في اجتماعها السابع عشر.

وأوصى المجلس التنفيذي، باعتماد توصيات لجنة الخبراء المعنية بتطوير عمل المنظمة، والمتمثلة أساساً في الخطة الاستراتيجية العامة للمنظمة للفترة 2020-2022، وكذا مقترح الهيكل التنظيمي الجديد للمنظمة.

كما تطرق الاجتماع لمشروع نظام اللجان الفنية الذي تم اعداده في الاجتماع السابق للجنة الخبراء، ولآلية إدارة صندوق الدعم الفني في مجال الطيران المدني والذي تم اعتماده بالاجتماع السابق للمجلس التنفيذي.

مدير عام المنظمة، تقريراً عن أنشطة وأعمال الإدارة العامة للمنظمة استهله بتوجيه الشكر لأعضاء المجلس التنفيذي على دعمهم المتواصل للإدارة العامة للمنظمة، وللأمانة العامة لجامعة الدول العربية على مشاركتها في هذه الدورة وحرصها على المساهمة في تفعيل العمل العربي المشترك، مبرزاً أهم إنجازات المنظمة وأنشطتها الفنية، وما قامت به الإدارة العامة من إجراءات لمتابعة تنفيذ القرارات الصادرة عن الجمعية العامة الاستثنائية للمنظمة ومجلسها التنفيذي في دورته السابقة، كما تطرق التقرير لأعمال وأنشطة الإدارة العامة خلال الفترة الماضية والفعاليات التي شاركت فيها الإدارة العامة.

وناقش الاجتماع عددا من الموضوعات التي تضمنها جدول الأعمال والتوصيات المرفوعة ضمن تقارير اجتماعات اللجان الفنية للمنظمة، وما يستجد من موضوعات على جدول الأعمال، حيث اتخذت مجموعة من القرارات

الرباط-عقد المجلس التنفيذي للمنظمة العربية للطيران المدني، اجتماعه الثاني والستون بالرباط، برئاسة سعادة الدكتور محمد بن ناصر بن علي الزعابي، رئيس المجلس التنفيذي، الرئيس التنفيذي للهيئة العامة للطيران المدني بسلطنة عمان، وحضور السادة أعضاء المجلس، وممثل الأمانة العامة لجامعة الدول العربية والإدارة العامة للمنظمة. وقد أكد سعادة الرئيس أهمية الاجتماع والمواضيع المدرجة على جدول أعماله، كما بارك لمعالي الشيخ/ سلمان صباح السالم الحمود الصباح رئيس الطيران المدني بدولة الكويت الشقيقة على انتخابه نائبا أولا لرئيس الجمعية العمومية للإيكاو في دورتها الـ 40 التي انعقدت بمدينة مونتريال - كندا خلال الفترة الممتدة من 24 سبتمبر إلى 4 أكتوبر 2019م، كما بارك أيضاً للدول الأعضاء التي حصلت على عضوية مجلس الإيكاو للفتين الثانية والثالثة للفترة 2019 - 2022.

وقدم سعادة المهندس/ عبد النبي منار،

## اختتام أشغال ندوة حول «الابتكار والأمن الإلكتروني» في مراكش



تهديدات أمن الطيران المدني»، و «مفاتيح وتحديات الصناعة في مجال تحسين التكنولوجيات ضد الهجمات السيبرانية».

وتطرق المشاركون إلى تأثير الابتكار على أمن الطيران المدني واستعراض آخر الحلول المبتكرة المتصلة بأمن الطيران المدني، وكذا التهديدات القائمة وتدابير التخفيف، لاسيما في الممارسات الصناعية المرتبطة بالأمن السيبراني.

ومكن هذا الحدث الإقليمي المشاركين والجمهور من تقاسم المعطيات والمعلومات ومقتضيات دولية أخرى على صلة بالأمن السيبراني وتحديد المداخل الأساسية لبلورة خارطة طريق مشتركة تقلص من حجم التهديدات.

ونظم على هامش الندوة، معرض تفاعلي عرضت فيه أحدث التقنيات في مجال أمن الطيران المدني ومجموعة من المنتجات والخدمات، إذ شكل فرصة للمشاركين للتعرف والتواصل مع المصنعين ومقدمي الخدمات على علاقة بالمجال.

نظام النقل الجوي والمحافظة على أمن منظومات الطيران المدني، مجدداً التأكيد على انخراط المنظمة في مواصلة سياستها لفائدة نقل جوي آمن وتنافسي، وأن هذه الندوة الإقليمية مكنت المشاركين من التواصل والنقاش حول قضايا مهمة على صلة بالمجال.

وشارك في هذه الندوة، التي نظمتها المنظمة العربية للطيران المدني، على مدى ثلاثة أيام، بشراكة مع المؤتمر الأوروبي للطيران المدني واللجنة الإفريقية للطيران المدني وبدعم من وزارة السياحة والنقل الجوي والصناعة التقليدية والاقتصاد الاجتماعي والتضامني (المديرية العامة للطيران المدني) المملكة المغربية، حوالي 30 خبيراً دولياً أطروا وأداروا مختلف دورات هذا اللقاء، الذي يعتبر الأول من نوعه الذي ينظم من طرف ثلاث منظمات أساسية في المنطقة، وكذا أزيد من 140 مشاركاً يمثلون أربعين بلداً وسبع منظمات دولية و15 فاعلاً صناعياً.

وناقشت الندوة، «البيئة التشريعية والقانونية في مجال الطيران المدني»، و «مساهمة التكنولوجيا والابتكار في محاربة

مراكش-اختتمت أشغال الندوة الإقليمية حول موضوع «الابتكار والأمن الإلكتروني» في مجال الطيران المدني.

وأكد المهندس عبد النبي منار، المدير العام للمنظمة العربية للطيران المدني، على أهمية التعاون والعمل الجماعي وترجمة الجهود بين مختلف الأطراف المعنية، من أجل مواجهة التهديدات المتصلة بمجال الأمن الإلكتروني.

وأوضح خلال كلمته، أن التكنولوجيات الجديدة تمثل أدوات أساسية في قطاعات الأنشطة كافة، وأن الطيران المدني لا يشكل استثناء مقارنة مع هذا الواقع، مشيراً إلى أن العمل المنجز على مستوى المطارات من قبل الأطراف المعنية ومصالح الطيران أظهر أهمية الوعي بالمخاطر المتصلة بالأمن الإلكتروني، والاستثمار المتزايد في هذا المجال.

وأضاف أن العمل المنجز من طرف المنظمة العربية للطيران المدني توج بصياغة إستراتيجية مفصلة في مجال الأمن الإلكتروني، قصد حماية المواطنين من التهديدات التي قد تمس الثقة في

انعقاد الاجتماع الثالث لفريق عمل إدارة تدفق  
الحركة الجوية (ATFM TF) والاجتماع الثالث لفريق  
عمل كأس العالم 2022  
FIFA World Cup 2022 TF) في عمان



عمان- في إطار التنسيق والتعاون المستمر مع المنظمات الدولية والإقليمية المماثلة، شاركت المنظمة العربية للطيران المدني في الاجتماع الثالث لفريق عمل إدارة تدفق الحركة الجوية (ATFM TF) والاجتماع الثالث لفريق عمل كأس العالم 2022 (World Cup 2022) لدول منطقة الشرق الأوسط التابعين للمكتب الإقليمي لمنظمة الطيران المدني الدولي المنعقدان بمدينة عمان في الفترة من 12-14 يناير 2020.

يهدف الاجتماعان اللذان حضرهما ثمانية وأربعون (48) مشاركا من (08) دول وست (6) منظمات دولية/مصنعين، إلى تبادل الخبرات والاتفاق على منهجية تنفيذ التعاون في مجال إدارة تدفق الحركة الجوية بالمنطقة وتحقيق أهداف فريق العمل حول إدارة تدفق الحركة الجوية وإدارة فعاليات كأس العالم 2022، الشيء الذي لا يمكن تحقيقه دون التعاون والدعم والمساهمة من جميع أصحاب المصلحة.

ومن أهم مخرجات الاجتماعين، تعديل خارطة طريق تنفيذ مشروع إدارة تدفق الحركة الجوية في منطقة الشرق الأوسط بالإضافة إلى إعداد النسخة الأولى للمنهجية التشغيلية لمشروع إدارة تدفق الحركة الجوية (ATFM ConsOps) وتعديل مسودة خارطة الطريق لفعاليات كأس العالم 2022 المتضمنة للإجراءات وخطة عمل معالجة القضايا المرتبطة بزيادة الحركة الجوية المتوقعة خلال فعاليات كأس العالم 2022 وغيرها من الأحداث الكبرى، والتي سيكون لها تأثير كبير على الحركة الجوية داخل وخارج منطقة الشرق الأوسط.

تفاصيل أكثر حول هذين الاجتماعين متوفرة على موقع واب المنظمة العربية للطيران المدني تحت العنوان التالي: [www.acac.org.ma](http://www.acac.org.ma)

دورة حول «اقتصاديات النقل الجوي» في تونس



تونس- نظمت المنظمة العربية للطيران المدني، دورة حول «اقتصاديات النقل الجوي» وذلك من 10 الى 14 فبراير 2020، بمشاركة 20 إطارا يمثلون سلطات الطيران المدني في تونس وليبيا والعراق وشركتي الطيران التونسية ونوفليير.

وشكلت الدورة التدريبية، التي أطرها السيد مصطفى ملحوي، خبير ومستشار في المالية والطيران، فرصة للمشاركين لاكتساب معلومات في الاقتصاد والمالية المختصة بالنقل الجوي وتقنيات تقييم تسيير شركات الطيران والمطارات والمقاولات العاملة بالمطارات وأيضا العمل بالتقنيات المستعملة في اقتصاد النقل الجوي بما فيها توقعات عدد المسافرين، الدخل، المصاريف، الاستثمارات، بالإضافة الى منح القدرة على تحليل عمليات شركات الطيران والمطارات قصد تخطيط أفضل.

صودر كتاب «دليل التداريب» 2020



الرباط- صدر عن المنظمة العربية للطيران المدني، ضمن سلسلة منشوراتها لسنة 2020 كتاب «دليل التداريب» 2020، يتضمن التداريب التي تعتمده المنظمة تنفيذها خلال هذا العام.

ويحتوي الكتاب الذي يتكون من 113 صفحة على مجموعة من التداريب المهمة التي تستهدف الكوادر العاملة في قطاع الطيران المدني بالدول العربية.



## المنظمة العربية للطيران المدني تشارك في الاجتماع السادس للجنة قيادة الملاحة بالأقمار الصناعية لمنطقة إفريقيا بروتوكسيل



الصناعية (JPO) والمتعلقة بـ « المسائل التنظيمية والمؤسسية بشأن جوانب تنفيذ خدمات تعزيز الملاحة عبر الأقمار الصناعية ، في إطار مذكرة تفاهم JPO و ACAO الموقعة في عام 2017. وقد رحب الحاضرون بهذا النشاط المشترك وأعربوا عن دعمهم وذلك من خلال تقديم عروض مرئية وترشيحهم لمنظورهم للحضور والمشاركة الفعالة في هذا النشاط.

كما تم تقديم عروض مرئية من قبل الجانب GSA و ESSP و ASECNA حول توسعة تغطية نظام تعزيز الملاحة بالأقمار الصناعية ومدى جاهزيته استخداماته في مختلف مجالات النقل: الجوي والبحري والبحري.

وتعتبر المنظمة العربية للطيران المدني التي تضم عشر دول عربية افريقية، إحدى منظمات الجامعة العربية والتي أنشأت لدعم العمل العربي المشترك في مجال الطيران المدني قصد تنمية وتطوير الطيران العربي ليستجيب لحاجيات الأمة العربية في نقل جوي آمن وسليم ومنتظم ومشارك في التنمية المستدامة وفي تناول شرائح مختلفة من المجتمع العربي.

البيئة التحتية والطاقة، والسيد/محاما وودراقو، مدير الموارد البشرية والعلوم والتكنولوجيا، كلمتين رحبا فيهما بالحاضرين وأكدوا على أهمية المضي قدما في أعمال تنفيذ منظومة الملاحة بالأقمار الصناعية بالقارة الإفريقية، مبرزين إيجابيات هذه المنظومة وخاصة منها المتعلقة بالرفع بالسلامة الجوية وتأكيد الجانب الأوروبي لمواصلة الدعم لهذه المنظومة.

هدف الاجتماع إلى متابعة مدى تنفيذ أهم التوصيات والقرارات المعتمدة خلال اجتماعات اللجنة التنفيذية السابقة وتقديم البرامج والنشاطات المخطط لها بالنسبة للفترة 2021-2022 قصد مناقشتها واعتمادها ومتابعة مدى التقدم في إعداد الخاصيات الفنية حول دراسة الجدوى الاقتصادية والفنية لتنفيذ منظومة الأقمار الصناعية بالمنطقة الإفريقية والمخطط إنجازها قبل منتصف عام 2020.

وفي هذا الإطار، قدم المهندس محمد رجب، ممثل المنظمة العربية للطيران المدني عرضاً حول ورشة العمل المشتركة مع المكتب الإفريقي للملاحة بالأقمار

بروتوكسيل- في إطار التعاون والتسيق بين المنظمة العربية للطيران المدني والمنظمات الدولية والإقليمية في مجال الملاحة الجوية والانفتاح على عالم صناعة الطيران، وتفعيل دورها كبيت خبرة يساهم في إثراء الطيران المدني العربي بدراسات وبحوث إقليمية، شاركت المنظمة العربية للطيران المدني بالاجتماع السادس للجنة قيادة الملاحة بالأقمار الصناعية لمنطقة إفريقيا الذي انعقد ببليجيكا يومي 13 و 14 فبراير 2020، إلى جانب 25 مشاركا ممثلين عن المكتب الإفريقي للملاحة بالأقمار الصناعية (JPO) والمفوضية الأوروبية (EC) ومفوضية اتحاد الإفريقي (AUC) والوكالة الإفريقية لسلامة الملاحة الجوية (ASECNA) ومنظمة الطيران المدني الدولي (ICAO) والوكالة الأوروبية العالمية لأنظمة الملاحة بالأقمار الصناعية (GSA) ومزود خدمات القمر الصناعي الأوروبي (ESSP) وأغلب الجماعات الاقتصادية الإقليمية الإفريقية RECs.

افتتح الاجتماع السيد/فايبو دي ستفانو، ممثل المفوضية الأوروبية، قبل أن يلقي ممثلي مفوضية الاتحاد الإفريقي (AUC) السيد/الشيخ ولد بدة، مدير

## المهندس عبد النبي منار يشارك في أشغال الدورة 105 للمجلس الاقتصادي والاجتماعي على المستوى الوزاري

وتطرقت الدورة أيضا لمناقشة بند إعداد الملفات الاقتصادية والاجتماعية للقمّة العربية العادية التي كان مقررا عقدها في مارس 2020، وايضا اعداد الموضوعات المقترح إدراجها في مشروع الملف الاقتصادي والاجتماعي المرفوع للقمّة العربية الافريقية في دورتها الخامسة بالملكة العربية السعودية، إضافة إلى بحث مجمل قضايا العمل العربي الاقتصادي والاجتماعي المشترك.

كما تضمنت الدورة المصادقة على تقرير وقرارات الدورة 32 لمجلس وزراء النقل العرب والذي كان قد تطرق لقانون الاتحاد الأوروبي حول المنافسة العادلة في النقل الجوي، ودور التكتل العربي والجهود المبذولة لحماية المصالح العربية المشتركة في مجال النقل الجوي، من خلال تضمين القرار بضمانات لعدم استخدام القانون الأوروبي ضد القوة التنافسية لشركات الطيران العربية والشركات غير الأوروبية.

وتمت الموافقة أيضا على تقرير وتوصيات الاجتماع الاستثنائي للجنة المنظمات للتنسيق والمتابعة المنبثقة عن المجلس الاقتصادي والاجتماعي، والذي من خلاله تم الموافقة على تقرير وتوصيات اللجنة الفنية المعنية بدراسة الأنظمة الأساسية الموحدة للمنظمات العربية المتخصصة.

جدير بالذكر ان هذه الدورة عرفت تسليم الرئاسة من معالي وزير الاقتصاد الوطني لدولة فلسطين رئيس الدورة السابقة لمعالي وزير المالية لدولة قطر رئيس الدورة الحالية.



القاهرة-شارك سعادة المهندس عبد النبي منار، مدير عام المنظمة العربية للطيران المدني في أشغال الدورة 105 للمجلس الاقتصادي والاجتماعي على مستوى وزراء المالية والاقتصاد والتجارة، وذلك للمصادقة على مشاريع القرارات الصادرة عن توصيات اجتماع كبار المسؤولين واللجنتين الاجتماعيتين والاقتصادية، حيث عرفت هذه الدورة دراسة بند منطقة التجارة الحرة العربية الكبرى وتطورات الاتحاد الجمركي العربي والذي يعتبر محور أعمال هذه الدورة لما يتضمنه هذا البند من نقاط مهمة تتمثل في تطوير لائحة القواعد الاجرائية المتعلقة بآلية فض المنازعات في إطار منطقة التجارة الحرة العربية الكبرى وكذلك اتفاقية التعاون الجمركي وتحرير التجارة في الخدمات بين الدول العربية، كما تم الترحيب بالدور الذي يقوم به الجهاز العربي للاعتماد كأحد أعمدة البنية التحتية للجودة في إطار منطقة التجارة الحرة العربية الكبرى.

## المنظمة العربية للطيران المدني تصدر ترجمة « اللائحة التنظيمية لحماية المنافسة في النقل الجوي » باللغة العربية



الرباط-صدر حديثا عن المنظمة العربية للطيران المدني، ترجمة «اللائحة التنظيمية لحماية المنافسة في النقل الجوي» (2019/712)، الصادرة عن البرلمان والمجلس الأوروبي وإلغاء اللائحة (EC) رقم 2004/868، باللغة العربية. تعتبر اللائحة التنظيمية لحماية المنافسة في النقل الجوي لبنة جديدة تعزز المنظومة العالمية لقطاع النقل الجوي. جدير بالذكر أن المنظمة العربية للطيران أصدرت ضمن سلسلة منشوراتها لعام 2019، بالإضافة الى مجلة «الطيران العربي» الدورية، إصدارات أخرى ك: «اللائحة الاسترشادية لحقوق المسافرين الجوي» وكتيب «دور المنظمة العربية للطيران في تحقيق أهداف التنمية المستدامة 2030» و كتاب «دليل التدريب» وغيرها من المنشورات التي تهتم بقطاع الطيران المدني.

## الرباط تحتضن اجتماع خبراء الإحصائيات بالدول الأعضاء في المنظمة العربية للطيران المدني



الرباط-احتضن مقر المنظمة العربية للطيران المدني، اجتماع خبراء الإحصائيات بالدول العربية الأعضاء يومي 5/4 مارس 2020.

شارك في الاجتماع ممثلو كل من المملكة العربية السعودية، جمهورية العراق، جمهورية مصر العربية والجمهورية الإسلامية الموريتانية، كما حضر ممثل عن الاتحاد العربي للنقل الجوي كمراقب.

افتتح الاجتماع السيد خالد عنتر، خبير النقل الجوي بالمنظمة نيابة عن المهندس عبد النبي منار، مدير عام المنظمة، إذ رحب بالمشاركين في الاجتماع وقدم لهم ولسلطاتهم الشكر على اهتمامهم لحضور هذا الاجتماع الهام للعمل سويا من أجل إنشاء قاعدة البيانات الإحصائية بالمنظمة لدعم اتخاذ القرار في الدول الأعضاء، وبعد المناقشات توصل الحاضرون إلى النتائج التالية:

● توحيد احتساب عدد الركاب والبضائع

الحاسب الآلي لقاعدة البيانات ووعد الجانب السعودي بذلك بعد الحصول على الموافقات من السلطة المختصة

● تكوين فريق خبراء الإحصائيات من الدول الأعضاء بالمنظمة لمتابعة تنفيذ قاعدة البيانات وتطويرها ويجتمع الفريق كلما دعت الحاجة لذلك.

في الدول الأعضاء

● توحيد موعد موافاة المنظمة بالبيانات الإحصائية خلال ستين يوما من نهاية كل شهر كحد أقصى على أن تلتزم الدول بتقديم البيانات في الموعد المحدد

● طلبت المنظمة من وفد المملكة العربية السعودية مساعدتها بتقديم برنامج

## اختتام دورة «قانون الجو» في تونس



تونس-اختتمت دورة قانون الجو التي نظمت باستضافة كريمة من سلطة الطيران المدني بالجمهورية التونسية.

وقام بتقديم المحاضرات الدكتور سلمان المصري وأشرف على الدورة خالد عنتر، خبير النقل الجوي بالمنظمة العربية للطيران المدني.

هدفت الدورة الى تزويد المشاركين بالاتفاقيات الدولية والإقليمية التي تنظم النقل الجوي، وهو ما سيمكنهم من أداء وتطبيق القوانين الدولية في مجال الطيران المدني.

## بيان مشترك للمنظمة العربية للسياحة والمنظمة العربية للطيران المدني والإتحاد العربي للنقل الجوي



احتواء انتشار الوباء بأقل ضرر ممكن على صحة الناس أولاً والعودة السريعة لتحفيز الدورة الاقتصادية لما فيه خير للناس جميعاً.

والجدير بالذكر فإن قرارات القمم العربية التي صدرت منذ عام 2001 وحتى 2019 بهدف دعم صناعة السياحة فقد اشتملت على اعتبار السياحة صناعة استراتيجية تمنح كافة التسهيلات الائتمانية والضريبية التي تتمتع بها صناعات التصدير، دعم السياحة العربية البينية وجذب المزيد من السياحة الأجنبية إلى المنطقة العربية، تحرير النقل الجوي بين الدول العربية، والعمل على إرساء مبدأ مساواة السائح العربي بالمواطن وعدم التمييز بينهما في أسعار الفنادق والطيران ورسوم المواقع والمزارات السياحية، وتكليف مجلس وزراء النقل العرب بالإسراع في وضع اتفاقية عربية لنقل الركاب براً بين الأقطار العربية، وبحث الوسائل الممكنة للحد من اشتراط تأشيرات الدخول للمواطنين العرب، وتقديم تسهيلات ملموسة في منح التأشيرات وفي مدتها، من خلال الإسراع في إدخال أنظمة الربط الآلي اللازمة، وتكليف وزراء السياحة والإعلام العرب بالتنسيق فيما بينهم للقيام بعمليات مشتركة، لإبراز الصورة الحضارية والإنسانية للعرب والمسلمين عالمياً، وتشجيع وتطوير حركة السياحة إلى المنطقة العربية وزيادة فعاليتها، دعم التنمية السياحية العربية والتكامل السياحي العربي، التأكيد على دور مؤسسات التمويل العربية والإقليمية في تمويل إعداد دراسات الجدوى الخاصة بالمشروعات السياحية العربية المشتركة تشجيعاً للقطاع الخاص على الاستثمار فيها، تقرير واقع السياحة في الدول العربية ومتطلبات تنشيطها ومقترحات تطويرها، الموافقة على الإطار العام للاستراتيجية السياحية العربية، توفير المناخ الملائم للاستثمار في القطاع السياحي لتشجيع القطاع الخاص العربي على زيادة استثماراته في القطاع وتنمية وتأهيل الكوادر العربية المشتغلة في صناعة السياحة، الموافقة على مبادرة التكامل بين السياحة والتراث الحضاري في الدول العربية

\*\* صدر هذا البيان عن معالي الدكتور بندر بن فهد آل فهيد - رئيس المنظمة العربية للسياحة، وسعادة المهندس عبدالنبي منار - المدير العام للمنظمة العربية للطيران المدني، وسعادة الأستاذ عبدالوهاب فحاحة - الأمين العام للإتحاد العربي للنقل الجوي.

- تقديم إعفاءات ضريبية للقطاعات المعنية لمدة سنتين على الأقل.
- اقرار خطط انقاذ وتحفيز مالي للمؤسسات ذات العلاقة لضمان استمرارية كوارها الوظيفية في العمل وذلك لتوفير شبكة امان اجتماعية، اضافة الى توفير عودة سريعة للعمل فور زوال هذه الغمة.
- أن تطلب الحكومات من المقرضين وموردي الخدمات توفير فترة سماح للمؤسسات المعنية قبل استئناف تسديد مدفوعاتهم.
- أن يقوم مشغلو المطارات ومقدمو خدمات الملاحة الجوية بإعفاء شركات الطيران من دفع رسوم إيواء الطائرات وأيضاً إلغاء أو تخفيض الرسوم الأخرى لاستخدام المطارات والمجال الجوي لفترة طويلة نسبياً لتعزيز الجاذبية السياحية للمقاصد.
- تعويض التكاليف الإضافية الجديدة على الشركات المعنية التي تتعلق بإجراءات الاحتواء والتعقيم.
- إلغاء تأشيرات السفر أو تبسيطها قدر المستطاع فضلاً عن تقليص التكلفة أو إلغاؤها.
- تقليص «الحواجر غير الضرورية» في الموانئ والمطارات.
- تخفيض الضرائب على المسافرين مثل ضريبة السفر جواً وضرائب الإقامة في الفنادق.
- رفع ميزانيات الترويج للأماكن والمقاصد السياحية.

كما دعت هذه المنظمات الحكومات الى إعطاء قطاع السياحة والسفر كافة الامتيازات التي يحصل عليها القطاع الصناعي كونه محرك لكافة الصناعات الأخرى بشكل مباشر أو غير مباشر، بالإضافة إلى تقديم منح وتسهيلات مالية للشركات الصغيرة والمتوسطة.

وأكدت المنظمات الثلاث بأنه تم تكوين فريق عمل لإدارة الازمة السياحية في العالم العربي ضم عدد من أصحاب المعالي الوزراء المعنيين بالسياحة بالإضافة للمنظمات الثلاث وذلك لمتابعة الحدث وايجاد حلول لكافة المشاكل التي قد تطرأ جراء هذه الازمة، وبأنه سيقام ورش عمل ودورات تدريبية مشتركة فور انتهاء الازمة بمشيئة الله تعالى للمعنيين في الثلاث قطاعات لتجاوز آثار الخسائر وللنهوض بهذه الصناعة الكبرى

وتأمل المنظمة العربية للسياحة والمنظمة العربية للطيران المدني والإتحاد العربي للنقل الجوي أن يتم

يواجه قطاع السياحة والسفر أزمة لم يشهدها في تاريخه نتيجة لإنتشار وباء فيروس كورونا المستجد، حيث يتوقع أن تؤدي هذه الأزمة إلى خسارة عالمية بأكثر من 75 مليون وظيفة يدعمها هذا القطاع الحيوي الذي يعتبر من القطاعات الاقتصادية الأساسية مساهماً بنسبة 10.4 بالمئة في الناتج المحلي الاجمالي العالمي.

وفي العالم العربي ألغيت ملايين الحجوزات حتى الآن لدى شركات الطيران والفنادق في مختلف الدول، وتوقف التوافد إلى المقاصد السياحية العربية الرائدة عالمياً، وألغيت آلاف الرحلات لشركات الطيران العربية، وتوقفت 800 طائرة تابعة لها في المطارات حتى الآن. وبإختصار فإن هذا القطاع الحيوي الذي يمثل كمتوسط 14.2 بالمئة من الناتج المحلي الإجمالي للبلدان العربية قد خسر منذ بداية العام وحتى أواخر مارس 2020، حوالي 25 مليار دولار أميركي في إيرادات السياحة و8 مليار دولار أميركي كخسائر في إيرادات شركات الطيران العربية، و12.96 مليار دولار أميركي في الاستثمارات السياحية، والأهم من ذلك هو تهديد خسارة حوالي مليون وظيفة دائمة و مئات الآلاف من الوظائف الموسمية في العالم العربي تعتمد في معيشتها على قطاع السياحة والسفر.

لذا، إدراكاً من المنظمة العربية للسياحة والمنظمة العربية لطيران المدني والإتحاد العربي للنقل الجوي لحجم هذه الأزمة ولدور قطاع السياحة والسفر في التنمية المستدامة وفي تحفيز النمو السريع للقطاعات الاقتصادية الأخرى بعد انتهاء الأزمة الحالية بإذن الله، قررت المنظمات الثلاث تشكيل فريق استراتيجي إقليمي يضم ممثلين عنها والمعنيين بقطاع السياحة والسفر في العالم العربي للنظر في سلسلة من التدابير والخطط العملية التي من شأنها دعم عودة هذا القطاع للقيام بدوره الطبيعي في التنمية المستدامة وتشجيع الحكومات العربية على تبنيها فور الخروج من الأزمة.

وترى هذه المنظمات انه من الضروري قيام الحكومات العربية بتبني بعض الخطوات التي من شأنها المساعدة في إنطلاقة سريعة للمساهمة الاقتصادية لقطاع السياحة والسفر عند انتهاء هذه الأزمة والتي تتماشى مع قرارات القمم العربية والتي صدرت منذ عام 2001 حتى تاريخه حيث أكدت على دعم القطاع السياحي ومن أهم الخطوات المقترحة هي:



## SECURITY RISK IS A STRATEGIC MATTER ENGAGE THE RIGHT EXPERTISE



### “GLOBAL SECURITY SOLUTIONS”

CLOUD SYSTEM SECURITY DESIGN • NETWORK AND WEBSITE MONITORING • DATA ENCRYPTION • INFORMATION SECURITY MANAGEMENT SOLUTIONS • IDENTITY AND ACCESS MANAGEMENT • VULNERABILITY DETECTION • CYBER THREAT PREVENTION • CYBER CRISIS MANAGEMENT • TECHNICAL SUPPORT FACILITIES • POLICY AND STATUTORY COMPLIANCE AUDITS • INTRUSION TESTING AND BENCHMARKING • CYBER INFRASTRUCTURE SECURITY DIGITAL PRESERVATION • BUSINESS CONTINUITY • CYBER SECURITY ARCHITECTURE DESIGN CYBER SECURITY SURVEILLANCE SYSTEMS • VULNERABILITY PREVENTION TRAINING

[info@alomragroup.com](mailto:info@alomragroup.com) • [www.alomragroup.com](http://www.alomragroup.com)



## بروتوكول تعديل اتفاقية مونتريال يدخل حيز التنفيذ



على متن الطائرة وتجرى مرتكبيها، كما نص على توسيع نطاق السلطة القضائية على الأفعال غير المشروعة على متن الطائرات لتشمل دولة تسجيل الطائرة ودولة الهبوط.

إلى جانب منح البروتوكول صلاحية اتخاذ التدابير الوقائية لكل من قائد الطائرة وحارس الأمن فيها، ضد أي شخص يشتبه به، إضافة إلى منح البروتوكول حصانة لقائد الطائرة وكافة طاقمها وحارس الأمن فيها والمالك والمشغل والركاب، من المتابعة القضائية في القضايا المرفوعة من قبل الشخص الذي اتخذ التدابير ضده.

إلى جانب مسائل أخرى عالج فيها البروتوكول كافة أوجه القصور التي تضمنتها بعض أحكام اتفاقية طوكيو فيما يتعلق بالجرائم المرتكبة على متن الطائرات، ويشكل انضمام الدول العربية إلى هذا البروتوكول دعماً وتأكيداً على موقفها فيما يتعلق بأمن وسلامة الطيران المدني الدولي.

على تعزيز الأحكام المتعلقة بأمن الطيران على الصعيد العالمي من خلال الاعتراف قانوناً بسلطات حراس الأمن على متن الطائرات ومنحهم الحماية القانونية.

### التعديل جاء استجابة للوضع الراهن

جاءت فكرة هذا البروتوكول المعدل للاتفاقية، استجابة للوضع الراهن للطيران المدني الدولي، ونتيجة لتزايد خطورة وعدد الحوادث المتعلقة بعدم انضباط بعض الركاب على متن الطائرات، وما ينطوي على ذلك من تهديد لسلامة وأمن الطائرات والركاب وطاقم الطائرة. ونتيجة لذلك كان لابد من النظر في إمكانية تجاوز التدابير الطوعية والانتقال إلى إعداد إطار عالمي على شكل وثيقة دولية لتأمين رحلات تتسم بالسلامة والأمن والانتظام.

يشار إلى أن بروتوكول مونتريال 2014 تضمن تعديل كافة المسائل المتعلقة بتعريف الجرائم وتحديد السلوكيات المهددة للنظام

مونتريال-دخل بروتوكول تعديل اتفاقية مونتريال بشأن الجرائم وبعض الأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات، حيز التنفيذ منذ فاتح يناير 2020، بعد أن حُرر في مونتريال في 2014/4/4.

ويعدّل بروتوكول مونتريال 2014 الاتفاقية بشأن الجرائم وبعض الأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات، التي حُررت في طوكيو في 1963/9/14 (اتفاقية طوكيو، 1963).

وفي هذا الصدد، قالت الأمين العامّة للإيكاو، ان البروتوكول يعالج مسألة تصاعد وتيرة الوقائع التي تنطوي على سلوك غير منضبط ومشاغب على متن الطائرات، وذلك من خلال إدخال تحسين ملموس على قدرة الدول على توسيع نطاق الاختصاص القضائي بشأن الجرائم والأفعال المعنية لكي يغطي دولة المشغل الجوي ودولة الهبوط.

وأضافت ان البروتوكول سيعمل كذلك

## معرض الطيران بالكويت فرصة لإلقاء الضوء على مستجدات القطاع



وأوضح بهبهاني أن اليوم الأول في المعرض خصص للمدعوين الرسميين، واليوم الثاني لرجال الأعمال والمعينين بقطاع الطيران، والثالث والرابع للجمهور.

### صناعة الطيران حققت نمواً إيجابياً رغم تذبذبات الاقتصاد العالمي

ويرى عادل البنوان، الرئيس التنفيذي لشركة ألافكو لتمويل شراء وتأجير الطائرات، أن صناعة الطيران العالمية، ورغم التذبذبات التي شهدتها الاقتصاد العالمي في 2019، تمكنت من تحقيق نمو إيجابي.

وقال البنوان في تصريحات على هامش فعاليات المعرض، إن الإيرادات الإجمالية المتوقعة لصناعة الطيران يتوقع أن تصل في العام الجاري إلى 872 مليار دولار مقارنة مع 838 مليار دولار في عام 2019، بارتفاع 4 بالمائة.

وأشار إلى أن «الحصة العالمية من طائرات الركاب العاملة في الشرق الأوسط قد زادت بأكثر من الضعف في العقد الماضي».

وتوقع البنوان أن يزيد الطلب على صيانة الطائرات والإصلاح في الشرق الأوسط بأكثر من الضعف من 4.1 مليار دولار في عام 2016 إلى 9.35 مليار دولار بحلول عام 2025.

وأوضح أن المعرض يأتي بالتزامن مع ما تشهده الكويت من جهود كبيرة لتطوير قطاع النقل الجوي وما يتضمنه من تحديث للبنية التحتية وتنفيذ للمشاريع التطويرية في مطار الكويت الدولي ووضخ استثمارات ضخمة لرفع كفاءة التشغيل وتحسين الخدمات المقدمة للمسافرين.

### المعرض يساهم في تعزيز مكانة الكويت الإقليمية والدولية

بدوره، قال رئيس اللجنة المنظمة للمعرض، أحمد بهبهاني، إن المعرض يمثل مرحلة جديدة من التطلعات والتحديات في صناعة معارض الطيران حول العالم لاسيما وأن الكويت من أولى الدول المستثمرة في مجال الطيران التجاري بالمنطقة.

وأكد بهبهاني أن المعرض سيساهم في تعزيز مكانة الكويت الإقليمية والدولية ودعم رؤية (كويت جديدة 2035) لجعلها مركزاً تجارياً واقتصادياً لاسيما إتاحة الوصول إلى سوق عالمية كبيرة مستهلكة لصناعة الطيران المدني والعسكري.

وأشار إلى أن صناعة الطيران في منطقة الخليج العربي باتت مهمة وجاذبة من حيث الموقع الاستراتيجي، لافتاً إلى أن المعرض يهدف إلى الترويج للطيران الخاص والخدمات والصناعات الجوية في الأسواق العالمية.

الكويت- شكل معرض الطيران الذي انطلق يوم 14 يناير 2020، في دورته الثانية وسط ترحيب كبير من القائمين على الصناعة في شتى أنحاء العالم، فرصة مهمة لإلقاء الضوء على مستجدات القطاع.

وشارك في المعرض، الذي استمر حتى 18 يناير/كانون الثاني، نحو 37 دولة و200 شركة من شركات الطيران المدنية والعسكرية.

وشارك سعادة المهندس عبد النبي منار، مدير عام المنظمة العربية للطيران المدني في المعرض إلى جانب كبار المسؤولين في الطيران بالعالم والعديد من الشركات ذات الصلة بالطيران لعرض آخر ما تم التوصل إليه في مجال صناعة الطيران والتقنيات التي استجدت في القطاع.

### المعرض يتزامن مع سعي الكويت لتطوير قطاع النقل الجوي

و أكد رئيس الإدارة العامة للطيران المدني بالكويت، الشيخ سلمان الحمود الصباح، أن معرض «الكويت للطيران 2020» فرصة للاطلاع على كل ما هو جديد في عالم الطيران.

وأضاف الشيخ سلمان في كلمته الافتتاحية للمعرض، أن الحدث يحظى باهتمام ومشاركة واسعة من قبل الشركات العالمية المتخصصة ما يُعتبر منصة جاذبة لكل ما يخص صناعة الطيران ومستلزمات المطارات.

## « طيران الإمارات للآداب » يختتم فعالياته بأمسية لدعم العطاء



## مسيرة

وعبرت بلوكي عن امتنان المؤسسة تجاه المؤسسات التعليمية والاجتماعية وكل شرائح المجتمع قائلة: «أود أن أعبر عن بالغ الشكر والامتنان إلى المؤسسات التعليمية المشاركة في الإمارات، والمجتمع بكل شرائحه وأطيافه، وكذلك لا أنسى أصدقاء المؤسسة الذين يمثلون جماهيرنا المخلصة لمسيرة المهرجان منذ انطلاقتها، والذين كان لهم دور كبير في إنجاح دورة المهرجان هذا العام، ولو نظرنا إلى فريق المهرجان الرئيس لوجدناه أصغر بكثير من المسؤولية الكبرى التي يضطلع بها، لذا فإننا نعتد على تقاني المتطوعين لدينا لكون قادرين على إدارة حدث بهذا الحجم».

## أعمال أدبية

احتضن المهرجان طيفاً واسعاً من الأعمال الأدبية والفكرية والإبداعية، بدءاً من الأعمال الروائية على اختلاف أنواعها من الأعمال الرومانسية إلى روايات الجريمة، مروراً بأدب الناشئين والأطفال، والأعمال غير الروائية، مثل المذكرات والتاريخ، والعلوم، والاستكشافات، والرفاهية الاجتماعية، وانتهاءً بقيادة الأعمال.

لطيفة بنت محمد بن راشد آل مكتوم، رئيسة هيئة الثقافة والفنون في دبي، وقد نظمت الأمسية تحت عنوان «أبيات من أعماق الصحراء».

وعبرت مديرة المهرجان، أحلام بلوكي، عن بالغ سعادتها بالنجاح الكبير للمهرجان قائلة: «إننا نفخر بتقديم هذا المهرجان الأدبي النابع من قلب الإمارات إلى كل العالم الذي يكبر قلباً وقالبا كل عام. إن المهرجان مسؤوليتنا تجاه مجتمعنا والعالم، إذ يتيح مكاناً آمناً للحوار، ويقدم فرصة للتواصل والتآلف. وقد جسدت هذه الدورة من المهرجان كل ذلك من دون شك».

وتوجهت بالشكر لمجلس إدارة مؤسسة الإمارات للآداب على دعمه غير المحدود وعلى كل ما يبذلونه لإنجاح المهرجان، والراعي الرسمي طيران الإمارات، وشركاء المؤسسة، هيئة دبي للثقافة والفنون، وإلى جميع الرعاة والداعمين والشركاء.

دبي-اختتمت فعاليات الدورة الثانية عشرة من مهرجان طيران الإمارات للآداب، بأمسية استثنائية احتضنت فعاليات الموسيقى والشعر والقراءات الحية، وقد كرّست الأمسية لدعم برامج دبي العطاء التي تعنى بالأطفال اللاجئين في جميع أنحاء المنطقة.

وقد أقيمت دورة مهرجان طيران الإمارات للآداب لهذا العام برعاية كريمة من صاحب السمو الشيخ محمد بن راشد آل مكتوم، نائب رئيس الدولة، رئيس مجلس الوزراء، حاكم دبي، رعاه الله، بالشراكة مع طيران الإمارات وهيئة دبي للثقافة والفنون (دبي للثقافة).

وتوجّ حفل الختام ستة أيام من احتفالات الأدب والثقافة رفيعة المستوى، وقد استضافت دورة المهرجان أكثر من 206 كتاب من 43 دولة، إضافة إلى مجموعة كبيرة من الكتاب والمفكرين والمثقفين العرب والإماراتيين، ما يجعلها تتفوق على سابقاتها بامتياز.

وقد تشرف حضور أمسية انطلاقة اليوم الأول في الحفل بزيارة سمو الشيخة



## بعد «الايكاو».. المنظمة العربية للطيران المدني تدعو الدول العربية الى تطبيق التوصيات الدولية للتصدي لفيروس كورونا



المشاركة بتسهيلات النقل الجوي أو المسؤولية عنها».

كما دعت الايكاو أيضاً دولها الأعضاء إلى تعزيز خطط الاستعداد لإدارة المخاطر المتعلقة بتفشي الأمراض المعدية من خلال تطبيق استراتيجيات التعاون والتنسيق الفعّالة مع الجهات المعنية كافة، واسترعت انتباه الحكومات إلى التدريب الذي تقدّمه منظمة الصحة العالمية وبرنامج الترتيب التعاوني للإيكاو (CAPSCA)، وشدّدت على دعم الإيكاو لدعوة منظمة الصحة العالمية إلى التضامن الدولي للتصدي لتفشي فيروس كورونا الجديد (COVID-19).

وبغية جمع معلومات الدول بشأن تطبيق القواعد والأحكام الصادرة عن الإيكاو فيما يتعلق بموضوعات مثل امتثالها للوائح الصحية الدولية الصادرة عن منظمة الصحة العالمية، ومدى نضج تخطيطها الوطني بشأن تفشي الأمراض المعدية التي تشكل خطراً على الصحة العامة أو أحد طوارئ الصحة العامة التي تسبب قلقاً دولياً، ستباشر الإيكاو استقصاءً عبر الإنترنت لتقييم المستويات الحالية للجهوزية العالمية بحسب الدول.

الإيكاو ومنظمة الصحة العالمية (WHO) ومراكز السيطرة على الأمراض (CDC) في الولايات المتحدة ومنظمات أخرى دولية ومعنية بالطيران.

وصرّحت الأمينة العامة للإيكاو، الدكتورة فانغ ليو، معلقةً: «إننا نحثّ الدول الأعضاء في الإيكاو على التعاون والتنسيق بشأن جهوزيتها واستجاباتها الوطنية والإقليمية، وأيضاً على النظر في توفير الدعم المالي والعيني لبرنامج الترتيب التعاوني (CAPSCA)، بما في ذلك من خلال إعارة موظفين، بحيث يتمكن من تحسين كفاءته في هذا النوع من السيناريوهات». وأضافت: «إن زيادة التمويل حاسمة لاستدامة آلية التنسيق العالمية الأساسية هذه في مجالي الصحة والسفر ذات الصلة بتفشي الأمراض المعدية».

وأعلنت الدكتورة ليو: «يلقي وباء فيروس كورونا الجديد (COVID-19) وأثره على عمليات المطارات على الصعيد العالمي الضوء على الدور المهم الذي تضطلع به سلطات الصحة العامة عند الحدود الجوية، والحاجة إلى وضع إطار لسياسة وطنية فعّالة بشأن تسهيلات النقل الجوي من أجل تحديد واضح لأدوار ومسؤوليات الوزارات والوكالات والمنظمات المختلفة

الرباط-دعت المنظمة العربية للطيران المدني دولها الأعضاء إلى ضرورة تطبيق الأحكام ذات الصلة الواردة في الملحق التاسع باتفاقية شيكاغو - «التسهيلات»، والعمل على الانضمام رسمياً إلى عضوية الترتيب التعاوني للإيكاو لمنع وإدارة أحداث الصحة العامة في مجال الطيران المدني (CAPSCA)، وإنشاء لجنة وطنية لتسهيلات النقل الجوي على نحو يتسم بالفعالية، وتوضيح أدوار ومسؤوليات سلطات الصحة العامة والطيران المدني أثناء فترات تفشي الأوبئة، وذلك بغرض دعم التشغيل المتواصل والمأمون والمنتظم للخدمات الجوية العالمية والتقليص من أثر انتشار فيروس كورونا المستجد.

جاءت دعوة المنظمة بعد البيان الذي أصدرته منظمة الطيران المدني الدولي (الإيكاو) على شكل نصائح جديدة إلى دولها الأعضاء، التي حثتها على استعراض وتطبيق القواعد والتوصيات الدولية المطبّقة في مجال الطيران المدني والمتعلقة بالتصدي للأمراض المعدية.

كما ذكّرت الايكاو، الحكومات الوطنية بالإخطارات بشأن السفر والصحة المتوفرة عبر الإنترنت بشأن فيروس CO-19 المتاح للاطلاع العام والعالمي والتي أصدرت بشأن الوباء من جانب

## الرئيس التونسي يفتتح فعاليات الدورة الأولى لمعرض الطيران بمدينة جربة



الارض والبحر والفضاء فقط بتوفر الارادة الصادقة وتجاوز الصعوبات والعقبات والتعاون الكامل بين الدول العربية“، حسب قوله. كما أعرب عن الفخر بالكفاءات التونسية في مجال قيادة الطائرات وصنمها، مشيراً الى وجوب رسم سياسة واضحة لمزيد النهوض بقطاع الطيران العسكري. وقام رئيس الجمهورية بجولة وسط مدينة جربة حومة السوق شملت سوق الربع والحارة التي يقيم بها اليهود.

وكانت تشكيلة من الجيوش الثلاثة قد أدت له التحية لدى حلوله بالمطار، قبل تحية العلم المضدى على أنغام النشيد الوطني.

رسمت لوحات جميلة زينت سماء جزيرة الاحلام.

وقد تولت طائرات عسكرية تونسية نفث ألوان العلم التونسي، بالإضافة الى تنفيذ عرض للقفز بالمظلات نفذته القوات الخاصة التي رفعت الراية الوطنية.

والتقى لدى افتتاحه المعرض بعدد من الشخصيات ومن ممثلي شركات عالمية كبرى مختصة في مجال صناعات الفضاء العسكري والمدني واطلع على أحدث التطورات في هذه الصناعة.

وأكد في تصريح إعلامي تطلع تونس بفضل كفاءاتها وإمكانياتها الى أن تكون من مصنعي الطائرات، و“أن تسيطر على

جربة-افتتح فخامة رئيس الجمهورية التونسية، القائد الأعلى للقوات المسلحة قيس سعيد ، فعاليات المعرض الدولي للطيران والدفاع الذي احتضنته تونس لأول مرة بمطار جربة جرجيس الدولي بمشاركة 100 شركة عارضة من عدة دول إفريقية وأوروبية وأمريكية، وبحضور شخصيات ووفود من نحو 40 دولة، يتقدمهم سعادة المهندس عبد النبي منار، مدير عام المنظمة العربية للطيران المدني.

وتابع رئيس الجمهورية رفقة وزير الدفاع الوطني والنقل، استعراضا عسكريا تونسيا وسعوديا نفذته طائرات اف 5 لجيش الطيران التونسي والصقور الخضر للطيران الملكي السعودي، والتي

## الدوحة تحتضن النسخة الثانية من قمة «كابا» للسياسة الجوية وتنظيم الطيران



السماء المفتوحة لن تجني ثمارها في حال استمرار العقوبات التنظيمية الحالية.

وخلال مؤتمر صحافي على هامش قمة «كابا» أوضح الباكر أن «القطرية» ما زالت تتوسع في وقت تخفض فيه شركات الطيران العالمية أنشطتها، مبينا أن الناقل الوطنية لقطر ستطلق العام الجاري 11 وجهة جديدة حول العالم، كما ستسلم 40 طائرة جديدة من بين 290 طائرة تحت الطلب، على أن تخرج من أسطولها 14 طائرة في العام نفسه.

وأعلن أن الناقل القطرية اشترت 49 بالمائة من الخطوط الجوية الرواندية، كما قررت بالتعاون مع الحكومة الاستثمار في مطار رواندا الذي يستوعب 10 ملايين مسافر، موضحا أن اختيار رواندا لتلك الاستثمارات نابع من آفاق الاستثمار الواعد فيها، والاستقرار الأمني والسياسي في البلاد.

وأشار إلى أن الاتحاد الأوروبي شريك مهم لإيجاد إطار عمل قانوني لاتفاقية النقل الجوي الشاملة بين قطر وأوروبا.

التي تزامنت مع فرض قيود على دخول كافة المسافرين الذين زاروا الصين، خلال الأسابيع الماضية، من قبل العديد من الدول، إلا أنه نبه إلى أن خطوط الشحن لا زالت مستمرة إلى الصين، وتحمل مساعدات وأدوية وأجهزة طبية لمساعدة الصينيين في مكافحة الفيروس المستجد.

بدوره، قال الرئيس التنفيذي لإنترناشونال إيرلاينز جروب، ويلي والش، إن التأثير الكلي لفيروس كورونا على السفر الجوي عالميا سيكون هامشيا، لافتا إلى أن شركته لم تحدد تأثير الفيروس الجديد على الطلب بالنسبة لشركات الطيران التي تمتلكها باستثناء رحلات ملغاة إلى الصين.

وأكد الباكر، خلال كلمته في افتتاح أعمال القمة، أن تحرير قطاع الطيران من شأنه أن يكون حافزا مهما لرفد الاقتصاد العالمي والتنمية البشرية، مؤكدا استمرارية القطاع بالتطور والنمو بالرغم من التحديات الماثلة في الأفق في الوقت الراهن.

وأضاف «لقد آن الأوان ليصبح تحرر قطاع الطيران واقعا ملموسا بدلا من بقاءه على الورق»، لافتا إلى أن اتفاقيات

شهدت الدوحة على مدى يومين، أشغال النسخة الثانية لقمة «كابا قطر للسياسة الجوية وتنظيم الطيران» التي تنظمها الخطوط الجوية القطرية بالشراكة مع مركز «كابا» للطيران، وذلك بحضور كل من سعادة السيد جاسم بن سيف السليطي وزير المواصلات والاتصالات، وسعادة السيد عبد الله بن ناصر تركي السبيعي رئيس الهيئة العامة للطيران المدني، وعدد من المسؤولين والرؤساء التنفيذيين في قطاع الطيران حول العالم.

وحاضر في القمة أكثر من 40 من الخبراء في قطاع الطيران والقطاعين القانوني والحكومي، لمناقشة آخر التطورات في القواعد التنظيمية للطيران في منطقة الخليج والعالم.

وقال سعادة السيد أكبر الباكر، الرئيس التنفيذي لمجموعة الخطوط الجوية القطرية، إن قمة «كابا» التي تجمع للعام الثاني في قطر أهم قادة الطيران والخبراء حول العالم، تأتي في وقت مهم في ظل انتشار فيروس كورونا المستجد، ومناقشة تأثيراته على القطاع.

وأضاف أن القطرية أوقفت رحلاتها إلى الصين بسبب التحديات التشغيلية الكبيرة

## مطار الملك عبد العزيز الدولي الجديد سيصدر مطارات المنطقة



توقع المدير العام لمجلس المطارات الدولي (ACI) لإقليم آسيا والمحيط الهادي، الإيطالي ستيفانو بارونكي أن يتصدر مطار الملك عبد العزيز الدولي الجديد بجدة مطارات المنطقة. جاء ذلك خلال زيارته التي يقوم بها حالياً، مبيناً أن مطار المؤسس مميز من حيث التصميم والتشكيل، ويتزامن مع التطور الكبير الذي تشهده مطارات المملكة، متوقعاً أن يكون لهذا المطار مستقبلاً جيداً.

وعبر بارونكي عن سعادته بزيارة الهيئة العامة للطيران المدني في المملكة، مشيراً إلى أن هذه الزيارة جاءت في الوقت المناسب للجميع، حيث تسلم في وقت قريب رئاسة مجلس المطارات لإقليم آسيا والمحيط الهادي، متطلعاً إلى شراكة أكبر في المستقبل مع الهيئة العامة للطيران المدني.

يذكر أن وفد من مجلس المطارات الدولي (ACI) لإقليم آسيا والمحيط الهادي، قام بزيارة إلى الهيئة العامة للطيران المدني، وكان في استقبالهم مساعد الرئيس التنفيذي للعمليات بالهيئة العامة للطيران المدني المهندس سليمان بن أحمد البسام، ومساعد الرئيس لخدمات الحج والعمرة بالهيئة المهندس عبد الله الريمي، ومساعد الرئيس لتقنية معلومات المطارات المهندس أحمد القرشي، وأستمع الوفد إلى شرح مفصل عن الطاقة الاستيعابية والخدمات التي يقدمها المطار للمسافرين، كما أُطلع على التقنيات الحديثة المتواجدة في مطار الملك عبد العزيز الدولي الجديد الذي تم تصميمه على أعلى المعايير الدولية، وعلى أبرز الفرص الاستثمارية في المطار.

وتأتي هذه الزيارة بهدف بحث فرص الشراكات وتبادل الخبرات في قطاع المطارات والخدمات المتعلقة بها مع مجلس المطارات الدولي (ACI)، بالإضافة إلى توطيد العلاقات مع أبرز المنظمات والشركات الدولية في صناعة الطيران، تماشياً مع الرؤية 2030 والتي تهدف خطتها إلى الارتقاء بصناعة النقل الجوي وفق أعلى المعايير العالمية.

المصدر: الهيئة العامة للطيران المدني السعودي

## هيئة الطيران المدني تُلزم الناقلات الجوية بدفع تعويضات للمسافرين

**الطيران المدني تلزم الناقلات الجوية بدفع تعويضات للمسافرين**

تنفيذاً لمواد «لائحة حماية حقوق العملاء» ألزمت الهيئة العامة للطيران المدني الناقلات الجوية بدفع تعويضات للمسافرين خلال عامي 2018م - 2019م تقدر قيمتها بأكثر من: **65 مليون ريال سعودي**

أبرز الحالات التي تم تعويضها للمسافرين:

- تأخير الرحلات
- إلغاء الرحلات
- فقدان أو تلف أو تأخر استلام الأمتعة

يأتي هذا الإجراء تماشياً مع توجه الهيئة نحو الارتقاء بمستوى الخدمات المقدمة للمسافرين وتحسين تجربتهم وفق أعلى المعايير العالمية

المزيد من المعلومات، يرجى الاطلاع على اللائحة التنفيذية لحماية حقوق العملاء عبر [gaca.gov.sa](http://gaca.gov.sa) وعند عدم تجاوب الناقل الجوي بمتكّم التواصل معنا من خلال تطبيق المطارات السعودية [www.gaca.gov.sa](https://www.gaca.gov.sa) 800 116 8888

ألزمت الهيئة العامة للطيران المدني الناقلات الجوية العاملة في المملكة العربية السعودية بدفع تعويضات تزيد عن 65 مليون ريال للمسافرين وذلك بعد إخلالها بشروط والتزامات عقود النقل الجوي التي تجمعها بعملائها المسافرين.

ويأتي هذا الإجراء تنفيذاً لأحكام لائحة حماية حقوق العملاء وتماشياً مع توجه الهيئة العامة للطيران المدني نحو الارتقاء بمستوى الخدمات المقدمة للمسافرين، وتحسين تجربتهم وفق أعلى المعايير العالمية من خلال تقديم تجارب متميزة والتأكيد على الناقلات الجوية بأهمية وضع المسافر في عين الاعتبار منذ نشوء العلاقة التعاقدية معه ومن لحظة تواجده في نطاق الخدمة بما في ذلك حالة السفر وفقاً لما نصّت عليه الأنظمة واللوائح.

وجاءت حالة «فقدان أو تلف أو تأخر الأمتعة» بالمرتبة الأولى من حيث التعويضات، يليها «تأخير الرحلات» ومن ثم «إلغاء الرحلات» بحيث شملت هذه التعويضات جميع الناقلات الجوية العاملة في المملكة.

وتهيّب الهيئة العامة للطيران المدني بعموم المسافرين الاطلاع على اللائحة التنفيذية لحماية حقوق العملاء عبر موقعها الإلكتروني ([www.gaca.gov.sa](http://www.gaca.gov.sa))، كما يمكن للمسافرين الراغبين بتقديم الشكاوى ضد الناقلات الجوية التواصل مع مركز الاتصال الذي يعمل على مدار الساعة.

المصدر: الهيئة العامة للطيران المدني السعودي

## الطيران العماني يحصد جائزة أفضل جناح للدرجة الأولى



## الطيران العماني OMAN AIR

الدرجة الأولى الخاص بالطيران العماني الحائز على جوائز عدة، حيث تمزج تيج بين عناصر التكنولوجيا وبراعة التصميم الراقي والفهم العميق لحاجات العملاء. وأضاف الرئيسي بقوله: «أن شركة تيج الأمريكية قد عملت مع العديد من العلامات العالمية لتطوير تجربة عملائهم، وكجزء من برنامج التحول نسعى في الطيران العماني إلى العمل مع المزيد من الشركات العالمية المبتكرة لضمان تقديم أفضل المزايا وأكثر التجارب إبداعاً وملائمة لضيوفنا على متن الطيران العماني».

وينظم منتدى جوائز أي أف إندستري ديزاين سنوياً واحدة من أهم مسابقات التصميم العالمية في مجال التميز بالتصميم: هي جائزة أي أف ديزاين. وكانت شركات من 70 بلداً قدمت طلبات للمشاركة في دورة العام 2020 من الجائزة ومثلت هذه الطلبات 6000 منتج حكمت فيها لجنة تحكيم دولية مستقلة مؤلفة من 39 من خبراء التصميم. المصدر: الشرق

ومنفذ طاقة للحاسوب الشخصي، وثلاجة صغيرة خاصة. وتوفر الدرجة الأولى علي متن الطيران العماني فسحة رحبة جداً بين المقاعد تمنح كل ضيف مساحة مباشرة للممر، كما يحتوي جناح الدرجة الأولى الخاص المغلق الطويل للغاية على أبواب طويلة لضمان الخصوصية التامة تمنح الضيف الشعور وكأنه يسافر على متن طائرة خاصة. وتتوفر بالدرجة الأولى التي صُممت للرحلات الطويلة شاشات ترفيه عريضة، مع مقاعد تتحول إلى أسرة مسطحة، علاوة على قوائم تضم تشكيلة كبيرة من الأطباق الفاخرة الشهية.

وقال عبد العزيز بن سعود الرئيسي، الرئيس التنفيذي للطيران العماني: «تجسد هذه الجائزة حرص الطيران العماني على مشاركة خبراته والعمل جنباً إلى جنب مع أبرز الخبراء العالميين لخلق تجربة عالية القيمة لضيوفنا. لقد تعاون الطيران العماني مع شركة تيج الأمريكية المرموقة ومقرها مدينة سياتل بولاية واشنطن الأمريكية في تصميم جناح

نال الطيران العماني، الناقل الوطني لسلطنة عمان، على لقب «أفضل جناح درجة أولى» للناقلات الجوية العالمية، خلال مؤتمر وجوائز أي أف ديزاين 2020، الشركة الألمانية الرائدة عالمياً في مجال التميز بالتصميم على مدى أكثر من 65 عاماً. وانطلقت جوائز أي أف ديزاين السنوية عام 1953 من قبل مؤسسة «أي أف إندستري فوروم ديزاين»، أقدم معهد للتصميم الصناعي في ألمانيا، والذي اشتهر عالمياً باستقلاليتته ودقته وموثوقيته. وتعدّ جائزة أي إف ديزاين (المنتدى العالمي للتصميم) معياراً رفيعاً للجودة وواحدة من أهم جوائز التصميم على مستوى العالم.

وأشارت المؤسسة إلى أن تصميم جناح الدرجة الأولى الخاص بالناقل الوطني لسلطنة عمان، يوفر مستويات غير مألوفة من الرفاهية والراحة، وتُجربة سفر لا مثيل لها بما يقدمه من مزايا متعددة منها وجود خزانة مخصصة للملابس قابلة للسحب، ومقعد إضافي، واثنان من مقابس يو إس بي عالية الطاقة



smartexperience

# Cutting edge technology for growing airports

Wide experience in FIDS solutions, AODB/RMS,  
passenger tracking solutions and monitoring process.



[www.ikusiaero](http://www.ikusiaero)

## شركة مطار: طرح عقود المشاريع الرئيسية لتوسعة مطار حمد الدولي



ويتضمن مشروع مبنى الأمتعة البعيد تشييد منطقة جوية تبلغ مساحتها حوالي 34 ألف متر مربع لتشمل نظاماً حديثاً لمناولة الأمتعة. وسيزيد مبنى مناولة الأمتعة من الطاقة الاستيعابية لنظام مناولة الأمتعة ضامناً عدم إعاقة أعمال الإنشاء للعمليات التشغيلية الحالية للمطار حيث سيتم تنفيذ المبنى في منطقة أرضية لساحة المطار تتحول إلى منطقة جوية عقب الانتهاء من أعمال التشييد. وتم تزويد نظم مناولة الأمتعة بنظام عالي القدرة (TOTE / ICS) والذي يوفر مناولة أمتعة سريعة وآمنة ومرنة بداية من تسجيل الوصول إلى التفرغ مع تتبع الأمتعة بدقة تبلغ نسبتها 100% في كل مرحلة من مراحل عملية المناولة. كما سيتم تزويد مبنى الأمتعة البعيد بنظم وأجهزة فحص الأمتعة بما يتوافق مع أحدث معايير ومتطلبات المستوى الثالث للجنة الأوروبية للطيران المدني (إيكاك).

أما عقد أعمال التوسعة الخاصة بمشروع «أعمال تشييد حقل الوقود بالجانب الغربي وتوسعة حقل الوقود بالمنطقة الوسطى، الحزمة السابعة عشرة» فقد تمت ترسيته على ائتلاف شركتي مجموعة اتحاد المقاولين ش.م.ل وشركة التيسير للتجارة والمقاولات في نوفمبر 2019.

وسوف يلبي المشروع والذي يتضمن حزمتهين، وهما توسعة حقل الوقود

نوفمبر 2019 بوقت قصير. ويتضمن المشروع أعمالاً توسعة صالة المسافرين (مبنى جديداً) بمساحة إضافية قدرها 140 ألف متر مربع وتقع في المنطقة الجوية على أن يتم إحقاقه بالمبنى الحالي من خلال الممر (C) عبر محور يؤدي في نهايته إلى الحديقة المركزية. وسوف تتضمن منطقة جديدة لتحويل الرحلات مما سيساعد في تقليل أوقات الربط بين الرحلات لدى المسافرين ويعزز تجربتهم في تحويل الرحلات بشكل عام في مطار حمد الدولي.

كما سيساهم المشروع عند اكتماله في دعم النمو المتواصل الذي تشهده الخطوط الجوية القطرية.

وتم منح مشروع تطوير وتشبيد «مبنى نقل الأمتعة البعيد ونظم مناولة الأمتعة» في نوفمبر 2019 وفبراير 2020 على التوالي.

ويضم هذا المشروع حزمتهين، الحزمة الرابعة عشرة والحزمة الخامسة عشرة. وشمل العقد الأول الذي تم توقيعه مع شركة هندسة الجابر على عقد تشييد مبنى الأمتعة البعيد ومن المقرر أن تبدأ أعمال البناء خلال الشهر الجاري، فيما تمت ترسية العقد الثاني على شركة / بومير الدوحة/ لتوفير وتركيب نظم مناولة الأمتعة في مبنى الأمتعة البعيد. وقد تم البدء في أعمال هذه الحزمة في نوفمبر 2019.

أعلنت الشركة القطرية لإدارة وتشغيل المطارات (مطار) عن خطط التوسعة متعددة المراحل التي يجري تنفيذها في مطار حمد الدولي، وشركات المقاولات ومجموعة الائتلافات التي تم منحها عقوداً ضمن مشاريع التوسعة.

وأوضحت الشركة، في بيان لها، أن خمس شركات مقاولات ومجموعة ائتلافات حصلت على عقود مشاريع التوسعة المقررة في مطار حمد الدولي ففي أكتوبر 2019 تمت ترسية عقد مشروع أعمال تطوير المسارات الغربية الأرضية للطائرات ومواقف الطائرات، الحزمة الثانية عشرة، لائتلاف شركة / أرباكون تريدينغ اند كونتراكتينغ/ للتجارة والمقاولات وشركة /تيديشيا/ للإنشاءات المحدودة وشركة /بهادر/ للإنشاءات والهندسة والمقاولات.

وقد تم البدء في تنفيذ أعمال هذا المشروع في الربع الرابع من عام 2019، ويركز على زيادة القدرة التشغيلية للمطار وإضافة 39 موقفاً للطائرات.

كما تمت ترسية عقد أعمال التوسعة الخاصة بصالة المسافرين وعقد بناء المنطقة المركزية والأعمال المبكرة على ائتلاف شركة /مدماك/ للمقاولات وشركة /تاف تبة اكفن انفستمنت كونستركشن اند اوبريشن/ وشركة / تايسي كوربوريشن/.

وقد تمت المباشرة بأعمال (الحزمة الثالثة عشرة) عقب ترسية العقد في

سيتم دمجها ضمن المبنى الحالي، بما يسمح بانتقال المسافرين من منطقة إلى أخرى بسلاسة وسهولة، ويضمن مواصلة مطار حمد الدولي لعملياته التشغيلية عبر مبنى واحد بعد الانتهاء من عملية التوسعة. كما لن تؤثر أعمال التوسعة على العمليات التشغيلية للمطار في المبنى الحالي مع المحافظة على أوقات الربط بين الرحلات.

بالإضافة إلى ذلك، سوف تشمل توسعة مطار حمد الدولي أيضاً إنشاء مبنى جديد لشحن البضائع، بما يعزز طاقته الاستيعابية لتصبح أكثر من 5 ملايين طن سنوياً.

المصدر: الشرق

مرحلتين (أ) و(ب). وتشمل المرحلة (أ) الربط بين المنطقة الشمالية والمنطقة المركزية الجديدة في مبنى المسافرين ويتوقع أن تزيد هذه المرحلة القدرة الاستيعابية للمطار لإستقبال أكثر من 53 مليون مسافر سنوياً بحلول عام 2022، وذلك بالتزامن مع استضافة قطر لبطولة كأس العالم لكرة القدم 2022 للمرة الأولى في تاريخ المنطقة. أما المرحلة (ب) فستعزز القدرة الاستيعابية للمطار لاستقبال أكثر من 60 مليون مسافر سنوياً وتلبي الطلب المتزايد على سفر الأفراد وشحن البضائع جواً. ويبلغ إجمالي مساحة منطقة صالة المسافرين التي سوف تشملها عملية التوسعة 240 ألف متر مربع، حيث

بالجانب الغربي وتوسعة حقل الوقود بمنطقة وسط المطار، احتياجات تطوير المرافق الداعمة لتشغيل مطار حمد الدولي. وقد بدأ العمل في الحزمتين في ديسمبر 2019 بما يتماشى مع خطة شركة /مطار/.

وينفذ مطار حمد الدولي، الحائز على تصنيف خمس نجوم، عملية توسعة متعددة المراحل لتلبية الطلب المتنامي على السفر جواً، وتعزيز مكانته باعتباره بوابة سفر مفضلة، وكذلك لاستيعاب النمو الذي تحققه الخطوط الجوية القطرية الناقل الوطنية لدولة قطر.

وسوف يتم تنفيذ خطط التوسعة الخاصة بمطار حمد الدولي، والتي تم الكشف عنها في الربع الرابع من عام 2019 عبر

## استئناف رحلات الطيران الألمانية والفرنسية في الأجواء العراقية



أعلن وزير النقل العراقي، استئناف رحلات شركات الطيران الألمانية والفرنسية في الأجواء العراقية.

وقال لعبيبي في بيان: « أن شركات الطيران الأوروبية والعربية ومنها الألمانية والفرنسية عاودت التحليق في سماء العراق من جديد بعد إلغاء توصية وكالة الاتحاد الأوروبي لأمن الطيران كون الأجواء العراقية الأكثر أمناً واستقراراً».

وأضاف، أن «الوزارة تحرص على أمن وسيادة الاجواء في العراق والمنطقة، كما أنها تحرص أيضاً على توفير أفضل الخدمات الملاحية للطائرات العابرة لإجواء العراق».

ولفت إلى أن «الوزارة في طور فتح ممرات جوية جديدة وتقليل الفصل بين الطائرات لاستيعاب الزخم الكبير الحاصل للطائرات العابرة سماء العراق».

مؤكداً أن «شركة الملاحة الجوية بكوادرها المتخصصة استطاعت أن تجدد كسب ثقة شركات الطيران الأوروبية ومعاودة تحليقها عبر الأجواء العراقية مجدداً».

يشار إلى أن شركات الطيران الهولندية والنرويجية سبق وأن استأنفت رحلاتها فوق الأجواء العراقية بعد التوصية التي قدمتها وكالة أمن الطيران بالحد من استخدام سماء العراق عقب الاحداث الأخيرة في البلاد ومنطقة الشرق الاوسط.

إلا أن وكالة الاتحاد الأوروبي لأمن الطيران قد تراجع عن قرارها في 24 من الشهر ذاته بعد تقييم آخر للمعلومات المتعلقة بسلامة الرحلات الجوية فوق الفضاء العراقي والتي اثبتت أن سماء العراق آمنة ومستقرة.

المصدر: الطيران المدني العراقي



## وزير الطيران المدني المصري يلتقي سفير دولة جيبوتي بالقاهرة



كافة إمكانياتها لتقديم كافة الدعم الفني والاستشاري للنهوض بقطاع الطيران بدولة جيبوتي الشقيقة والتي تعد من الأسواق الواعدة داخل القارة السمراء.

وأضاف وزير الطيران أن الدولة المصرية تحرص على مد أواصر التعاون وتوطيد العلاقات مع جميع الأشقاء داخل القارة الإفريقية في شتى المجالات.

ومن جانبه أعرب السفير محمد حرسى عن سعادته بهذا اللقاء الهام الذي يأتي في ظل الاهتمام الكبير الذى تحظى به جمهورية مصر العربية داخل دولة جيبوتي، كما أشاد بالتطور الكبير الذى لمس داخل قطاع الطيران المدني المصري والذى يعد من أهم الرواد في صناعة النقل الجوي الإفريقي ، وتطلع السفير إلى المزيد من النجاحات والتعاون بين مصر و جيبوتي خلال الفترة المقبلة وبخاصة في مجال الطيران المدني.

المصدر: وزارة الطيران المدني المصري

القاهرة- في إطار الاهتمام الذي يوليه قطاع الطيران المدني المصري لدعم وتعزيز التعاون مع الدول الإفريقية الشقيقة التقى الطيار محمد منار وزير الطيران المدني المصري، بمكتبه السيد محمد ظهر حرسى سفير دوله جيبوتي بالقاهرة لبحث سبل تعزيز التعاون المشترك بين البلدين في مجال النقل الجوي والعمل على نقل الخبرات والتجارب المصرية في هذا المجال بمختلف أنشطته إلى دولة جيبوتي حضر اللقاء الطيار منتصر مناع نائب وزير الطيران المدني.

وخلال اللقاء ناقش الجانبان الاتفاقية الثنائية الموقعة بين البلدين وسبل التعاون بين شركة اير جيبوتي والشركة الوطنية مصر للطيران في مجالات الصيانة والخدمات الأرضية، كما تم دراسة فتح خط طيران مباشر وكذا دراسة تشغيل رحلات شحن جوى بين البلدين.

وأكد منار على عمق العلاقات التاريخية والإستراتيجية بين مصر وجيبوتي وأن وزارة الطيران وشركاتها التابعة تسخر



ESDATA GUARDING Airport offre des services de sûreté et de sécurité avec des équipes d'experts formées spécifiquement à la sûreté aéroportuaire, répondent aux besoins des gestionnaires d'aéroport, des compagnies aériennes et des occupants de la zone aéroportuaire.

Nos principales prestations de services s'articulent autour des domaines suivants :

- Inspection Filtrage Passagers Bagages Cabine (IFPBC).
- Inspection Filtrage Personnels (IFP).
- Inspection Filtrage Bagages de Soute (IFBS).
- Inspection Filtrage Personnels.
- Inspection Filtrage Bagages de Soute.
- Poste d'Accès Routier Inspection Filtrage - véhicules.
- Rapprochement et concordance documentaire.
- Les missions de surveillance.
- La sécurisation tout au long de la chaîne de préparation, de stockage et de transport des expéditions confiées aux compagnies aériennes.
- Service de Sécurité Incendie et d'Assistance aux Personnes (SSIAP).
- Services de Sauvetage et de Lutte contre les Incendies d'Aéronefs (SSLIA).
- Accueil des passagers.
- La gestion des flux et d'orientation des passagers.
- Dispatching.
- Assistance aux Personnes Handicapées à Mobilité Réduite (PHMR).



**ESDATA GUARDING DISPOSE DES AUTORISATIONS DES SERVICES DE L'ETAT ET DE LA DIRECTION GENERALE DE L'AVIATION CIVILE**

**NOTRE SYSTEME QUALITE, CERTIFIE ISO 9001 VERSION 2015, EST COMPLETEMENT INTEGRE DANS NOTRE SYSTEME DE GESTION ET DE MANAGEMENT**

## اضطراب الرحلات الجوية الطويلة: الأسباب والوقاية والعلاج

## عوامل الخطورة

هناك بعض العوامل التي قد تزيد من فرص الإصابة باضطراب الرحلات الجوية الطويلة:

- عدد المناطق أو النطاقات الزمنية التي يتم عبورها خلال الرحلة، حيث تزداد احتمال الإصابة باضطراب الرحلات الجوية الطويلة كلما زاد عدد المناطق الزمنية التي يتم عبورها في الرحلة.
- العمر، فالكبار بالسن أكثر عرضه للإصابة باضطراب الرحلات الجوية الطويلة.

- الطيارون ومضيفي الطيران لشركات الطيران أكثر عرضه للإصابة باضطراب الرحلات الجوية الطويلة بسبب طبيعة عملهم حيث تتطلب السفر جواً بشكل متكرر.

- الطيران نحو الشرق حيث تقديم وقت النوم أصعب من تأخير النوم. المضاعفات
- الإرهاق بسبب عدم حصول الجسم على ساعات النوم الكافية
- قلة الإنتاجية بسبب عدم التركيز والإرهاق
- الحوادث الجوية بسبب الإرهاق وقلة التركيز في الأطقم الجوية من طيارين ومضيفي الطيران.

## كيف يمكن تجنب أعراض اختلاف التوقيت أثناء السفر بالطائرة؟

نظراً لاختلاف أعراض هذا الاضطراب بين الأفراد، فإنه من الصعب تقييم مدى فعالية أي علاج. ولكن هناك بعض النصائح السلوكية التي قد تساعد على الوقاية من اضطراب الرحلات الجوية الطويلة والتقليل من أعراضها ويبدأ الاستعداد قبل السفر وخلال التواجد في الطائرة:

- الحصول على وقت كافي من الراحة والنوم الجيد قبل الرحلة خلال 24 ساعة
- أضبط توقيت ساعتك إلى توقيت جهة الوصول عند صعود الطائرة.
- حاول الوصول إلى وجهة السفر مبكراً وقبل عدة أيام في حال كان هناك اجتماع عمل أو إخبار جامعي يتطلب منك تركيز عالي وذلك لإعطاء الجسم الوقت الكافي للتكيف مع الفارق الزمني.

الاضطراب يأتي نتيجة السفر لمسافات طويلة بسرعة عالية (بين الشرق والغرب أو بين الغرب والشرق) على متن الطائرة وتعرف طبياً باسم (-Desynchrono-sis).



## الأعراض

قد يشكو الأشخاص المسافرون لمسافات طويلة بالطائرات من الأعراض التالية:

- اضطرابات النوم كالأرق والاستيقاظ المبكر وفرط الشعور بالنوم
- الإرهاق خلال النهار
- صعوبة في التركيز والعمل
- اضطرابات الجهاز الهضمي كالإسهال أو الإمساك وآلام في المعدة والحموضة
- الشعور العام بالإعياء ونقص في الشهية
- تعكر المزاج والصداع

## لماذا نصاب باضطراب الرحلات الجوية الطويلة؟

لدى كل إنسان ساعة حيوية أو ما تعرف بالساعة البيولوجية تضبط وتنظم وقت النوم ووقت الشعور بالجوع والتغيرات في مستوى الهرمونات ودرجة الحرارة. وهي محكومة على مدار الساعة بضوء النهار. السفر إلى منطقة زمنية مختلفة يعني أن ساعة جسمك ستكون متزامنة مع التوقيت المحلي وقد ينتهي بك الأمر إلى الشعور بالنعاس أثناء النهار وعدم القدرة على النوم ليلاً. حيث ينقسم العالم إلى 24 منطقة زمنية الفرق بين كل منها ساعة واحد. يتم قياس جميع المناطق الزمنية من نقطة مرجعية معروفة باسم خط الطول غرينتش في لندن. الجدير بالذكر أن الميلاتونين هو هرمون تفرزه الغدة الصنوبرية، وهي غدة صماء صغيرة في الدماغ يساعد على تنظيم الهرمونات الأخرى، ويحافظ على إيقاع الساعة البيولوجية.



الدكتور/ عبدالله الجلود

طبيب طيران، مفاوض الهيئة العامة للطيران المدني بالملكة العربية السعودية

تعاني الأطقم الجوية لشركات خطوط الطيران حول العالم من طيارين ومضيفين جويين كذلك المسافرين جواً من إرهاق ما بعد السفر أو ما يعرف باضطراب الرحلات الجوية الطويلة، وهو مشكلة مؤقته في النوم تؤثر على كافة المسافرين عبر نطاقات زمنية متعددة سريعاً خلال ساعات. إن اختلاف التوقيت بسبب السفر ينتج عن السفر الطويل بالطائرة عبر عدة نطاقات زمنية، كالسفر من الرياض إلى مونتريال أو العكس. يتسبب اختلاف التوقيت في أعراض مختلفة تبدأ بالظهور خلال اليوم الأول أو الثاني من السفر عبر نطاقات زمنية متعددة (على الأقل نطاقان زمنيان). وتعزى الأعراض المصاحبة لاختلاف التوقيت إلى التغير الحاد الذي يطراً على الإيقاع اليومي والساعة البيولوجية في الجسم، حيث يجب على الشخص الاستيقاظ عندما يطلب جسمه النوم، والنوم عندما يطلب جسمه الاستيقاظ.

## ما هو اضطراب الرحلات الجوية الطويلة؟

اضطراب الرحلات الجوية الطويلة (Jet Lag) وهو حالة فسيولوجية تحدث نتيجة للتعديلات الحادة على الساعة الحيوية (الساعة البيولوجية) وتصنف على أنها واحدة من اضطرابات النوم هذا

- إذا كانت الرحلة ستصل إلى الوجهة في النهار، حاول النوم خلال الرحلة. أما إذا كانت الرحلة ستصل إلى وجهة السفر في الليل، فحاول مقاومة النوم حتى تستطيع النوم عند الوصول.
- تجنب الوجبات الثقيلة والتمارين الرياضية المجهدة قبل النوم.

- في الطائرة تجنب المنبهات كالشاي والقهوة وكذلك الكحوليات أثناء الرحلة
- الحرص على شرب كميات جيدة من الماء خلال الرحلة، لتجنب الجفاف في الطائرة.
- محاولة النوم في الطائرة إذا كان توقيت وجهة السفر ليلاً. أما إن كان نهاراً فحاول مقاومة النوم.

- تغيير وقت النوم والاستيقاظ قبل السفر تدريجياً لعدة أيام ليتناسب مع وقت النوم والاستيقاظ في الوجهة المراد السفر إليها. عند السفر نحو الغرب حاول تأخير موعد النوم تدريجياً بمعدل ساعة واحدة يومياً أما عند السفر نحو الشرق حاول تقديم موعد النوم تدريجياً بمعدل ساعة واحدة لكل ليلة.



### ضوء الشمس ليس دائماً هو العلاج!

إذا كنت قد سافرت عبر أكثر من ثمان مناطق زمنية من منطقة إقامتك الزمنية فإن التعرض للضوء في الصباح الباكر يمكن أن يكون يؤدي أن يستقبل الجسم الضوء على أنه ضوء الغسق (ضوء آخر النهار) وعلى العكس قد يفسر الجسم ضوء آخر النهار (الغسق) على أنه ضوء أول النهار (الفجر). كما يُنصح إن كان السفر عبر أكثر من ثمان مناطق زمنية نحو الغرب بتجنب أشعة الشمس قبل ساعات قليلة من الغروب لأيام قليلة لضبط الساعة البيولوجية على التوقيت المحلي. أما إذا كان السفر نحو الشرق عبر أكثر من ثمان مناطق زمنية ينصح بوضع النظارات الشمسية وتجنب التعرض لضوء الشمس خلال ساعات الصباح الغروب لضبط الساعة البيولوجية على التوقيت المحلي.

يجب أن يتكيف جسمك مع الجدول الزمني الجديد لضوء النهار ويعاد ضبطه، مما يسمح لك بالنوم والاستيقاظ في الأوقات المناسبة.

### ضبط إيقاع الساعة الحيوية

ضوء الشمس هو العامل الأساسي في تنظيم عمل الساعة البيولوجية لجسم الإنسان والتي قد تساعد في سرعة تكيف الجسم مع التوقيت في وجهة السفر. لذلك ينصح بالتعرض لضوء الشمس بشكل دوري في الأوقات المناسبة وتجنبها في الأوقات غير المناسبة حيث يعتمد توقيت التعرض للضوء على وجهة السفر شرقاً كان أم غرباً. حيث يُنصح المسافرين غرباً بقضاء بعض الوقت في ضوء الشمس وقت العصر (آخر اليوم) لأن ذلك يؤدي إلى تأخير الإيقاع اليومي للجسم، والمسافرون شرقاً بقضاء بعض الوقت في ضوء الشمس وقت شروق الشمس حيث يؤدي ذلك إلى تقديم الإيقاع اليومي للجسم.

### العلاج

بشكل عام يمكن علاج اضطراب الرحلات الجوية الطويلة عبر العناية الذاتية، وغالباً ما تتحسن الأعراض خلال بضعة أيام دون علاج، وفي بعض الحالات التي زيارة الطبيب للحصول على العلاج اللازم في حال الأعراض الحادة أو السفر المتكرر، ويمكن تصنيف العلاج إلى التالي:

#### • العلاج الدوائي:

قد تساعد الأقراص المنومة بعد استشارة الطبيب على النوم وتحسين مدته وجودته، إلا أنها قد لا تقلل من الأعراض المصاحبة لاضطراب الرحلات الجوية الطويلة. الجدير بالذكر أن للأقراص المنوية أعراض جانبية قد تشمل الغثيان والقيء والدوار وزيادة الشعور بالنعاس خلال وقت النهار.

#### • العلاج الضوئي:

يلعب الضوء دور حيوي وهام في ضبط الساعة الحيوية أو الساعة البيولوجية. عندما تسافر عبر نطاق مناطق زمنية،



CHECK IN OK ?

**HTDS**  
Hi-Tech Detection Systems

Optez pour des **solutions d'inspection** efficaces !



Scanners  
Rayons X



Solutions de  
détection de métaux



Solutions d'inspection  
véhicules & conteneurs



Solutions NRBCE

HTDS vous propose des solutions **dissuasives**,  
**fiables** et **économiques** pour limiter vos risques

HTDS : 3 rue du Saule Trapu - 91 300 Massy - Tel : +33 1 64 86 28 28  
Fax : +33 1 69 07 69 54 - Mail : info@htds.fr - Site : www.htds.fr

## عن تأثير فيروس «كورونا» على قطاع النقل الجوي

وينعكس تراجع الطلب من خلال تسجيل خسائر بنسبة 11% في إيرادات المسافرين الدوليين، بما يعادل 63 مليار دولار أميركي، مع العلم أن الصين ستتكدد 22 مليار دولار أميركي من إجمالي تلك الخسائر. وستواجه الأسواق المرتبطة مع آسيا، بما فيها الصين، خسائر إجمالية تصل إلى 47 مليار دولار أميركي.

السيناريو الثاني وهو الإخفاق في احتواء الفيروس، ويستند هذا السيناريو إلى منهجية مماثلة تغطي الأسواق التي سجلت 10 إصابات مؤكدة أو أكثر بفيروس كورونا اعتباراً من 2 مارس. وتواجه هذه الأسواق خسارة بنسبة 19% في إيرادات المسافرين الدوليين، بما يعادل 113 مليار دولار أميركي، وهو ما يعادل أيضاً الخسائر التي تكبدها القطاع خلال الأزمة المالية العالمية عام 2008.

وحسب الأيانات دائماً، وبما أن نمو شركات الطيران في منطقة آسيا والمحيط الهادئ، كان متوقفاً أن تصل نسبته 4.8%، إلا أن التأثير سيكون انكماشاً للعام بأكمله بنسبة 8.2% مقارنة بمستويات الطلب في عام 2019. كما أن هذا التقييم سيترجم إلى خسارة إيرادات بقيمة 27.8 مليار دولار في عام 2020 لشركات النقل في منطقة آسيا والمحيط الهادئ، يتحمل الجزء الأكبر منها شركات طيران مسجلة في الصين، مع خسارة 12.8 مليار دولار في السوق المحلية الصينية وحدها.

ومن المتوقع أن تتحمل شركات النقل خارج آسيا والمحيط الهادئ خسارة إيرادات قدرها 1.5 مليار دولار، على افتراض أن فقدان الطلب يقتصر على الأسواق المرتبطة بالصين؛ مما سيؤدي ذلك إلى تراجع إجمالي الإيرادات العالمية بقيمة 29.3 مليار دولار. ويمثل ذلك انخفاضاً بنسبة 4.7% في الطلب العالمي مقارنة مع نمو كانت قد توقعته المنظمة في كانون الأول / ديسمبر الماضي بنسبة 4.1%، وبالتالي ستؤدي هذه الخسارة إلى القضاء على النمو المتوقع هذا العام، مما يؤدي إلى انكماش عالمي بنسبة 0.6% في الطلب العالمي على الطيران لعام 2020.

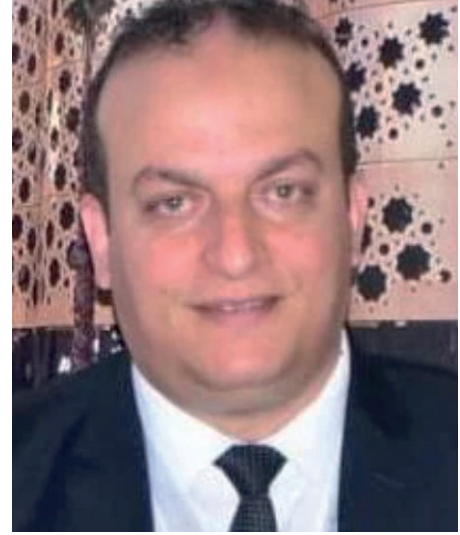
مليار دولار و 252 مليار دولار خلال العام الجاري، وأن إعادة تقييم تحليلاته بشأن التأثيرات المالية لفيروس «كورونا» المستجد، تشير إلى أن خسائر قطاع الطيران قد تتجاوز 63 مليار دولار في حال ما إذا جرت السيطرة على المرض، لكنه يرى أنه في حالة انتشار المرض على نطاق أوسع فإن الخسائر قد تصل إلى 252 مليار دولار.

وتوقعت الأيانات أنه قبل أي انتعاش فإن التأثير الفوري سيكون شديداً، إذ سيعرف القطاع تراجعاً حاداً للمداخيل، وقد قدرت ذلك بـ: آسيا والمحيط الهادئ: -37%، شمال أميركا: -27%، أوروبا: -46%، الشرق الأوسط: -39%، أفريقيا: -32%، أميركا اللاتينية: -41%.

ومع بداية تفشي فيروس كورونا، قدر الإتحاد الدولي للنقل الجوي التأثير المحتمل على إيرادات المسافرين استناداً إلى سيناريوهين مُحتملين:

السيناريو الأول وهو الحد من انتشار الفيروس، ويشمل هذا السيناريو الأسواق التي سجلت أكثر من 100 إصابة مؤكدة بفيروس كورونا لغاية 2 مارس، والتي شهدت تدهوراً حاداً تبعها حالة تعاف اقتصادي لافت. كما يرتبط هذا السيناريو بانحسار ثقة العملاء في الأسواق الأخرى مثل أميركا الشمالية وآسيا والمحيط الهادئ وأوروبا.

وتُصنّف الأسواق المشمولة في هذا السيناريو مع الانخفاض المتوقع في أعداد المسافرين بسبب تفشي فيروس كورونا وفق النحو التالي: الصين (-23%)، واليابان (-12%)، وسنغافورة (-10%)، وكوريا الجنوبية (-14%)، وإيطاليا (-24%)، وفرنسا (-10%)، وألمانيا (-10%)، وإيران (-16%). إلى جانب ذلك، من المتوقع انخفاض مستويات الطلب بنسبة 11% في الأسواق الآسيوية باستثناء الصين واليابان وسنغافورة وكوريا الجنوبية. كما من المرجح تراجع الطلب بنسبة 7% في منطقة الشرق الأوسط وأوروبا على التوالي، باستثناء إيطاليا وفرنسا وألمانيا.



إبراهيم بنادي

تسعى دول العالم لتضييق الخناق على فيروس كورونا الأخذ في الانتشار، وذلك عبر تشديد إجراءاتها الوقائية، في الوقت الذي تجاوزت فيه حصيلة الوفيات الناجمة عن المرض حاجز الـ 95 ألفاً إلى حدود كتابة هذه الكلمات وأزيد من مليون ونصف إصابة مؤكدة بهذا الوباء الخطير. ومع استمرار انتشار فيروس «كورونا» ووصله إلى أزيد من ثلثي دول العالم، سارعت عديد من الدول والمجموعات الاقتصادية والمؤسسات المالية لاتخاذ إجراءات احترازية، تروم احتواء التداعيات السلبية لهذا الفيروس على الاقتصاد العالمي عامة والاقتصادات الوطنية خاصة.

بالطبع هناك أعداد كبيرة من القطاعات الاقتصادية التي تعرضت لخسائر، قدر بعضها مبدئياً بمليارات الدولارات، وهناك قطاعات أخرى حققت أرباحاً ضخمة من محاولة التصدي للفيروس، والمثير في الأمر أنه بالرغم من كون بعض القطاعات حققت خسائر، تتصاعد دعوات بعض الخبراء للاستثمار فيهم الآن، لأن انتعاشها بعد تراجع الفيروس واقع لا محالة، كقطاع الطيران مثلاً.

وفي هذا الصدد، أعلن الإتحاد الدولي للنقل الجوي «إياتا»، أن خسائر قطاع الطيران العالمي قد تتراوح بين 63

الأكبر من تفشي فيروس كورونا في أكثر من 90 دولة على مستوى العالم، إلا أن هناك صناعات أخرى تعرضت لضربات مؤلمة نتيجة هذا الفيروس، فصناعة أدوات التجميل في الصين مثلاً تلقت ضربة موجعة خاصة أن الفيروس تفشى بالتزامن مع احتفالات العام القمري الجديد، ونظراً لاعتماد الصناعة على القوى الاستهلاكية الضاربة في الصين، فإن الأزمة دفعتها إلى إعادة النظر في مستقبلها. كما أنه لن تنحصر خسائر صناعة التجميل في الصين فحسب، بل امتدت لأستراليا والقارة الأوروبية.

الصناعات الترفيهية كانت أيضاً أحد القطاعات العالمية التي تضررت نتيجة «كورونا»، فإضافة إلى تأجيل العمل في مجموعة من الأفلام العالمية، وإلغاء مجموعة أخرى من الفعاليات والأنشطة السينمائية ومن بينها بعض المهرجانات، والشكوك المحيطة بإمكانية عقد مجموعة من المهرجانات الدولية من بينها مهرجان كان في أيار / مايو المقبل، الذي يحضره بين 74 ألفاً و200 ألف مشاهد سنوياً، فإن التقديرات الأولية تشير إلى أن دور السينما العالمية خسرت حتى الآن نحو ملياري دولار.

ويبدو أنه من الصعب حالياً، جرد الخسائر، فالمصابون يزداد عددهم ساعة بعد أخرى، ما يفقد القدرة على حساب الخسائر بشكل دقيق، كما أن الأرقام المتاحة أغلبها تقديرية، ولكن المؤكد هو أن الخسائر ستقدر في عديد من القطاعات بمئات المليارات أما في أسواق الأسهم والسندات فتحن تحدثت عن تريليونات الدولارات.

بمفردها قبل أسبوع 3.18 تريليون دولار، وإذا أخذنا خسائر الأسواق الآسيوية والأوروبية في الحسبان نتيجة تفشي الوباء فإن إجمالي الخسائر ربما يراوح بين ستة وسبعة تريليونات دولار.

ولا تزال أسواق النفط تعاني بفعل تفشي الفيروس، فانخفاض السفر وانخفاض إنتاجية الصناعات التحويلية وارتفاع المخزون وضع ضغوطاً رهيبية على الأسعار. والملاحظ أن أسعار النفط تتراجع منذ أواخر كانون الثاني / يناير، بعد انخفاض حدة التوترات الجيوسياسية بين الولايات المتحدة وإيران، فيما أسهم الإنتاج الأميركي المزدهر والنمو الاقتصادي الفاتر في انخفاض أسعار الطاقة العالمية.

ويعد فيروس كورونا بمنزلة الصدمة للنظام الاقتصادي العالمي، ما أدى إلى انخفاض أسعار النفط إلى أدنى مستوى لها في عام، وهذا ما يشير إلى أن عواقب «كورونا» ستكون كبيرة حيث يتقلص الطلب بشكل كبير، حسب التقرير الشهري لوكالة الطاقة الدولية.

ان القيود المفروضة على السفر وانخفاض الإنتاجية الصناعية وتراجع النشاط التجاري على المستوى الدولي سيؤدي إلى انخفاض الأسعار. وبغض النظر عن الخطوات التي اتخذتها الحكومات والبنوك المركزية لتحفيز الطلب على السلع الاستهلاكية، فمن المحتمل ألا تتفوق على الحجر الصحي وحواجز السفر عندما يتعلق الأمر بالطلب على الوقود. وربما الأسوأ لم يأت بعد.

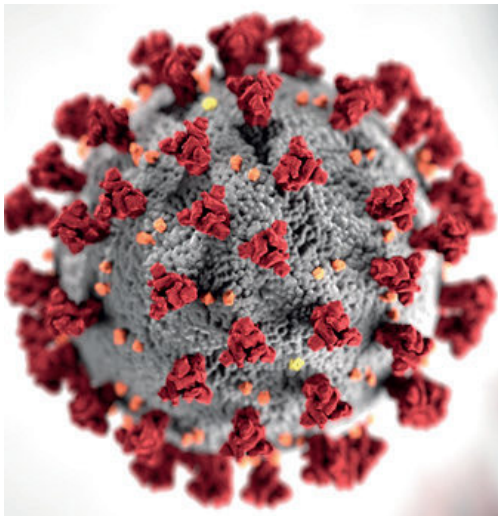
ربما تبدو هذه القطاعات الخاسر

وتستند هذه التقديرات بحسب الاتحاد، إلى أن يكون لفيروس كورونا تأثيراً مماثلاً على الطلب كما حدث خلال فيروس (سارس) عام 2003، حيث تميز بفترة 6 أشهر بانخفاض حاد، تلاه انتعاش سريع بالقدر نفسه. حيث كان سارس مسؤولاً عن انخفاض بنسبة 5.1% في الطلب الذي تحملته شركات طيران آسيا والمحيط الهادئ.

ومن الطبيعي أن تراجع قطاع الطيران أثر بشكل سلبي على القطاع السياحي على المستوى الدولي، ويقدر إجمالي الخسائر الدولية في القطاع بنحو 240 مليار دولار، وهنا يمكن القول إن إلغاء ملايين السائحين خاصة الصينيين خطط السفر، أوقع ضربة قاصمة بإيرادات شركات السفر والحجز عبر الإنترنت، وأن خسائر القطاع السياحي ستركز في الصين وبلدان جنوب شرق آسيا، وأوروبا في إيطاليا وإسبانيا باعتبارهم من أكثر المناطق جذبا للسياح في أوروبا.

والمؤكد الآن أن القطاع السياحي العالمي لن يتعافى إلى مستويات ما قبل «كورونا» حتى الربع الثاني من العام المقبل، وربما إلى الربع الثالث من العام المقبل إذا لم يتم التوصل إلى لقاح للفيروس بحلول الصيف، وهذا ربما يرفع إجمالي خسائر القطاع السياحي لنحو 500 مليار دولار منتصف العام المقبل.

قطاع الطيران ليس وحده الخاسر من تفشي كورونا بل تعد سوق الأسهم العالمية أول الخاسرين من انتشار الفيروس، فهي في أسوأ أسابيعها واحتلت العناوين الرئيسية لوسائل الإعلام أكثر من مرة في الأونة الأخيرة، وتشير بعض التقديرات إلى أن سوق الأسهم الأميركية خسرت



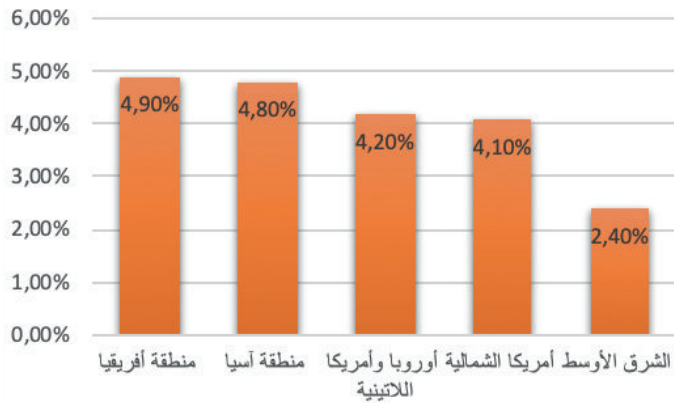
# COVID-19

CORONAVIRUS DISEASE 2019

## حركة النقل الجوي للمسافرين لسنة 2019

أفادت تقارير الاتحاد الدولي للنقل الجوي أن الطلب من حيث عدد المسافرين بالكيلومتر (RPK) ارتفع بنسبة 4.2% مقارنة مع سنة 2018، وهي أدنى نسبة نمو تم تسجيلها منذ الأزمة المالية التي عرفتتها سنة 2009، في الوقت الذي ارتفع فيه معدل الحمولة بـ 0.7% ليصل إلى 82.6%. وهذه الوتيرة ترجع إلى ضعف الوضع الاقتصادي، تباطؤ النشاط التجاري، والتوترات الجيوسياسية. كما أن التدبير العقلاني ووقف العمل بطائرات (B737 ماكس)، ساهمت في الرفع من معدل الحمولة، مما ساهم في تحسين الأداء البيئي حسب تصريح المدير العام للاتحاد الدولي للنقل الجوي. وتختلف وتيرة نمو حركة النقل الجوي من منطقة لأخرى على النحو التالي:

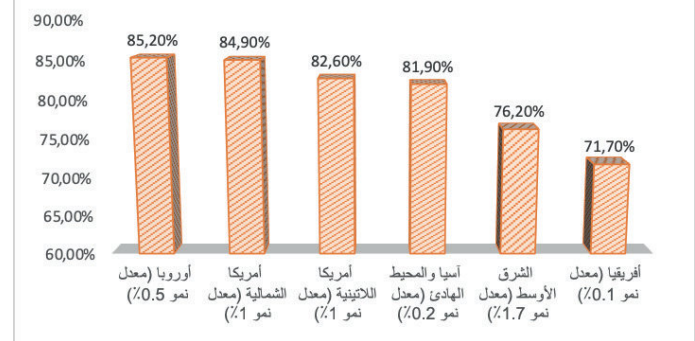
### إيرادات المسافرين بالكيلومتر (RPK)



### نسبة المقاعد بالكيلومتر المعروضة (ASK)



### عامل الحمولة



- شركات النقل الجوي بدول الشرق الأوسط: وتيرة نمو تعادل 2.6% وهي أضعف وتيرة مقارنة بباقي المناطق (4.9% سنة 2018) وارتفاع السعة المعروضة بـ 0.1% مقابل عامل حمولة بلغ 76.3% (75.5% سنة 2018).

- شركات النقل الجوي بأمريكا الشمالية: وتيرة نمو تعادل 3.9% (5% سنة 2018)، وارتفاع السعة المعروضة بـ 2.2% مقابل عامل حمولة بلغ 84% (82.7% سنة 2018). هذه النتائج ترجع إلى تباطؤ الاقتصاد الأمريكي.

- شركات النقل الجوي بأمريكا اللاتينية: وتيرة نمو تعادل 3% (7.5% سنة 2018) مع ارتفاع في السعة المعروضة بـ 1.6% مقابل عامل حمولة بلغ 82.9% (81.8% سنة 2018). هذه النتائج تعزى إلى الاضطرابات الاجتماعية والصعوبات الاقتصادية في العديد من بلدان المنطقة

- شركات النقل الجوي بإفريقيا: وتيرة نمو تعادل 5% (6.3% سنة 2018) مع ارتفاع السعة المعروضة بـ 4.5% مقابل عامل حمولة بلغ 71.3% (71% سنة 2018). هذه النتائج تعزى إلى ظروف اقتصادية مواتية وارتفاع عدد الخطوط الجوية.

وعلى مستوى المسافرين الدوليين، سجلت شركات النقل الجوي ارتفاعا بنسبة 4.1% وهو أقل من الوتيرة التي سجلت سنة 2018 (7.1%).

- وتتنوع على المناطق كما يلي:
  - شركات النقل الجوي لآسيا والمحيط الهادئ: وتيرة نمو بـ 4.5% (8.5% سنة 2018)، وارتفاع السعة المعروضة بـ 4.1% مقابل 80.9% لعامل الحمولة (80.6% سنة 2019). وتعزى هذه المؤشرات إلى آثار الحرب الاقتصادية بين الولايات المتحدة الأمريكية والصين وانخفاض في النشاط الاقتصادي.

- شركات النقل الجوي الأوروبية:
  - وتيرة نمو بـ 4.4% (7.5 سنة 2018) وارتفاع السعة المعروضة بـ 3.7% (مقابل 85.6%) لعامل الحمولة (85 سنة 2018)؛ هذه المؤشرات هي نتيجة تباطؤ النشاط الاقتصادي والشكوك المحيطة بانسحاب بريطانيا من الاتحاد الأوروبي وكذلك إفلاس العديد من شركات النقل الجوي.



## حركة الشحن الجوي لسنة 2019

الاتحاد الأوروبي.

التالي:

• ناقلات الشرق الأوسط:  
انخفض الشحن الجوي بـ 4.8% في حين ارتفعت السعة المعروضة بـ 0.7%، وذلك بسبب اضطراب سلسلة التوريد، وضعف التجارة الدولية وإعادة هيكلة الناقلات الجوية.

• ناقلات آسيا المحيط الهادي:  
عرفت ناقلات هذه المنطقة أدنى مستويات الانخفاض عالمياً بنسبة 5.7% بسبب التوترات الاقتصادية الدولية وتباطؤ النمو على المستوى العالمي، في الوقت الذي تم فيه الرفع من السعة المعروضة بـ 11%.

شكلت سنة 2019 أسوأ سنة لنشاط الشحن الجوي منذ الأزمة الاقتصادية لسنة 2019، حسب تقارير الاتحاد الدولي للنقل الجوي. فقد انخفضت حركة الشحن بالطن بالكيلومتر (FTK) بنسبة 3.3% مقارنة بسنة 2018، وانخفض حجم الشحن لأول مرة منذ 2012، في حين ارتفعت السعة المعروضة بـ 2.1%.

• ناقلات أمريكا اللاتينية :

نشاط الشحن الجوي لسنة 2019 عرف استقراراً مقارنة سنة 2018، حيث حددت نسبة الانخفاض بـ 0.4%، علماً أن السعة المعروضة ارتفعت بـ 4.7%.

• ناقلات أمريكا الشمالية:

انخفض حجم الشحن بـ 1.5%، فيما تم الرفع من السعة المعروضة بـ 1.6%، وهذا راجع إلى التوترات الاقتصادية وتباطؤ الاقتصاد الأمريكي.

هذا الانخفاض يرجع بالأساس للتوترات التجارية، وضعف وتيرة نمو هذه الأخيرة التي بلغت 0.9%، وكذلك تباطؤ وتيرة نمو الناتج الداخلي للدول ذات مكون تصنيع قوي. هذا بالإضافة إلى فقدان الثقة بالمقاولات والمستهلكين والانخفاض القوي للصادرات.

• الناقلات الإفريقية :

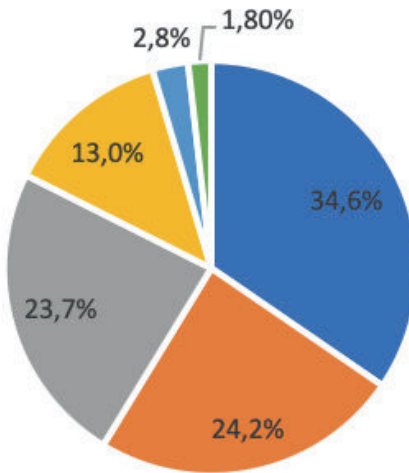
سجل نشاط الشحن الجوي ارتفاعاً هاماً بلغ 7.4% مع ارتفاع السعة المعروضة بـ 13.3%، وهذا راجع إلى علاقات الاستثمار مع آسيا.

• الناقلات الأوروبية:

عرف الشحن الجوي أدنى مستوياته منذ 2012، بنسبة انخفاض بلغت 1.1%، مع ارتفاع السعة المعروضة بـ 4.9%، وهذا راجع إلى انخفاض الاقتصاد الصناعي والظروف المحيطة بانسحاب بريطانيا من

ويتوزع نشاط الشحن الجوي بين المناطق على النحو التالي:  
كما أن وتيرة نمو الشحن الجوي تختلف بين ناقلات هذه المناطق على النحو

## نشاط الشحن الجوي بين المناطق



■ أفريقيا ■ أمريكا اللاتينية ■ الشرق الأوسط ■ أوروبا ■ أمريكا الشمالية ■ آسيا والمحيط الهادئ

## المطارات المحورية العربية ورهانات المنافسة العالمية

على التوجهات المستقبلية المتعلقة بالثورة الصناعية الرابعة، والذكاء الاصطناعي والتقنيات الحديثة للرقمية والإعلام والاتصال، التي ستسهم بشكل كبير، في رسم مستقبل القطاع في السنوات المقبلة.

وتلعب المطارات المحورية دورا هاما في تطوير شبكة النقل الجوي، لكونها توفر خدمات متميزة للمسافرين وخاصة مضاعفة الوجهات التي تشغلها نفس الشركة من مطار المغادرة بشكل مضمون وفي مدة وجيزة للانتقال من رحلة إلى رحلة **Minimum Connecting Time (MCT)**، هذا الأخير يعد عاملا هاما في جدولة الرحلات من خلال نظم الحجز. وبالمازونات مع ذلك فإن المطار المحوري الذي يكون عادة قاعدة لشركة النقل الجوي، يعزز من تنافسية هذه الأخيرة بالرفع من مردوديتها.

وهنا يمكن التأكيد على الدور المحوري للقطاع الخاص، في رسم مستقبل الاستثمارات في صناعة النقل الجوي، خاصة بعد أن فتحت الحكومات المختلفة الباب أمام المستثمرين، للاستفادة من الفرص الواعدة في هذا المجال.

وتعد صناعة النقل الجوي أحد الركائز الأساسية للتنمية الاقتصادية في الدول العربية، وهو ما يتجسد في تنفيذ العديد من المشروعات التطويرية العملاقة وخطط التوسعة في المطارات، إذ يتزامن ذلك مع تزايد الدور العالمي لهذا القطاع، وذلك بحسب التقرير الذي صدر مؤخرا عن منظمة الطيران المدني الدولي «إيكاو»، والذي يتوقع أن يشهد القطاع نموا سنويا في نقل الركاب بنسبة 4.3%، وبنسبة 3.9% في الشحن. هذا بالإضافة إلى أن مستقبل الاستثمار في قطاع الطيران يركز أكثر

الطيران العربي-يصدر قطاع الطيران المدني محليا وعالميا، توجهات الاستثمار خلال العقد الجاري، مع توسع الحكومات بمختلف دول العالم في طرح العديد من الفرص الاستثمارية أمام القطاع الخاص، والتكيز على الطيران كأحد أبرز القطاعات المحركة للنمو الاقتصادي في المستقبل.

ويتوقع الخبراء أن يصبح قطاع الطيران المدني المستقطب الأكبر للاستثمارات ورؤوس الأموال العالمية، وخصوصاً الاستثمارات الخاصة، لا سيما وأن قطاع الطيران يسهم بنحو 2.7 تريليون دولار في الناتج المحلي الإجمالي العالمي، بالإضافة إلى قدرته على توفير 65.5 مليون فرصة عمل ناشئة عن أنشطته المختلفة بحلول عام 2035.

### أفضل 50 مطارا محوريا عالميا

ست ساعات، كما هو موضح اسفله، وحسب هذا التصنيف فقد احتل مطار دبي المرتبة 24 متقدما عن مطارات أوروبية كبيرة:

على إجمالي المقاعد الدولية المجدولة في يوليو 2019، في أكثر أيام الطيران ازدحاما على مدار 12 شهرا حتى يوليو 2019)، ومعتمدة في ذلك مدة الانتقال من رحلة إلى رحلة ( **MCT** ) تقل عن

أصدرت مؤسسة **OAG\*** تقريرا تضمن خمسين مطارا محوريا عالميا ( من ضمن أكبر 200 مطار في العالم من حيث إجمالي المقاعد المجدولة في يوليو 2019، وفي أكبر 200 مطار دولي بناءً

م	المطار	البلد	مؤشر المشاركة الدولية	الشركة المعينة	نسبة المشاركة بالرحلات الجوية
1	لندن هيثرو	المملكة المتحدة	317	الخطوط الجوية البريطانية	51%
2	فرانكفورت	ألمانيا	309	الخطوط الجوية الألمانية لوفتهانزا	63%
3	شيكاغو الدولي	الولايات المتحدة الأمريكية	290	شركة يوناييتد الأمريكية	46%
4	أمستردام	هولندا	279	الخطوط الجوية الملكية الهولندية KLM	52%
5	ميونيخ	ألمانيا	259	الخطوط الجوية الألمانية لوفتهانزا	59%
6	توريننتو	كندا	251	الخطوط الجوية الكندية	59%
7	شارل ديغول	فرنسا	250	الخطوط الجوية الفرنسية	50%
8	اتلانتا	الولايات المتحدة الأمريكية	247	شركة دلتا للطيران	79%
9	سنغافورة	سنغافورة	240	الخطوط الجوية السنغافورية	24%
10	هونغ كونج	هونغ كونج (الصين)	234	شركة خطوط كاثي باسيفيك	26%
11	سول	جمهورية كوريا	233	الخطوط الجوية الكورية	23%

م	المطار	البلد	مؤشر المشاركة الدولية	الشركة المعينة	نسبة المشاركة بالرحلات الجوية
12	كوالالمبور	ماليزيا	29	طيران أسيا	41%
13	لاس فيغاس	الولايات المتحدة الأمريكية	219	الخطوط الجوية الأمريكية	22%
14	بانجكوك	تايلاند	214	الخطوط الجوية التايلاندية الدولية	20%
15	مكسيكو	المكسيك	191	شركتي ايرومكسيكو	43%
16	جاكارتا	إندونيسيا	191	جارودا الإندونيسية	26%
17	اسطنبول	تركيا	187	الخطوط الجوية التركية	79%
18	نيويورك	الولايات المتحدة الأمريكية	186	الخطوط الجوية الأمريكية	37%
19	دالاس	الولايات المتحدة الأمريكية	185	دلتا الجوية	85%
20	ميامي	الولايات المتحدة الأمريكية	184	الخطوط الجوية الأمريكية	75%
21	هيوستون	الولايات المتحدة الأمريكية	179	شركة يوناييتد الأمريكية	81%
22	طوكيو	اليابان	178	خطوط أول نيبون	37%
23	نيوارك	الولايات المتحدة الأمريكية	169	شركة يوناييتد الأمريكية	70%
24	دبي	الإمارات العربية المتحدة	168	الإمارات	49%
25	شنغهاي	الصين	163	تشاينا ايسترن إيرلاينز	28%
26	سيدني	أستراليا	158	الخطوط الجوية كوانتس	36%

م	المطار	البلد	مؤشر المشاركة الدولية	الشركة المعينة	نسبة المشاركة بالرحلات الجوية
27	فانكوفر	كندا	155	الخطوط الجوية الكندية	47%
28	مدريد	إسبانيا	154	ايبيريا	46%
29	مانيتا	الفلبين	153	سيبو باسيفيك الجوية	32%
30	موسكو	الاتحاد الروسي	150	الخطوط الجوية الروسية إيرفلوت	80%
31	سان فرانسيسكو	الولايات المتحدة الأمريكية	146	شركة يوناييتد الأمريكية	49%
32	بوجوتا*	كولومبيا	142	أفيانكا	58%
33	جوانزو*	الصين	142	لخطوط الجوية الصينية	49%
34	فيوميتشينو	إيطاليا	139	ألتاليا	43%
35	ديل هي*	الهند	137	إنديجو	32%
36	بكين*	الصين	137	الطيران الصيني	40%
37	سياتل	الولايات المتحدة الأمريكية	133	خطوط أسكا الجوية	50%
38	جوهانسبرج*	جنوب أفريقيا	128	طيران جنوب أفريقيا	44%
39	نيريتا*	اليابان	128	خطوط أول نيبون	17%
40	زيوريخ	سويسرا	114	سويس إير	54%
41	مونتريل	كندا	112	الطيران الكندي	58%

م	المطار	البلد	مؤشر المشاركة الدولية	الشركة المعينة	نسبة المشاركة بالرحلات الجوية
42	فيينا	النمسا	109	الخطوط الجوية النمساوية AG	50%
43	هو تشي مينه	فيتنام	108	الخطوط الجوية الفيتنامية	37%
44	بوسطن	الولايات المتحدة الأمريكية	107	شركة طيران جيت بلو	27%
45	بانجكوك	إسبانيا	102	خطوط طيران فويلينج	42%
46	ساو باولو	البرازيل	101	LATAM خطوط	41%
47	أوكلاند	نيوزيلندا	99	طيران نيوزيلندا	65%
48	او اس بي جارديمون*	النرويج	98	الخطوط الجوية الاسكندنافية (ساس)	37%
49	بانجكوك دون موينج*	تايلاند	98	الخطوط الجوية التايلاندية	45%
50	بومباي	الهند	97	إنديجو	32%

## أعلى 25 مطارا محوريا عالميا لشبكة الطيران منخفض التكاليف

بنفس المعايير المعتمدة، ورد في التقرير ترتيب أضخم المطارات لشبكة الطيران منخفضة التكاليف متضمنة نفس شركة الطيران منخفضة التكاليف أو مختلفة عنها، احتل فيها مطار دبي المرتبة 19 بمؤشر مشاركة دولية 53 ونسبة مشاركة بالرحلات الجوية 49%.

م	المطار	البلد	مؤشر المشاركة الدولية	الشركة المعينة	نسبة المشاركة بالرحلات الجوية
1	كوالالمبور	ماليزيا	150	إير آسيا	41%
2	مانبلا*	الفلبين	90	سيبو باسيفيك الجوية	32%
3	سنغافورة*	سنغافورة	90	الخطوط الجوية السنغافورية	24%
4	سول	جمهورية كوريا	87	الخطوط الجوية الكورية	23%
5	سان دييجو	الولايات المتحدة الأمريكية	83	ساوت ويست إيرلينز	39%
6	دلهي	الهند	82	إنديجو	32%
7	بانجكوك	تايلاند	81	الخطوط الجوية الآسيوية	45%
8	جاكارتا	إندونيسيا	78	جارودا اندونيسيا	26%
9	مكسيكو	المكسيك	77	شركتي ايرومكسيكو Aeromexico	43%
10	برشلونة	إسبانيا	74	خطوط فولين الجوية	42%
11	بومباي	الهند	68	إنديجو	32%
12	نيويورك	الولايات المتحدة الأمريكية	64	دلتا إيرلينز	37%
13	هوليوود	الولايات المتحدة الأمريكية	63	شركة طيران جيت بلو	28%
14	لاس فيغاس	الولايات المتحدة الأمريكية	60	الخطوط الجوية الأمريكية	22%
15	اورلاندو	الولايات المتحدة الأمريكية	59	ساوت ويست إيرلينز	25%
16	صبيحة	تركيا	56	خطوط بيغاسوس الجوية	59%

م	المطار	البلد	مؤشر المشاركة الدولية	الشركة المعينة	نسبة المشاركة بالرحلات الجوية
17	تورونتو*	كندا	54	الطيران الكندي	59%
18	شيكاغو*	الولايات المتحدة الأمريكية	54	جنوب غرب الخطوط الجوية	89%
19	دبي	الإمارات العربية المتحدة	53	الإماراتية	49%
20	هو تشي مينه	فييت نام	51	الخطوط الجوية الفيتنامية	37%
21	أمستردام	هولندا	50	الخطوط الجوية الملكية الهولندية KLM	52%
22	سان خوان مارين	بورتوريكو	44	شركة طيران جيت بلو	34%
23	ساو باولو	البرازيل	42	خطوط طيران LATAM	41%
24	ناريتا	اليابان	41	خطوط أول نيبون	17%
25	فوكوكا	اليابان	40	خطوط أول نيبون	25%

المصدر مؤسسة OAG

## 10 أضخم مطارات محورية في الشرق الأوسط

كما ورد في نفس التقرير ترتيب أضخم المطارات في الشرق الأوسط بمؤشر معدل ربط دولي يعكس نضج سوق النقل الجوي ، وحجم المطارات وكثافة السفر الجوي داخل المنطقة :

م	المطار	البلد	مؤشر المشاركة الدولية	الشركة المعينة	نسبة المشاركة بالرحلات الجوية
1	دبي	الإمارات العربية المتحدة	168	الإماراتية	49%
2	جوهانسبرغ	جنوب أفريقيا	128	طيران جنوب أفريقيا	44%
3	الدوحة	دولة قطر	95	الخطوط الجوية القطرية	85%
4	الرياض	المملكة العربية السعودية	66	الخطوط الجوية العربية السعودية	51%
5	اديس ابابا	أثيوبيا	56	الخطوط الجوية الاثيوبية	93%
6	جدة	المملكة العربية السعودية	56	الخطوط الجوية العربية السعودية	50%
7	ابوظبي	الإمارات العربية المتحدة	54	طيران الاتحاد	78%
8	القاهرة	مصر	50	شركة مصر للطيران	52%
9	مسقط	سلطنة عمان	50	الطيران العماني	60%
10	الكويت	الكويت	43	الخطوط الجوية الكويتية	27%

ونود الإشارة هنا إلى أن توقعات حركة النقل الجوي للسنوات المقبلة والجهود المبذولة من قبل كافة الدول العربية، ستمكن هذه الأخيرة من تبوء ترتيب أفضل لمطاراتها المحورية.

## أضخم المطارات المحورية في باقي مناطق العالم

أما بالنسبة لباقي مناطق العالم، فقد ورد في نفس التقرير:

### آسيا والمحيط الهادئ

م	المطار	البلد	مؤشر المشاركة الدولية	الشركة المعينة	نسبة المشاركة بالرحلات الجوية
1	سنغافورة	سنغافورة	240	الخطوط الجوية السنغافورية	24%
2	هونغ كونج	هونغ كونج (الصين)	234	كاثي باسيفيك	26%
3	سول	جمهورية كوريا	233	الخطوط الجوية الكورية	23%
4	كوالالمبور	ماليزيا	229	طيران آسيا	41%
5	بانكوك	تايلاند	214	الخطوط الجوية التايلاندية الدولية	20%
6	جاكارتا	إندونيسيا	191	جارودا اندونيسيا	26%
7	طوكيو	اليابان	178	خطوط أول نيبون	37%
8	شانغهاي	الصين	163	تشاينا إيسترن إيرلاينز	28%
9	سيدني	أستراليا	158	الخطوط الجوية كوانتس	36%
10	مانيلا	الفلبين	153	سيبو باسيفيك الجوية	32%

### أوروبا

م	المطار	البلد	مؤشر المشاركة الدولية	الشركة المعينة	نسبة المشاركة بالرحلات الجوية
1	لندن هيثرو	المملكة المتحدة	317	الخطوط الجوية البريطانية	51%
2	فرانكفورت	ألمانيا	309	الخطوط الجوية الألمانية لوفتهانزا	63%
3	أمستردام	هولندا	279	الخطوط الجوية الملكية الهولندية كي إي إم	52%
4	ميونيخ	ألمانيا	259	الخطوط الجوية الألمانية لوفتهانزا	59%
5	شارل ديغول	فرنسا	250	الخطوط الجوية الفرنسية	50%
6	اسطنبول	تركيا	187	الخطوط الجوية التركية	79%
7	مدريد	إسبانيا	154	إيبيريا	46%
8	موسكو	الاتحاد الروسي	150	الخطوط الجوية الروسية إيروفلوت	80%
9	روما فيوميتشينو	إيطاليا	139	Alitalia-Societa Aerea Italiana S.p.A	43%
10	زيوريخ	سويسرا	114	السويسرية	54%

## أمريكا الشمالية

م	المطار	البلد	مؤشر المشاركة الدولية	الشركة المعينة	نسبة المشاركة بالرحلات الجوية
1	شيكاغو	الولايات المتحدة الأمريكية	290	شركة يوناييتد الأمريكية	46%
2	تورونتو	كندا	251	الطيران الكندي	59%
3	أتلانتا	الولايات المتحدة الأمريكية	247	شركة دلتا للطيران	79%
4	لاس فيغاس	الولايات المتحدة الأمريكية	219	الخطوط الجوية الأمريكية	22%
5	نيويورك	الولايات المتحدة الأمريكية	186	شركة دلتا للطيران	37%
6	دالاس	الولايات المتحدة الأمريكية	185	الخطوط الجوية الأمريكية	85%
7	ميامي	الولايات المتحدة الأمريكية	184	الخطوط الجوية الأمريكية	75%
8	هيوستن	الولايات المتحدة الأمريكية	179	شركة يوناييتد الأمريكية	81%
9	نيوارك	الولايات المتحدة الأمريكية	169	شركة يوناييتد الأمريكية	70%
10	فانكوفر	كندا	155	الطيران الكندي	47%

## أمريكا اللاتينية

م	المطار	البلد	مؤشر المشاركة الدولية	الشركة المعينة	نسبة المشاركة بالرحلات الجوية
1	مكسيكو	المكسيك	191	شركتي ايرومكسيكو Aeromexico	43%
2	بوجوتا	كولومبيا	142	أفيانكا	58%
3	ساو باولو	البرازيل	101	مجموعة طيران LATAM	41%
4	توسني مين الدولي	بناما	97	خطوط كوبا الجوية	89%
5	شافيز الدولي	بيرو	93	مجموعة طيران LATAM	53%

\*بتصرف عن تقرير OAG حول المطارات المحورية سبتمبر 2019 / [www.oag.com](http://www.oag.com)

smiths detection

## EXPLOSIVE DETECTION SYSTEMS FOR CABIN BAGGAGE CHOOSING THE RIGHT EU STANDARD FOR YOUR NEEDS



HI-SCAN 6040I  
HI-SCAN 6046Si  
+ IONSCAN 600



NON EDS



HI-SCAN 6040-21g HR  
HI-SCAN 6040aTiX  
HI-SCAN 7555aTiX



EDS CB C1



HI-SCAN 6040aTiX  
HI-SCAN 7555aTiX



EDS CB C2



HI-SCAN 6040 CTiX



EDS CB C3

HIGHER SCREENING STANDARDS IMPROVE SECURITY,  
OPERATIONAL EFFICIENCY AND PASSENGER EXPERIENCE

[france@smithsdetection.com](mailto:france@smithsdetection.com)

[www.smithsdetection.com](http://www.smithsdetection.com)



## NORTH AMERICA

Rank	Airport	Country	International Connectivity Index	Dominant Carrier	Share of Flights
1	CHICAGO O'HARE INTERNATIONAL	USA	290	United Airlines	46%
2	TORONTO LESTER B PRARSON INTERNATIONAL	CANADA	251	Air Canada	59%
3	ATLANTA HARTSFIELD-JACKSON INTERNATIONAL	USA	247	Delta Air Lines	79%
4	LOS ANGELES INTERNATIONAL	USA	219	American Airlines	22%
5	NEW YORK J.F KENNEDY INTERNATIONAL	USA	186	Delta Air Lines	37%
6	DALLAS DALLS/FORT WORTH INTERNATIONAL	USA	185	American Airlines	85%
7	MIAMI INTERNATIONAL	USA	184	American Airlines	75%
8	HOUSTAN GEORGE BUSH INTERNATIONAL	USA	179	United Airlines	81%
9	NEWARK LIBERTY INTERNATIONAL	USA	169	United Airlines	70%
10	VANCOUVER INTERNATIONAL	CANADA	155	Air Canada	47%

## LATIN AMERICA

Rank	Airport	Country	International Connectivity Index	Dominant Carrier	Share of Flights
1	MEXICO CITY JUAREZ INTERNATIONAL	Mexico	191	Aeromexico	43%
2	BOGOTA	Colombia	142	Avianca	58%
3	SAO PAULO GUARULHOS INTERNATIONAL	Brazil	101	LATAM Airlines Group	41%
4	Tocumen Intl	Panama	97	Copa Airlines	89%
5	J Chavez International	Peru	93	LATAM Airlines Group	53%

Adapted from OAG Report on Hub Airports September 2019 / [www.oag.com](http://www.oag.com).

**The largest hub airports in the rest of the world**

As for the rest of the world the same report mentioned the following:

**ASIA AND THE PACIFIC**

Rank	Airport	Country	International Connectivity Index	Dominant Carrier	Share of Flights
1	SINGAPORE CHANGI	Singapore Changigapore	240	Singapore Changigapore Airlines	24%
2	HONG KONG INTERNATIONAL	Hong Kong (sar) China	234	Cathay Pacific Airways	26%
3	SEOUL INCHEON INTERNATIONAL	Korea Republic of	233	Korean Air	23%
4	KUALA LUMPUR INTERNATIONAL	Malaysia	229	AirAsia	41%
5	BANGKOK DON MUEANG INTERNATIONAL	Thailand	214	Thai Airways International	20%
6	JAKARTA SOEKARNO-HATTA	Indonesia	191	Garuda Indonesia	26%
7	TOKYO INTL (HANEDA)	Japan	178	All Nippon Airways	37%
8	SHANGAI PUDONG INTERNATIONAL	China	163	China Eastern Airlines	28%
9	SYDNEY KINGSFORD SMITH	Australia	158	Qantas Airways	36%
10	MANILA NINOY AQUINO INTERNATIONAL	Philippines	153	Cebu Pacific Air	32%

**EUROPE**

Rank	Airport	Country	International Connectivity Index	Dominant Carrier	Share of Flights
1	LONDON GATWICK	United Kingdom	317	British Airways	51%
2	FRANKFURT INTERNATIONAL	Germany	309	Lufthansa German Airlines	63%
3	AMSTERDAM	Netherlands	279	KLM-Royal Dutch Airlines	52%
4	MUNICH INTERNATIONAL	Germany	259	Lufthansa German Airlines	59%
5	PARIS CHARLES DE GAULLE	France	250	Air France	50%
6	ISTANBUL AIRPORT	Turkey	187	Turkish Airlines	79%
7	MADRID ADOLFO SUAREZ-BARAJAS	Spain	154	Iberia	46%
8	MOSCOW SHEREMETYEVO INTERNATIONAL	Russian Federation	150	Aeroflot Russian Airlines	80%
9	ROME FIUMICINO	Italy	139	Alitalia-Societa Aerea Italiana S.p.A	43%
10	ZURICH	Switzerland	114	SWISS	54%

23	SAO PAULO GUARULHOS INTERNATIONAL	Brazil	42	LATAM Airlines Group	41%
24	TOKYO NARITA INTERNATIONAL	Japan	41	All Nippon Airways	17%
25	FUKUOKA	Japan	40	All Nippon Airways	25%

### 10 largest hub airports in the Middle East

The same report also mentioned the ranking of the largest airports in the Middle East with an international connection rate that reflects the maturity of the air transport market, the size of airports and the air traffic density within the region:

Rank	Airport	Country	International Connectivity Index	Dominant Carrier	Share of Flights
1	DUBAI INTERNATIONAL	United Arab Emirates	168	Emirates	49%
2	JOHANNESBURG O.R TAMBO INTERNATIONAL	South Africa	128	South African Airways	44%
3	Doha	Qatar	95	Qatar Airways	85%
4	King Khaled International Airport	Saudi Arabia	66	Saudi Arabian Airlines	51%
5	Bole International Airport	Ethiopia	56	Ethiopian Airlines	93%
6	King Abdulaziz International	Saudi Arabia	56	Saudi Arabian Airlines	50%
7	Abu Dhabi International	United Arab Emirates	54	Etihad Airways	78%
8	CAIRO	Egypt	50	Egyptair	52%
9	Muscat International Airport (Seeb)	Oman	50	Oman Air	60%
10	KUWAIT International	Kuwait	43	Kuwait Airways	27%

We would like here to point out that the forecasts of air transport traffic for the coming years and the efforts made by all Arab countries will enable the latter to achieve a better ranking for its hub airports.

Rank	Airport	Country	International Connectivity Index	Dominant Carrier	Share of Flights
1	KUALA LUMPUR INTERNATIONAL	Malaysia	150	AirAsia	41%
2	MANILA NINYOY AQUINO INTERNATIONAL	Philippines	90	Cebu Pacific Air	32%
3	SINGAPORE CHANGI	Singapore	90	Singapore Airlines	24%
4	SEOUL INCHEON INTERNATIONAL	Korea Republic of	87	Korean Air	23%
5	SAN DIEGO INTERNATIONAL	USA	83	Southwest Airlines	39%
6	DELHI	India	82	IndiGo	32%
7	BANGKOK DON MUEANG INTERNATIONAL	Thailand	81	Thai AirAsia	45%
8	Jakarta Soekarno-hatta	Indonesia	78	Garuda Indonesia	26%
9	MEXICO CITY JUAREZ INTERNATIONAL	Mexico	77	Aeromexico	43%
10	BARCELONA	Spain	74	Vuelin Airlines	42%
11	MUMBAI	India	68	IndiGo	32%
12	NEW YORK J.F KENNEDY INTERNATIONAL	USA	64	Delta Air Lines	37%
13	FORT LAUDERDATE/HOLLYWOOD INTERNATIONAL	USA	63	JetBlue Airways Corporation	28%
14	LOS ANGELES INTERNATIONAL	USA	60	American Airlines	22%
15	ORLANDO INTERNATIONAL	USA	59	Southwest Airlines	25%
16	SAN DIEGO INTERNATIONAL	Turkey	56	Pegasus Airlines	59%
17	TORONTO LESTER B PEARSON INTERNATIONAL	Canada	54	Air Canada	59%
18	CHICAGO MIDWAY INTERNATIONAL	USA	54	Southwest Airlines	89%
19	DUBAI INTERNATIONAL	United Arab Emirates	53	Emirates	49%
20	HO CHI MINH CITY	Viet Nam	51	Vietnam Airlines	37%
21	AMSTERDAM	Netherlands	50	KLM-Royal Dutch Airlines	52%
22	SAN JUAN LUIS MUNOZ MARIN INTERNATIONAL	Puerto Rico	44	JetBlue Airways Corporation	34%

Rank	Airport	Country	International Connectivity Index	Dominant Carrier	Share of Flights
34	ROME FIUMICINO	Italy	139	Alitalia-Societa Aerea Italiana S.p.A	43%
35	*DELHI	India	137	IndiGo	32%
36	BEIJING CAPITAL INTERNATIONAL	China	137	Air China	40%
37	SEATTLE-TACOMA INTERNATIONAL	USA	133	Alaska Airlines	50%
38	JOHANNESBURG O.R TAMBO INTERNATIONAL	South Africa	128	South African Airways	44%
39	TOKYO NARITA INTERNATIONAL	Japan	128	All Nippon Airways	17%
40	ZURICH	Switzerland	114	Swiss	54%
41	MONTREAL PIERRE ELLIOTT TRUDEAU INTERNATIONAL	Canada	112	Air Canada	58%
42	VIENNA INTERNATIONAL	Austria	109	Austrian Airlines AG	50%
43	HO CHI MINH CITY	Viet Nam	108	Vietnam Airlines	37%
44	BOSTON EDWARD L LOGAN INTERNATIONAL	USA	107	JetBlue Airways Corporation	27%
45	BARCELONA	Spain	102	Vueling Airlines	42%
46	SAO PAULO GUARULHOS INTERNATIONAL	Brazil	101	LATAM Airlines Group	41%
47	AUCKLAND INTERNATIONAL	New Zealand	99	Air New Zealand	65%
48	OSLO GARDEMOEN	Norway	98	SAS Scandinavian Airlines	37%
49	BANGKOK DON MUEANG INTERNATIONAL	Thailand	98	Thai AirAsia	45%
50	MUMBAI	India	97	IndiGo	32%

#### Top 25 global hub airports for low cost airlines' network

Using the same approved criteria, the report stated the ranking of the largest airports for low cost airlines' network, including the same low cost airline or a different one, in which Dubai Airport ranked 19th with an international participation index of 53 and a 49% share of flights:

Rank	Airport	Country	International Connectivity Index	Dominant Carrier	Share of Flights
13	LOS ANGELES INTERNATIONAL	USA	219	American Airlines	22%
14	BARCELONA	Thailand	214	Thai Airways International	20%
15	MEXICO CITY JUAREZ INTERNATIONAL	Mexico	191	Aeromexico	43%
16	JAKARTA SOEKARNO-HATTA	Indonesia	191	Garuda Indonesia	26%
17	ISTANBUL AIRPORT	Turkey	187	Turkish Airlines	79%
18	NEW YORK J.F KENNEDY INTERNATIONAL	USA	186	Delta Air Lines	37%
19	DALLAS/FORT WORTH INTERNATIONAL	USA	185	American Airlines	85%
20	MIAMI INTERNATIONAL	USA	184	American Airlines	75%
21	HOUSTAN GEORGE BUSH INTERNATIONAL	USA	179	United Airlines	81%
22	(TOKYO INTL (HANEDA	Japan	178	All Nippon Airways	37%
23	NEWARK LIBERTY INTERNATIONAL	USA	169	United Airlines	70%
24	DUBAI INTERNATIONAL	United Arab Emirates	168	Emirates	49%
25	SHANGAI PUDONG INTERNATIONAL	China	163	China Eastern Airlines	28%
26	SYDNEY KINGSFORD SMITH	Australia	158	Qantas Airways	36%
27	VANCOUVER INTERNATIONAL	Canada	155	Air Canada	47%
28	MADRID ADOLFO SUAREZ-BARAJAS	Spain	154	Iberia	46%
29	MANILA NINYOY AQUINO INTERNATIONAL	Philippines	153	Cebu Pacific Air	32%
30	MOSCOW SHEREMETYEVO INTERNATIONAL	Russian Federation	150	Aeroflot Russian Airlines	80%
31	SAN FRANCISCO	USA	146	United Airlines	49%
32	*BOGOTA	Colombia	142	Avianca	58%
33	*GUANGZHOU	China	142	China Southern Airlines	49%

## Arab HUB airports and global competition challenges

The air transport industry is the lead sector as far as economic development in the Arab countries is concerned; this fact reflects in the implementation of many mega development projects and expansion plans at airports, coinciding with the increasing global role of this sector, according to the report issued recently by the International Civil Aviation Organization « ICAO », with an annual expected growth in passenger transport of 4.3%, and 3.9% for freight. Moreover, the future of investment in the aviation sector focuses more on the future trends of the Fourth Industrial Revolution, artificial intelligence and modern digital, media and communi-

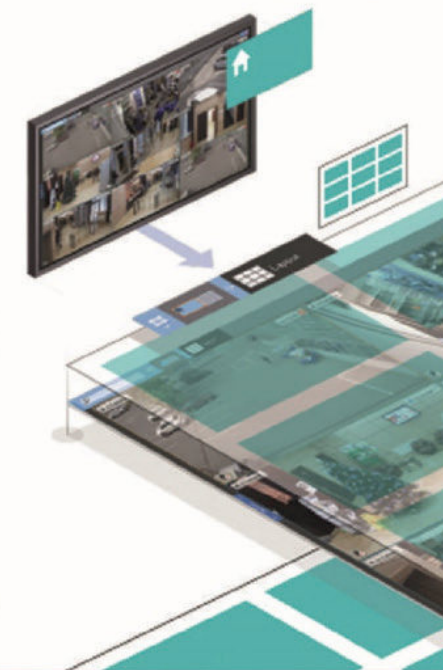
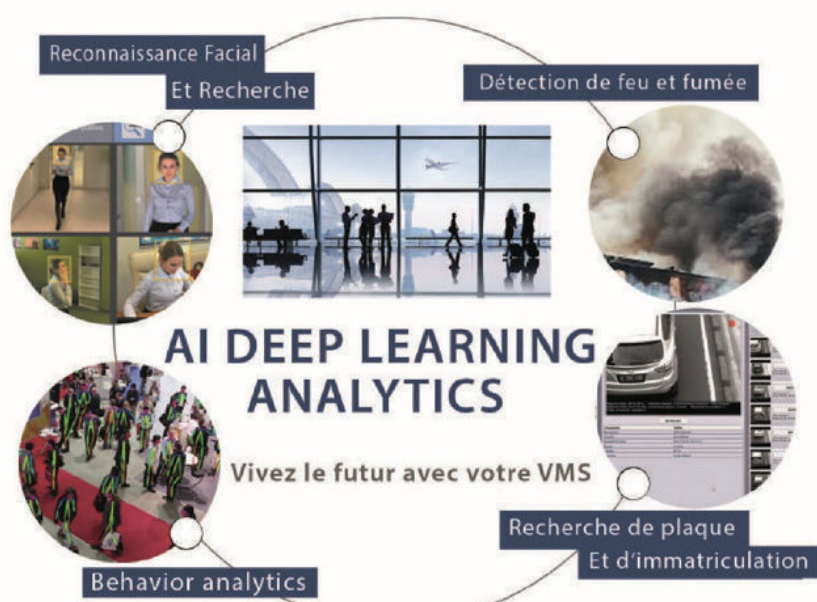
cation technologies, which will contribute significantly to shaping the sector's future in the coming years.

Hub airports play an important role in developing the air transport network, as they provide excellent services for travelers, especially doubling the destinations that the same company operates from the departure airport in a secured manner and with short connection times (Minimum Connecting Time: MCT), which is an important factor in Scheduling flights through reservation systems. In parallel, a hub airport, which is usually a base for the air carrier, enhances the competitiveness of the latter by increasing its profitability.

The world's top 50 hub airports

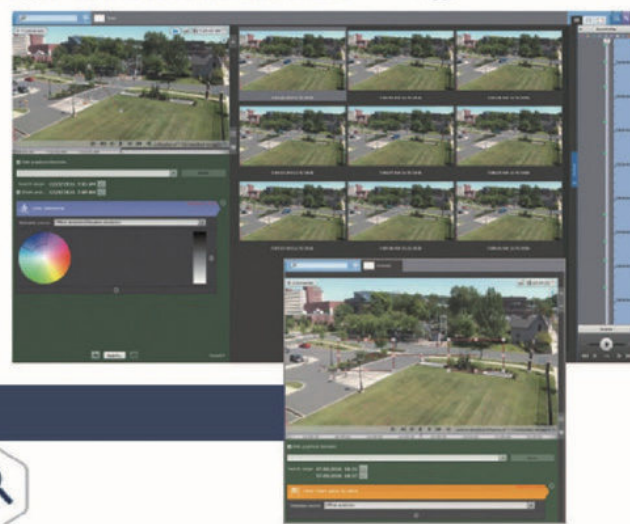
\* The OAG Foundation issued a report that included fifty global hub airports (among the 200 largest airports in the world in terms of aggregate scheduled seats in July 2019, and in the 200 largest international airports based on the overall international scheduled seats in July 2019, on the busiest flight days over 12 Months up to July 2019), predicated on a minimum connection time of less than six hours, as shown below, and according to this classification, Dubai Airport ranked 24th ahead of major European airports:

Rank	Airport	Country	International Connectivity Index	Dominant Carrier	Share of Flights
1	London Heathrow	United kingdom	317	British Airways	51%
2	Frankfurt International	Germany	309	Lufthansa German Airlines	63%
3	Chicago O'Hare International	USA	290	United Airlines	46%
4	Amsterdam	Netherlands	279	KLM-Royal Dutch Airlines	52%
5	Munich International	Germany	259	Lufthansa German Airlines	59%
6	Toronto Lester B Pearson International	Canada	251	Air Canada	59%
7	Paris Charles de Gaulle	France	250	Air France	50%
8	Atlanta Hartsfield-jackson International	USA	247	Delta Air Lines	79%
9	SINGAPORE CHANGI	Singapore	240	Singapore Airlines	24%
10	HONG KONG INTERNATIONAL	Hong Kong (sar) China	234	Cathay Pacific Airways	26%
11	SEOUL INCHEON INTERNATIONAL	Republic of Korea	233	Korean Air	23%
12	KUALA LUMPUR INTERNATIONAL	Malaysia	229	AirAsia	41%



**LA CARTE 3D INTERACTIVE**

Aperçu visuel de l'emplacement de vos caméras sur une carte du site



**MOMENTQUEST**

Recherche légale quasi instantanée de la vidéo enregistrée



**TIMECOMPRESSOR**

Synopsis de scène visuelle





tourism sector at the international level, and the total international losses of the sector are estimated at about 240 billion dollars. Point can be made here that the cancellations of millions of tourists travel plans, especially the Chinese, inflicted a severe blow to the revenues of travel and reservation companies via Internet, and that the losses of the tourism sector will be mainly concentrated in China, the countries of Southeast Asia, and Europe in Italy and Spain, as they represent the most attractive areas for tourists in Europe.

It is certainly true now that the global tourism sector will not recover to levels before «Corona» until the second quarter of next year, and perhaps the third quarter of next year if a vaccine for the virus is not reached by the summer, and this may raise the total losses of the tourism sector to about \$ 500 billion by the middle of next year. The aviation sector is not the only underdog of the outbreak of the Corona virus as the global stock market is the first one registering loss caused by the spread of the virus. It is indeed registering its worst weeks, has occupied, and hit the headlines of the media more than once recently. Some estimates indicate that the US stock market lost by itself a week ago \$ 3.18 trillion and, if we take into account the losses of the Asian and European markets as a result of the epidemic, the total losses may range between six and seven trillion dollars.

Oil markets are still suffering due to

the outbreak of the virus, as low travel, low manufacturing productivity and high inventory contrived to put terrible pressure on prices. It is noticeable that oil prices have been falling since late January, after geopolitical tensions between the United States and Iran lowered, while prosperous US production and lukewarm economic growth has contributed to a decline in global energy prices.

The Corona virus came as a shock to the global economic system, and it led to the drop in oil prices to its lowest level in a year, and this indicates that the consequences of «Corona» will be significant as the demand shrinks significantly, according to the IEA's monthly report.

Travel restrictions, low industrial productivity and a decline in commercial activity at the international level will result in lower prices. Regardless of governments and central banks endeavors to stimulate consumer demand, it is likely, as far as fuel demand is concerned, that those endeavors will not overtake quarantine and travel barriers. And perhaps the worst is yet to come.

These sectors may seem to be the biggest loser of the outbreak of the Corona virus in more than 90 countries worldwide, but there are other industries that have suffered painful strikes as a result of this virus. The cosmetic industry in China, for example, has received a painful blow especially that the virus has spread in conjunction with the celebrations of the new lunar

year. Given the industry's reliance on the striking consumer power in China, the crisis has prompted it to reconsider its future. The losses of the cosmetic industry will not be limited to China, as they will extend to Australia and the European continent.

The entertainment industry was also one of the global sectors affected because of «Corona». In addition to postponing film making of international films, canceling some cinematic activities and events, including some festivals, and doubts surrounding the possibility of convening some international festivals, including the Cannes Festival Next May, which is attended by between 74,000 and 200,000 viewers annually, preliminary estimates indicate that cinemas have so far lost nearly two billion dollars.

It seems that it is currently difficult to take stock of the losses. The number of people who have contracted the virus increase hour after another. This leads to a state of flux and affects the ability to accurately calculate the losses. The available numbers are estimates only, but what is certain is that the losses will amount in many sectors to hundreds of billions. As far as Stock and bond markets, we definitely talk about trillions of dollars of losses.

## On the impact of the Corona virus on the air transport sector



**IBRAHIM BENNADI** - Countries around the world are seeking to control the expansion of the Corona virus through the implementation of stricter preventive measures, while the disease death toll has exceeded 95,000. As the Corona virus continues to spread and reach new regions of the world, many countries, economic groups, and financial institutions have implemented rapidly precautionary measures in order to contain both the virus and its negative implications on the global economy in general and the national economies in particular.

It is obvious that a large number of economic sectors have suffered losses, some of which were estimated in the first place at billions of dollars, while some other sectors have achieved huge profits because of their involvement in the eradication and containment of the virus. The interesting thing remains that despite the fact that some sectors have

achieved losses, such as the aviation sector, some experts call for investing in them now, because their recovery after the virus retreat is inevitable. In this regard, the International Air Transport Association (IATA) announced that the losses of the Aviation may exceed \$ 63 billion in the event that it controls the disease, but believes that if the disease spreads over a wider range of losses it could reach \$ 252 billion.

IATA expected that before any recovery, the immediate impact will be severe, as the sector will know a sharp decline in incomes, estimated by: Asia and the Pacific: -37%, North America: -27%, Europe: -46%, the Middle East: -39% , Africa: -32%, Latin America: -41%.

After taking into account the recent outbreak of the Corona virus, the International Air Transport Association estimated the potential impact on passenger revenue suggests two possible scenarios:

The first scenario implies the limitation of the spreading of the virus. This scenario includes the markets that recorded more than 100 confirmed case of Corona virus until March 2, and which witnessed a sharp deterioration, followed by a remarkable economic recovery. This scenario is also related to the decline in terms of customer confidence in other markets such as North America, Asia Pacific and Europe.

The markets included in this scenario are classified with the expected decrease in number of travelers due to the outbreak of the Coronavirus, as follows : China (-23%), Japan (-12%), Singapore (-10%), South Korea (-14%), and Italy (-24%), France (-10%), Germany (-10%), and Iran (-16%). In parallel, demand levels are expected to decrease by 11% in the Asian markets excluding China, Japan, Singapore and South Korea. Demand is likely to decrease by 7% in the Middle East and Europe respectively, with the exception of Italy, France and Germany.

The decline in demand is marked by recorded losses of 11% in terms of international passengers' revenue, equivalent to 63 billion USD, knowing that China alone will incur 22 billion USD of the total of these losses while markets associated with Asia, including China, will face a total loss of \$ 47 billion.

The second scenario is the failure to contain the virus, and this scenario uses the same methodology covering the markets that recorded 10 or more confirmed infections with the Corona virus as of March 2. These markets face a 19% loss in international passenger revenue, equivalent to \$ 113 billion, which comes down to the losses incurred by the sector during the 2008 global financial crisis.

The decline in the aviation sector has naturally a negative impact on the

## Air freight traffic for the year 2019

According to IATA reports 2019 marked the worst year for air cargo activity since the economic crisis of 2009. Freight traffic per ton per kilometer (FTK) decreased by 3.3% compared to 2018, and freight volume decreased for the first time since 2012, while the available capacity increased by 2.1%.

This decrease is mainly due to trade tensions, weak growth rate of the latter, with 0.9%, and the slow pace of growth of GDP of strong industrialized countries, in addition to contractors and consumers' loss of confidence and the strong decline in exports.

Air freight activity is distributed among the regions as follows:

Airfreight growth pace varies among carriers of these regions as follows:

Asia Pacific tankers: The carriers of this region experienced the lowest levels of global decline by 5.7% due to international economic tensions and slow growth at the global level, offset by an available capacity of 11%.

North American carriers: Shipping volume decreased by

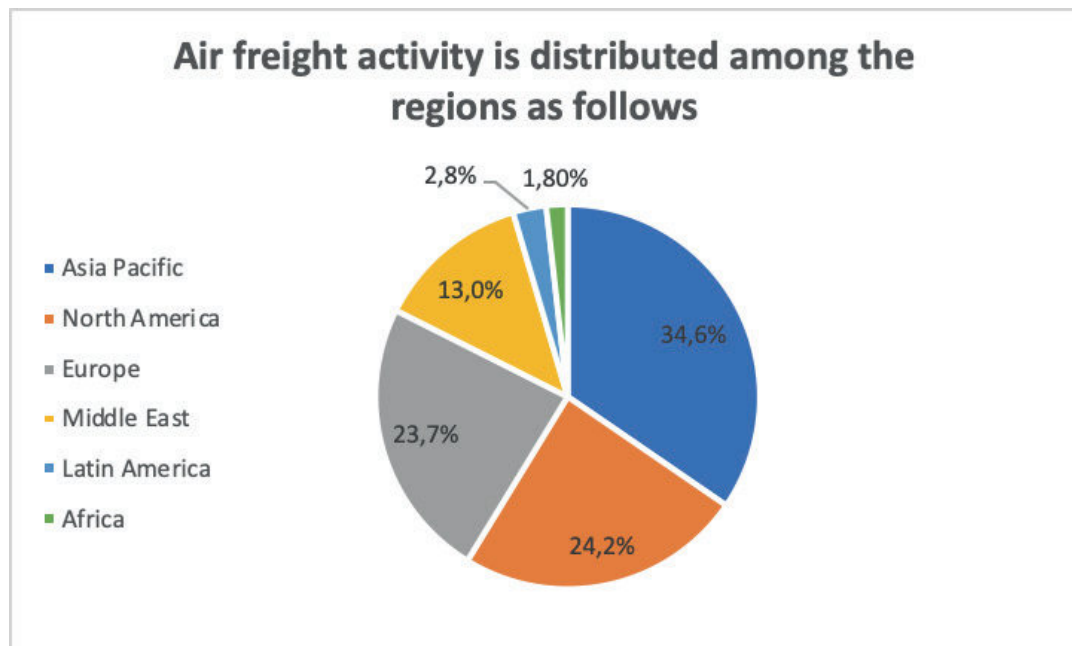
1.5%, while the available capacity was raised by 1.6%, due to economic tensions and the slowing of US economy.

European Carriers: Airfreight experienced its lowest levels since 2012, with a decrease of 1.1% and an increase of the available capacity of 4.9%. This is due to the industrialized economy downturn and the circumstances surrounding Britain's withdrawal from the European Union.

Middle East carriers: Air freight decreased by 4.8%, while the available capacity increased by 0.7%, due to supply chain turmoil, weak international trade and restructuring of air carriers.

Latin American carriers: Air freight activity for the year 2019 was stable compared to the year 2018, where the decrease rate was set at 0.4%, taking into account that the available capacity increased by 4.7%.

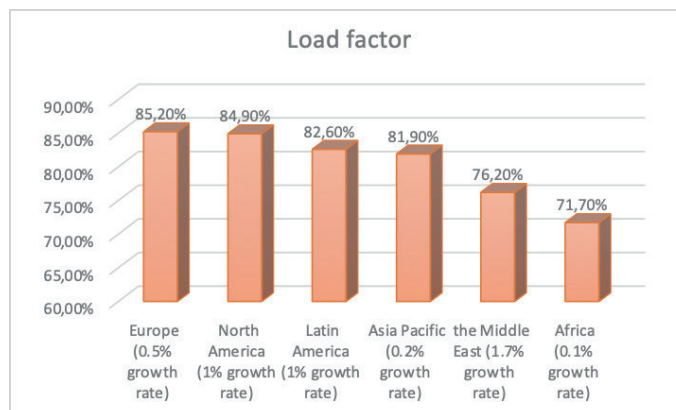
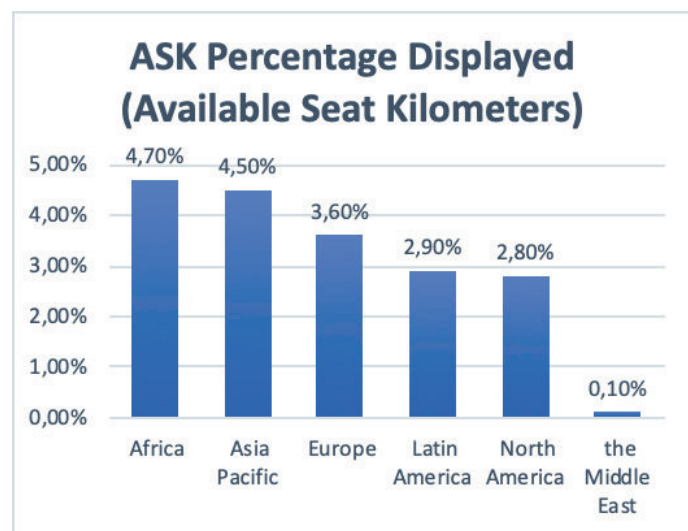
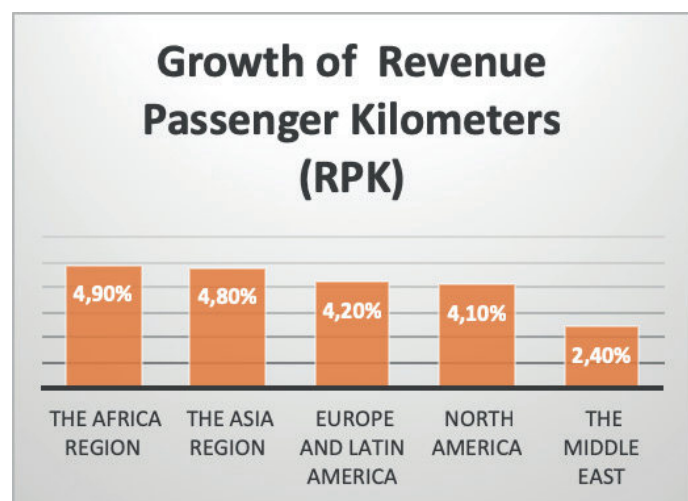
African Carriers: Airfreight activity recorded a significant increase of 7.4% with an increase in the available capacity of 13.3%. This is due to investment relations with Asia.



## Air traffic for passengers for the year 2019

The International Air Transport Association reports that the demand in terms of Revenue Passenger kilometers (RPK) increased by 4.2% compared to the year 2018, which marked the lowest growth rate recorded since the financial crisis of 2009, while the load rate increased by 0.7% to reach 82.6%. This pace is due to the weakness of the economy, the slowdown in commercial activity, and geopolitical tensions.

Furthermore, according to the Director General of the International Air Transport Association the rational governance and the decision to stop operation of the 737B MAX aircraft contributed to the increase in terms of load rate, which helped improve environmental performance. The pace of air traffic growth varies from region to region as follows:



In terms of international travellers, air carriers registered an increase of 4.1%, lower than the rate recorded in 2018 (7.1%).

It is apportioned over the regions as follows:

### Asia Pacific Air Carriers:

A growth rate of 4.5% (8.5%) in 2018), and an increase in terms of available capacity by 4.1% against 80.9% for the load factor (80.6% in 2019). These indicators are due to the impact of the economic war between the United States of America and China and a decrease in economic activity.

### European Air Carriers:

A growth rate of 4.4% ((7.5 in 2018) and an increase in terms of available capacity by 3.7%) compared to 85.6% for the load factor (85 in 2018); these indicators are the result of slowing economic activity and doubts surrounding Britain's withdrawal from the European Union as well as the bankruptcy of many air carriers.

### Middle East Air Carriers:

A pace of growth equivalent to 2.6%, which is the weakest pace compared to the rest of the regions (4.9% in 2018) and an increase in the available capacity by 0.1% against a load factor of 76.3% (75.5% in 2018).

### North American Air Carriers:

A growth rate of 3.9% (5% in 2018), and a 2.2% increase in the available capacity compared to a load factor of 84% (82.7% in 2018). These results are due to the slowdown in the US economy.

### Latin American Air Carriers:

A growth rate of 3% (7.5% in 2018) with a 1.6% increase in the available capacity versus a load factor of 82.9% (81.8 in 2018). These results are due to social unrest and economic hardship in many countries of the region

### African Air Carriers:

A growth rate of 5% (6.3% in 2018), with an available capacity increasing by 4.5% against a load factor of 71.3% (71% in 2018). These results are due to favorable economic conditions and an increase in the number of airlines.

## Jet Lag: Causes, Symptoms and Managements

**Dr. Abdullah Aljalahud**  
Aviation Medicine Specialist



Most of commercial airlines pilots, cabin crews and passengers experience a jet lag or post flight fatigue due to quickly travels across multiple time zones because air travel allows individuals to traverse time zones faster than the internal clock or circadian rhythms. Jet lag can lead to daytime fatigue, gastrointestinal disorders, feeling unwell and disturbed sleep.

### What is Jet lag?

It's physiological condition that can affect anyone who rapidly travels across multiple time zone due to a temporary circadian rhythm disorder. It's also known as Desynchronosis or flight fatigue.

### Symptoms:

- Disturbed sleep
- Daytime fatigue
- Difficulty in Concentration
- GIT upset, constipation or diarrhea
- Unwell feeling
- Mood changes and headache



### Causes

Human body has its own internal clock, or circadian rhythms, that signals the human body when to stay awake and when to sleep. Jet lag occurs because the body's clock is still synced to the original time zone, instead of to the time zone where you've travelled. The more time zones crossed, the more likely we are to experience jet lag.

### Risk Factors:

- Numbers of time zones crossed
- Age: older adults may need more time to recover from jet lag than do younger adults.
- Frequent flyer as pilots, flight attendants and business travellers are most likely to experience jet lag.
- Flying east



### Complications

- Fatigue
- Low producibility
- Accidents

### Prevention

- Get plenty of rest
- Gradually change the sleep routine
- Arrive early to the destination
- Avoid tea, coffee and alcohol in the flight
- Drink plenty of water
- sleep if it's a normal time for sleeping at your destination
- don't sleep if it's a daytime at your destination
- avoid heavy meals and workout before sleep

### Treatment

Generally, Jet lag doesn't need treatment. Symptoms often improve within a few days. In some cases, doctor may prescribe medications

- Medication: sleep aid pills may help sleep duration and quality.
- Light therapy: the circadian rhythms managed by exposure to sunlight mainly and other factors. So, using light therapy can help to improve jet lag symptoms.

## The Protocol amendment of the Montreal Convention enters into force



MONTREAL - The Protocol to amend the Montreal Convention on Offenses and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft that was drafted in Montreal on April 4 2014 has entered into force on January 1, 2020.

The Montreal Protocol 2014 amends the Convention on Offenses and Certain Other Acts Committed on Board Aircrafts, which was concluded in Tokyo on 19/09/1963 (Tokyo Convention, 1963).

In this regard, the ICAO Secretary General said that the protocol addresses the issue of the escalation of incidents involving unruly and disruptive behavior on board aircraft, introducing significant improvements to the ability of States to extend jurisdiction over offences and other relevant acts to cover the Operator State and the landing country.

She added that the protocol would also strengthen provisions related to aviation security globally by legally acknowledging the powers of security guards on board aircraft and gi-

ving them legal protection.

The amendment came in response to the status quo

The idea of this amending protocol to the convention came in response to the current situation of international civil aviation, and as a response to the escalating severity and increasing numbers of incidents related to the lack of discipline of some passengers on board aircraft, and the threat that this poses to the safety and security of aircraft, passengers and crew. As a result, consideration had to be given to the possibility of bypassing voluntary measures and moving forward to draft a global framework in the form of an international instrument to secure safe, secure and regular flights. It is noteworthy that the Montreal Protocol of 2014 included amendment of all issues related to the definition of crimes and identification of behaviors that jeopardize good order on board the aircraft and the criminalization of its perpetrators. It further provided for the expansion of the jurisdiction of

illegal acts committed on board the aircraft thus including the country of registration of the aircraft and the landing state.

In addition, the protocol granted the authority to take preventive measures to both the captain and the on board security guard, against any suspects. In addition, the protocol grants immunity to the pilot and all of its crew, its security guard, the owner, operator, and passengers, from prosecution in cases brought by the person against whom those preventive measures were undertaken.

The protocol addresses other matters, including all the shortcomings contained in some provisions of the Tokyo Convention in relation to offences committed on board the aircraft.

The accession of Arab states to this protocol constitutes support and affirmation of their position regarding the security and safety of international civil aviation.

effects of losses and to promote this major sector.

The Arab Tourism Organization, the Arab Civil Aviation Organization and the Arab Air Carriers' Organization hope that the spread of the epidemic will be contained with minimal damage to people's health first and a rapid return to stimulate the economic cycle for the benefit of all people.

It is worth noting that resolutions of Arab Summits issued from 2001 to 2019 that aimed at supporting the tourism sector have included considering tourism a strategic sector that is granted all credit and tax facilities enjoyed by export sectors. The resolutions also supported inter-Arab tourism and attracting more foreign tourists to the Arab region, in addition to liberalizing air transport between Arab countries, and working on establishing the principle of equal treatment of Arab tourists as compared to nationals and not to distinguish between them in the prices of hotels,

tickets, and fees for touristic sites and attractions.

These resolutions have also instructed the Council of Arab Transport Ministers to accelerate the development of an Arab agreement for the transport of passengers by road between Arab countries, to discuss possible means to reduce the requirements of entry visas for Arab nationals, to facilitate granting visas and ease restrictions on their duration by expediting the introduction of the necessary automated linkage systems.

The resolutions have also mandated Arab tourism and media ministers to coordinate with each other to undertake joint campaigns to highlight the cultural and social image of Arabs and Muslims globally, revitalizing and developing the tourism movement to the Arab region and increasing its effectiveness, supporting Arab tourism development and Arab tourism integration, emphasizing the role of Arab and regional financing institutions in financing the preparation of feasibility

studies for joint Arab tourism projects in order to encourage the private sector to invest in it, reporting the reality of tourism in Arab countries and its requirements for its revitalization and proposals for its development, approving the general framework of the Arab tourism strategy, providing a favorable environment for investment in the tourism sector to encourage the Arab private sector to increase its investments in the sector and developing and rehabilitating Arab cadres working in the tourism industry, and the approval of the initiative to integrate tourism and cultural heritage in the Arab countries.

\*\* This statement was issued by His Excellency Dr. Bandar bin Fahd Al Fuhaid - President of the Arab Tourism Organization, His Excellency Eng. Abdulnabi Manar - Director General of the Arab Civil Aviation Organization, and His Excellency Mr. Abdul Wahab Teffaha - Secretary General of the Arab Air Carriers' Organization.

## The Arab Civil Aviation Organization issues a translation of the «Regulations on competition protection in air transport» to arabic

Rabat - The Arab Civil Aviation Organization, has released a translation of the «Regulation for the Protection of Competition in Air Transport» (712/2019), issued by the European Parliament and Council and the repeal of Regulation (EC) No. 868/2004 to arabic.

The regulations aiming to protect competition in air transport represent a new building block for the global air transport sector.

It is worth noting that the Arab Aviation Organization issued in its series of publications for 2019, in addition to the periodic magazine «Arab Aviation», other publications such as: «Guiding Regulations for Air Travelers' Rights», a booklet on «The role of the Arab Civil Aviation Organization in achieving the goals of sustainable development 2030», as well as a « Training Catalogue » among other publications of interest to the civil aviation sector.



## The Travel and Tourism Sector in the Arab World Amidst the Biggest Crisis the Sector Faces in its History



The travel and tourism sector is facing a crisis that has not been witnessed in its history, due to the spread of the COVID-19 epidemic. This crisis is threatening the loss of more than 75 million jobs globally supported by this vital sector, which is considered one of the basic sectors of the economy contributing by 10.4% to the global GDP.

In the Arab world, so far, millions of reservations done with airlines and at hotels have been canceled in various countries, the flood of tourists to the world's leading Arab touristic destinations has stopped, thousands of flights of Arab airlines have been canceled, and 800 aircraft belonging to those airlines have been parked at airports. In brief, this vital sector, which represents an average of 14.2 percent of the GDP of Arab countries, lost from the beginning of the year until late March 2020, about USD 25 billion in tourism receipts, USD 8 billion dollars in revenue loss for Arab airlines, and USD 12.96 billion in tourism investments. Most importantly, this crisis is threatening the loss of about one million permanent jobs and hundreds of thousands of seasonal jobs in the Arab world that depend for their livelihood on the travel and tourism sector.

Therefore, recognizing the size of this crisis and the role of the travel and tourism sector in sustainable development and in order to help jumpstart the economic contribution of the sector when this crisis is over, God willing, the Arab Tourism Orga-

nization, the Arab Civil Aviation Organization and the Arab Air Carriers' Organization decided to establish a regional strategic team that includes representatives of the three organizations and other stakeholders in the travel and tourism sector in the Arab world to develop a series of measures and action plans that would support the return of this sector to play its natural role in sustainable development and to encourage Arab governments to adopt those measures as soon as this crisis ends.

The three organizations believe that it is necessary for Arab governments to adopt some steps that would help in jumpstarting the economic contribution of the travel and tourism sector at the end of this crisis. Those steps are in line with the resolutions of Arab Summits issued since 2001 to date, and that emphasized the support to the tourism sector. The most important steps are as follows:

To provide tax exemptions to the relevant sectors for a period of at least two years. To approve rescue plans and financial stimulus for the relevant establishments to ensure the continuity of their workforce in order to provide a social safety net, in addition to providing for them a quick return to work as soon as this cloud passes. To request lenders and service providers to provide a grace period for the institutions concerned before resuming payments of their dues. Airport operators and air navigation services providers to exempt airlines from paying aircraft parking fees and also canceling or

reducing other airport and airspace user charges for a sufficient period of time to enhance the touristic appeal to Arab destinations. Governments to compensate the new additional costs that relevant establishments are bearing and that relate to the containment of the virus and sterilization procedures. Governments to cancel or simplify visas as much as possible, as well as reducing or eliminating visa costs. Governments to reduce «unnecessary barriers» at ports and airports. Governments to reducing taxes on travelers such as air travel and hotel accommodation taxes. Governments to increase budgets for promoting touristic destinations.

The three organizations also called on governments to give the travel and tourism sector all the privileges that the industrial sector gets, as it is an engine for all other industries directly or indirectly, in addition to providing grants and financial facilities for small and medium-sized companies.

The three organizations confirmed that a working group has been formed to manage the tourism crisis in the Arab world, including a number of their Excellencies, tourism ministers, in addition to the three organizations, in order to follow up the developments and find solutions to all problems that may arise as a result of this crisis. The three organizations also confirmed that joint workshops and training courses will be held as soon as the crisis ends, at the will of God Almighty, for those concerned in travel and tourism to overcome the





## Infrastructure et équipements

### Aéroportuaires

- Systèmes de navigation : ILS, D/VOR, DME, NDB ...
- Tours de contrôle fixes et mobiles
- Radio VHF, UHF, VCCS, Enregistreurs, Météo, Horloge ...
- Radars et radomes
- Balisage lumineux
- Energie

### Infrastructure et équipements de télécommunication

- Liaison faisceaux Hertzien et V-SAT
- Equipements actifs : Mux, Routeurs, Switches...
- PABX/IPBX : TDM, IP ...
- Radio: DMR, TETRA, LTE, ...
- Reseaux sans fil

### Sécurité

- Obstacles et barrières d'accès
- Systèmes d'inspection : Rx, EDS,...
- Sécurisation et cryptage des données
- Contrôle et analyse des appels
- Centre de contrôle et commande
- Sécurité périmétrique
- Vidéo-surveillance
- Control d'accès
- Gestion des alarmes
- Cyber Sécurité

#### TELEPAC TECHNOLOGY

Ouled Rahou, OR 1 Quartier Industriel Sidi Maârouf, Casablanca  
Tél. : +212 522 889 889 (LG) Fax +212 522 47 27 33

E-mail : [telepac@telepactechnology.com](mailto:telepac@telepactechnology.com) Web : <http://www.telepactechnology.com>

## Engineer Abden Nabi Manar participates in the works of the 105th session of the Economic and Social Council at the ministerial level



Cairo - His Excellency Eng. Abdenbi Manar, Director General of the Arab Civil Aviation Organization participated in the works of the 105th session of the Economic and Social Council at finance, economy and trade ministers' level, in order to endorse the draft decisions issued by the recommendations of the meeting of senior officials and the social and economic committees. This session considered the Great Arab Free Trade Area item study and the developments of the Arab Customs Union, taking into account that it is the main focus of the work of this session because of the important points included in the item, embodied in the development of the list of procedural rules related to the dispute settlement mechanism within the framework of the Greater Arab Free Trade Area as well as the customs cooperation agreement and the liberalization of trade in services between Arab countries. Participants welcomed the role played by

the Arab Accreditation Cooperation (ARAC) as one of the pillars of quality infrastructure within the framework of the Greater Arab Free Trade Area.

The session dealt with the related discussion on the economic and social files preparation item for the upcoming ordinary Arab summit in March 2020. It also considered the preparation of the suggested topics to be included in the draft of the economic and social file submitted to the Arab-African summit in its fifth session in the Kingdom of Saudi Arabia during the month of March 2020, in addition to discussing all issues of joint Arab economic and social work.

The session also included endorsing the report and decisions of the 32nd session of the Arab Transport Council of Ministers, which had reviewed the European Union law on fair competition in air transport, the role of the Arab bloc and the efforts made to

protect Arab common interests in the field of air transport, by including into the decision assurances not to apply European law to deal with the competitive strength of Arab and non-European airlines.

The report and recommendations of the extraordinary meeting of the Organizations Committee for Coordination and Follow-up emanating from the Economic and Social Council were approved, through which approval of the report and recommendations of the technical committee concerned with studying the unified statutes of the specialized Arab organizations was granted.

It is worth noting during this session the handover of the presidency from His Excellency the Minister of National Economy of the State of Palestine, President of the previous session to His Excellency the Minister of Finance of the State of Qatar, President of the current session took place.

## Opening of a training course on air transport organizations in Cairo



Cairo - Mr. Khaled Abdel Moneim Abdou, authority's deputy chairperson of the Arab Republic of Egypt, opened the training course organized by the Arab Civil Aviation Organization and kindly hosted by the Civil Aviation Authority of the Arab Republic of Egypt on «Air Transport Organizations» from 15 to 19 March 2020. Mr Khaled Antar, the organization's air transport expert, supervised the event while Dr. Essam Abdel Maaboud, Professor of International Law, delivered the lectures.

At the beginning of the session, the

authority's deputy chairperson welcomed the participants and wished them success. He also thanked ACAO for organizing the courses that mainly benefit air transport practitioners.

On his part, Mr. Khaled Antar, thanked the Civil Aviation Authority for its generous hosting. He also renewed congratulations on behalf of His Excellency Eng. Abdenbi Manar, Director General of the Organization to His Excellency Eng. Ashraf Nowir, Head of the Aviation Authority of the Arab Republic of Egypt, who was ap-

pointed weeks ago and succeed to Pilot Sameh Al-Hafni, former head of the Authority.

The course aims to initiate participants to the laws establishing and organizing air transport organizations. It is worth noting that within the coordination framework between the Arab Civil Aviation Organization and the civil aviation authority, an agreement was reached by both entities in order to organize four courses hosted by the Civil Aviation Authority of the Arab Republic of Egypt during the current year 2020.

## The 6th Meeting of the JPO Steering Committee Brussels-Belgium 13&14 February 2020



On the 13 and 14 February 2020 in Brussels-Belgium, the 6th Meeting of Joint Programme Office (JPO) Steering Committee (SC) gathered 25 participants from AUC, EC, GSA, ESSP, ACAO, ASECNA, ICAO and Regional Economic Communities (Recs).

This 6th JPO SC Meeting was co-chaired by European Union Delegation (EU), Mr. FABIO DI STEFANO, Head of Cooperation and African Union Commission (AUC), Mr Cheikh Ould Bedda, Director of Infrastructure and Energy.

This intensive two-day but fruitful working sessions enabled SC Members to address the various aspects of the work programme and to make the necessary recommendations to fast-

track the implementation of the Action, this as per their main mandate to oversee and validate the overall strategic direction and policy of The Action “Support to the Joint Programme Office (JPO)”

The 6th Meeting was an opportunity for ASCENA, GNSS Space Agency (GSA), European Satellite Services Provider (ESSP) and African Space Agency (ASA) to share their experience regarding the implementation of satellite navigation in Africa and the Indian Ocean, the readiness of the European satellite system (Galileo and EGNOS) and applications based on the satellite system.

The representative of the Arab Civil Aviation Organization (ACAO) gave

a presentation on the joint workshop with JPO on “Regulatory and institutional aspects on the implementation of GNSS services in Africa and Middle East Region” planned at Casablanca -Morocco, in the framework of the ACAO and JPO Memorandum of Understanding (MoU) signed in 2017. Attendees welcomed this joint activity and expressed their support by providing keynote speakers and nominating their perspectives to attend and actively participate in this activity.

It is worth mentioning that the Arab Civil Aviation Organization includes ten Arab African countries.

## The conclusion of the works of a seminar on «innovation and electronic security» in Marrakech



Marrakech - A regional seminar on «Innovation and cyber security» in the field of civil aviation concluded in Marrakech.

During the seminar, Engineer Abdenbi Manar, Director General of the Arab Civil Aviation Organization, stressed the importance of cooperation and teamwork and translating efforts between the stakeholders in order to confront threats related to electronic security.

He explained during his speech that new technologies are essential tools in all sectors of activities, and that civil aviation is actually no exception, noting that the work done at the airport level by the concerned parties' aviation services demonstrated the importance of awareness of the risks related to electronic security and increased investment in this regard.

He added that the work accomplished by the Arab Civil Aviation Organization culminated in setting up a detailed strategy in the field of electronic security, with a view to protecting citizens from threats that might affect confidence in the air transport system and maintaining the security of civil aviation systems. He reite-

rated the organization's involvement in continuing its policy for the benefit of a safe and competitive, underlining that this regional seminar will enable participants to communicate and debate on important issues relevant to the field.

This symposium, organized by the Arab Civil Aviation Organization, over three days, in partnership with the European Civil Aviation Conference and the African Civil Aviation Commission and with the support of the Ministry of Tourism, Air Transport, Handicraft, Social and Solidarity Economy (Directorate General of Civil Aviation) of the Kingdom of Morocco view the participation of around 30 international experts supervised and led the various sessions of this meeting, which is the first of its kind to be organized by the three major organizations in the region, noting the presence as well of more than 140 participants representing forty countries, seven international organizations and 15 industrial actors.

The symposium discussed «the legislative and legal environment in the field of civil aviation», «the contribution of technology and innovation in fi-

ghting civil aviation security threats», and «the keys and challenges of industry in improving technologies to face cyber-attacks».

Participants discussed the impact of innovation on civil aviation security and a review of the latest innovative solutions related to civil aviation security, as well as existing threats and mitigation measures, particularly in cybersecurity related industrial practices.

This regional event enabled participants and the public to share data, information, and other international requirements related to cybersecurity and to define the basic items for formulating a common road map that reduces the size of threats.

On the sidelines of the symposium, an interactive exhibition was organized in which the latest technologies in the field of civil aviation security and a range of products and services were presented, as it provided an opportunity for participants to be acquainted and communicate with manufacturers and service providers related to this field.

## 62<sup>nd</sup> meeting of The Executive Council of the Arab Civil Aviation Organization held in Rabat



Rabat - The Executive Council of the Arab Civil Aviation Organization held its sixty-second meeting in Rabat, headed by His Excellency Dr. Muhammad bin Nasser bin Ali Al Zaabi, Chairman of the Executive Council, CEO of the General Authority of Civil Aviation of the Sultanate of Oman. Members of the Council and a representative of the General Secretariat of the Arab League and the Director General of the organization attended the meeting. The President confirmed the importance of the meeting and the topics listed on the agenda, and he also congratulated His Excellency Sheikh Salman Sabah Al-Salem Al-Hamoud Al-Sabah, President of Civil Aviation in the sisterly State of Kuwait, for his election as First Vice-President of the ICAO General Assembly at its 40th session, held in Montreal - Canada from September 24 to October 4, 2019. He also congratulated the Member States elected to serve at the ICAO Council for the second and third categories for the period 2019-2022.

His Excellency Engineer / Abdenbi Manar, Director General of the Organization, submitted a report on the ac-

tivities and work of the General Directorate of the Organization. He started by thanking the members of the Executive Council for their continuous support to the General Directorate of the Organization, and the General Secretariat of the Arab League for its participation in this session and its eagerness to contribute to promoting joint Arab action. He also highlighted the most important achievements of the organization and its technical activities, and the actions undertaken by the General Directorate to follow up on the implementation of the decisions issued by the organization's extraordinary general assembly and its executive board at its previous session.

The meeting discussed a number of topics included in the agenda and recommendations raised within the reports following the meetings of the technical committees of the organization, and the emerging items on the agenda, where a set of decisions and recommendations were adopted, the most important of which was the recommendations of the Air Transport Committee issued at its forty-second meeting, the Air Navigation Com-

mittee at its forty-first meeting, the Air Safety Committee at its forty-third meeting, and the Aviation Security Committee at its thirtieth session, as well as the Environment Committee at its seventeenth meeting.

The Executive Council recommended the adoption of the recommendations of the Committee of Experts on the Development of the Work of the Organization, whereby the general strategy of the Organization for the period 2020-2022, as well as a proposal for a new organizational structure for the organization. The meeting also discussed the draft manual for the technical committees prepared at the previous meeting of the Committee of Experts, and the mechanism for managing the Technical Support Fund in the field of civil aviation, which was adopted at the previous meeting of the Executive Council.

In conclusion, the council had decided to adopt the date and place of the next session of the Executive Council and the General Assembly at its regular session.

### “Air Transport Economics” course held in Tunisia



Tunisia - The Arab Civil Aviation Organization organized a course on «Air Transport Economics» from 10 to 14 February 2020, in Tunis, with the participation of 20 managers representing civil aviation authorities in Tunisia, Libya, Iraq, and Tunisair and Nouvelair airlines.

The training course was conducted by Mr. Mostafa Melhaoui, expert and consultant in finance and aviation, and was an opportunity for the participants to acquire information in air transport economy and finance, as well as techniques for assessing airlines, airports and airports contractors' management. It also aimed to enable them to familiarize with the techniques used in air transport economy, including forecasting the number of travelers, income, Expenses, investments, in addition to providing them with the necessary tools to analyze airline and airport operations in order to improve planning.

### The ninth meeting of the Committee of Experts in charge of the amendment of the agreement on the exchange of customs taxes and fees exemptions related to the activities and equipment of Arab air carriers in Casablanca



Casablanca - Eng. Abdenbi Manar, Director General of the Arab Civil Aviation Organization, attended the opening of the ninth meeting of experts in charge of the amendment of the agreement on the exchange of customs taxes and fees exemptions related to the activities and equipment of the Arab air carriers, which was held in Casablanca, Kingdom of Morocco on 18 February 2020. His Excellency welcomed the delegation of the General Secretariat of the Arab League headed by Dr. Dina Al-Zahir, Director of Transport and Tourism Department of the League and members of the delegations participating in the meeting and wished them a pleasant stay and success in their works to achieve the desired outcome and further progress and growth for the air transport sector, which contributes significantly to the development of the national economy of Arab countries.

Member States discussed during the meeting, the proposed amendments to the agreement, introduced the requested modifications prior to finalizing the agreement. The meeting concluded with the decision to submit the amendment proposal of the agreement on the exchange of exemptions from customs taxes and fees related to the activities and equipment of the Arab air carriers to the Council of Arab Transport Ministers

## A workshop on to air navigation services inspectors in the field of air traffic management, search and rescue in Casablanca



Casablanca - The Arab Civil Aviation Organization and the International Civil Aviation Organization held a joint workshop on «Air Navigation Services Inspectors in the field of air traffic management and search and rescue», from 16 to 20 December 2019 in Casablanca. The workshop aims at developing the capacity of workers belonging to civil aviation authorities and air traffic services providers, exchange of best technical practices between Arab countries, coordination and cooperation with international and regional organizations in the field of civil aviation.

Forty-two (42) participants from civil aviation authorities specialized in the field of air safety, air traffic controllers, search and rescue inspectors, and workers in the field of air navigation management representing eight countries and three international and regional organizations, attended this workshop.

The workshop aims in particular to raising the level of experts in the Arab countries and the Middle East region as far as ICAO standards pertaining to the process of safety oversight,

effective planning and safety audits of air traffic services (USOAP) are concerned, review safety audit requirements and critical elements of the air safety oversight program and encourage knowledge and resources exchange between safety professionals in the Arab countries and the Middle East region.

During this workshop, several practical exercises were carried out by adopting ICAO protocol questions in the field of air navigation, with an auditing process in its various stages.



- governance;
- effective legislation and regulations;
- cybersecurity policy;
- information sharing;
- incident management and emergency planning;
- capacity building, training and cybersecurity culture.

The implementation of this strategy is mainly based on qualified human resources; so, we must provide capacity building to the professionals in the sector and call on new skills who wish to make a career in civil aviation security.

The symposium organized by the Arab Civil Aviation Organization at the end of last January in Marrakesh, in partnership with the European Conference and the African Civil Aviation Commission and with the support of the Ministry of Tourism, Air Transport, Handicraft, and Social and Solidarity Economy of the Kingdom of Morocco, was an opportunity to discuss the legislative and legal environment in the field of civil aviation, the contribution of technology and innovation in combating threats to civil aviation security, as well as the keys and challenges of industry in improving technologies against cyber-attacks.

Participants also shared data, information and other international requirements related to cybersecurity, and worked to identify the basic entry points to develop a common road map that reduces the size of threats, and recommended that:

- Policies and national provisions within the national AVSEC system (primary legislation, NCASP, ASP AOSP, etc.,) should be adapted/adjusted to get the full impact of innovation but without disturbing the efficiency of operations;
- Team approach instead of silo organization and involvement of all relevant stakeholders;
- Capacity building to improve the knowledge and skills

of staff to adapt the modus operandi (how: to oversee, to design, to identify risks related to cybersecurity, to maintain, to operate, to protect and to recover from cyber-attacks) as well as (acceptance, installation, operational use and recertification of enhanced security equipment);

- Machine learning should be promoted instead of AI;
- Appropriate Authorities should include cybersecurity management within the existing national and operational AVSEC structures;
- Establishment of cybersecurity ACAO task force, to share experience and best practices between states;
- Promotion of the security culture in general and cybersecurity culture in particular through workshops, training activities and in the mid-term guidance material;
- To extend the achievements made by Eurocontrol and some ANSPs to interregional cooperation and to other ANSPs;
- ACAO commitment to make this first interregional seminar as the basis for the establishment of a common cybersecurity road map.

Our desire has been and continues to be the promotion of joint action to consolidate the means of cooperation that serves the interests of the aviation sector, and to foster ways of understanding and communication. Are great and vast ambitions that we seek to achieve by available means and by mobilizing the capable wills ensuring the importance of air transport in achieving economic and social development.

Taking this opportunity to ask all the stakeholders to invest in skills development, and creating exciting and important contributions to the AFI-EUR and MID Regions business landscape, The Arab Civil Aviation Organization renew its commitment to support all initiatives aimed at Ensuring safe, efficient, competitive and sustainable air transport.



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

Today, It become possible to anyone to access many services and transactions by using information and communication technologies. Among these services, traveling by plane, from booking and buying air ticket, traveling through the airport departure, crossing airspaces, until the arrival airport. This process passes a set of procedures that depend on information systems operated by airlines, airport and air navigation services providers, as well as security and customs control services.

By the end of 2019, the number of these operations exceeded 4.2 billion, which represents the number of passengers who used more than 1700 international airports and 24 thousand aircraft owned by 1400 air carriers that made about 40 million flights per year, as well as the airspace of 193 member states of the International Civil Aviation Organization.

Securing these trips with a high quality is subject to a system that includes infrastructure, ground and space equipment's and the human resources, according to plans and procedures determined by the International Civil Aviation Organization, which are based on the culture of security and safety adopted by the international civil aviation community decades ago.

This culture makes travel by plane safer and more reliable. With this in mind, we must integrate enhanced cybersecurity into air transport.

It is clear that new IT technologies have undergone such

evolution that they have become an essential tool in all sectors of activity. Our sector is no exception to this reality. However, the safety and security culture that has been in place for decades, and which makes airplanes the safest means of transportation, must face the new challenges created by these technologies.

A recent survey conducted with different experts in different civil aviation activities: aircraft operators; airports; air navigation services providers; aviation services; maintenance, repair, etc..., showed that identifying and understanding cybersecurity risk remain critical challenges: more than 70% find that it is not easy to assess aviation-cybersecurity risk

More than 60% find that the regulation is not effective And more than 50% find that there is a need to invest more in aviation cybersecurity

The work carried out within the ICAO was crowned during the 40th General Assembly of ICAO, by the adoption by our States of the first comprehensive Cybersecurity strategy

This Strategy aims to steer the work of States and ICAO with the aim of ensuring the safety, security and continuity of civil aviation through the application of a robust cybersecurity framework.

The Strategy aims for:

- the protection of civil aviation and the travelling public from cybersecurity threats that might affect the safety, security and trust of the air transport system;
- maintaining or improving the safety and security of the aviation system in preserving the continuity of air transport services;
- and aims also for States to recognize their obligations under the Convention on International Civil Aviation to ensure the safety, security and continuity of civil aviation, taking into account cybersecurity threats; and coordination of cybersecurity measures among State authorities to ensure effective and efficient management of cybersecurity risks.

The implementation of the Strategy will be achieved in a framework

based on seven pillars that include:

- international cooperation;

# ARAB AVIATION

## General Supervision

Eng. Manar Abdennebi

*DG, ACAO*

## Editor in Chief

Mr. Ibrahim Bennadi

## Editorial Board

Eng. Mohamed Rejeb

Mr. Khaled Mohamed Antar

Ahmed

Eng. Adil Bouloutar

## Finance and Logistics

Mr. Faysal Benssliman

## Imprimerie

All Print Pub

Agdal

## E-mail:

[acao@acao.org.ma](mailto:acao@acao.org.ma)

## Website:

[www.acao.org.ma](http://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

**2020**



المنظمة العربية للطيران المدني  
Arab Civil Aviation Organization

March 2020

# ARAB AVIATION

Issue  
38

Periodic Magazine Issued by the Arab Civil Aviation Organization

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

✉ [acao@acao.org.ma](mailto:acao@acao.org.ma)  
🌐 [www.acao.org.ma](http://www.acao.org.ma)



/ArabCivilAviationOrganization



@acao1996



ACAO



/acao