

العدد
46

الطيران العربي

مارس 2022

مجلة دورية تصدر عن المنظمة العربية للطيران المدني



المنظمة العربية للطيران المدني
Arab Civil Aviation Organization

www.acao.org.ma
acao@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
السيد خالد محمد عنتر أحمد
المهندس عادل بولوطار
المهندس هشام بناني

الشؤون المالية واللوجستيك
السيد فيصل بنسليمان

المطبعة
All Print Pub
Agdal

البريد الإلكتروني

acao@acao.org.ma

الموقع الإلكتروني

www.acao.org.ma

رقم الإيداع القانوني

2000/165

ردمك

ISSN 1119 - 3053

الهاتف

(212) 537 658323/658340

الفاكس

(212) 537 658154/658111

العنوان

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

جميع الحقوق محفوظة 2022

تواصلوا معنا

الطيران العربي

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



المنظمة العربية للطيران المدني
Arab Civil Aviation Organization

acao@acao.org.ma

www.acao.org.ma

(+212) 537 65 83 23 / 40

مجلة الطيران العربي تخصص فضاءات لإعلاناتكم

**سعادة السيد هيثم
مستو**

رئيس مجلس مفوضي هيئة
تنظيم الطيران المدني
المملكة الأردنية الهاشمية
- رئيس المجلس التنفيذي للمنظمة -

**معالي السيد علي حمية**

رئيس الجمعية العامة للمنظمة
العربية للطيران المدني
وزير الأشغال العامة والنقل
في الحكومة اللبنانية

**أعضاء المجلس التنفيذي 2021 - 2023****سعادة السيد سيف محمد
السويدي**

مدير عام الهيئة العامة للطيران المدني
دولة الامارات العربية المتحدة
- عضو المجلس التنفيذي للمنظمة -

**سعادة السيد يوسف الفوزان**

مدير عام الطيران المدني
دولة الكويت
- نائب رئيس المجلس التنفيذي
للمنظمة -

**سعادة السيد نائل سعد**

رئيس سلطة الطيران المدني
جمهورية العراق
- عضو المجلس التنفيذي للمنظمة -

**معالي الاستاذ عبدالعزيز بن
عبدالله الدعيلاج**

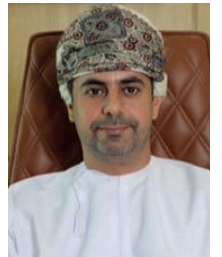
رئيس الهيئة العامة للطيران المدني
المملكة العربية السعودية
- عضو المجلس التنفيذي للمنظمة -

**سعادة السيد محمد فالح الهاجري**

المكلف بتسيير أعمال الهيئة العامة
للطيران المدني
دولة قطر
- عضو المجلس التنفيذي للمنظمة

**سعادة المهندس نايف بن علي بن
حمد العبري**

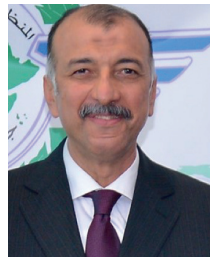
رئيس هيئة الطيران المدني
سلطنة عمان
- عضو المجلس التنفيذي للمنظمة -

**سعادة السيد زكرياء بن الغازي**

مدير عام المديرية العامة للطيران
المدني
المملكة المغربية
- عضو المجلس التنفيذي للمنظمة -

**سعادة السيد أشرف نوير**

رئيس سلطة الطيران المدني
جمهورية مصر العربية
- عضو المجلس التنفيذي للمنظمة -



الإنشاء

المنظمة العربية للطيران المدني هي منظمة عربية متخصصة تابعة لجامعة الدول العربية تهدف إلى توثيق التعاون والتنسيق بين الدول العربية في مجال الطيران المدني وتطويره. أنشأت في 7 فبراير 1996 عندما دخلت اتفاقية إنشائها حيز التنفيذ، وقد عقدت جمعيتها العامة الأولى في 04-05 يونيو 1996.

الرسالة

دعم قطاع الطيران المدني العربي نحو الريادة، والدفاع عن مصالحهم، والاهتمام بتطوير قدراتهم وتقديم خدمات استشارية وتدريبية متميزة ودعمهم في المحافل الإقليمية والدولية والتعريف والافتخار بإنجازاتهم

الرؤيا

كيان فاعل ذو نهج داعم لمسيرة قطاع الطيران المدني العربي نحو الريادة

الأهداف

تتمثل أغراض وأهداف المنظمة في تزويد سلطات الطيران المدني في الدول الأعضاء بإطار للعمل المشترك من أجل:
وضع تخطيط عام للطيران المدني بين الدول العربية قصد تنمية وتأمين سلامته.
النهوض بالتعاون والتنسيق الواجب بين الدول الأعضاء في مجال الطيران المدني ووضع الأسس الكفيلة بذلك ليكون ذا طابع موحد.
العمل على تنمية وتطوير الطيران المدني العربي بشكل يستجيب لحاجيات الأمة العربية في نقل جوي آمن وسليم ومنتظم.

قيمتنا

الالتزام: بتحقيق الأهداف والنتائج المرجوة.
الحيادية والموضوعية: عدم الانحياز والحرص على الانصاف والمحافظة على المصلحة المشتركة.
الكفاءة: الاستخدام الأمثل لأنسب الموارد في تحقيق أهداف المنظمة.
المصداقية: الالتزام بتوفير المعلومات الدقيقة في الوقت المناسب وتوضيح مصادرها بشفافية.
الانتماء: الولاء المؤسسي والإقليمي للمنظمة.

المدة الزمنية التي تتطلبها إجراءات السفر بالمطارات وتتظم الرحلات في المواعيد المحددة، وكذلك التسريع برقمته الشحن الجوي. خاصة وأن توقعات صناعة النقل الجوي على الأمد القريب تشير إلى أن حركة المسافرين قد تصل هذه السنة 83 % مقارنة بالعدد الذي تم تسجيله سنة 2019، لتتجاوز هذا العدد ابتداء من سنة 2024، كما أن حجم الشحن الجوي بالطن الكيلو متر ارتفع السنة الماضية بنسبة 6.9 % مقارنة بسنة 2019.

وفي نفس الفترة، ينصب اهتمام كافة الفاعلين في قطاع الطيران المدني على التخفيف من آثار نشاط النقل الجوي على البيئة، بتكثيف الدراسات والبحوث والتجارب، تشمل تحسين كفاءة أنظمة الطيران، نظم إدارة الملاحة الجوية، تصميم طائرات متطورة أقل وزناً، وذات نظم الدفع أكثر نجاعة، هذا بالإضافة إلى استعمال الوقود البديل، وكذلك تنفيذ خطط التجارة والتعويضات الخاصة الانبعاثات.

منظمة الطيران المدني الدولي التي تضع موضوع حماية البيئة ضمن أولوياتها، تعمل من جانبها جاهدة لتنظيم اجتماع رفيع المستوى بشأن الجدوى من وضع هدف عالمي طموح طويل الأمد في مجال الطيران الدولي، وذلك خلال النصف الثاني لشهر يوليو، سيكون لمخرجاته وقعا هاما على قرارات جمعيتها العمومية الواحدة والأربعين شهر أكتوبر القادم.

إلى اعتراف متبادل لشهادات التطعيم المضاد لفيروس كورونا المستجد، كما نوه معالي الأمين العام بالدور الحيوي لقطاع الطيران المدني في تحقيق أهداف التنمية في الوطن العربي، وتسريع وتيرة اندماج الاقتصاديات العربية وربطها بالسوق العالمية.

البيان الذي أصدرته المنظمة بهذه المناسبة، أكد أن هذه الأخيرة تواصل مسيرتها في اقتراح وتنفيذ الخطط والبرامج المساعدة على مواجهة آثار جائحة كورونا، والقيام بمبادرات تدعم القطاع وترفع من إنتاجيته وقدرته على تحمل الأزمات، حفاظا على مكتسباته، وذلك بتعاون مع المنظمات الدولية والإقليمية في مجالات النقل الجوي، أمن الطيران المدني، التسهيلات، سلامة الملاحة الجوية وحماية البيئة.

احتفالنا باليوم العربي للطيران المدني يأتي في فترة عرفت تراجعا لتفشي وباء كورونا، ودأبت فيها الدول على التخفيف من الاحترازمات الصحية وفتح الحدود، متيحة بذلك المجال للرفع التدريجي للقيود على الرحلات الجوية، وحركة نقل المسافرين والبضائع؛ كما أن التوقعات تشير استمرارا ارتفاع وتيرة الحركة الجوية. وأنا مقبلون على مباشرة برنامج رحلات الصيف لهذه السنة من قبل شركات النقل الجوي.

ويقدر ما نحن متفائلون بانتعاش النقل الجوي، بقدر ما نحن واعون بضرورة التسريع برقمته البيانات والوثائق المتعلقة بالرقابة الصحية للركاب، حتى تخفض



المهندس/عبد النبي منار
مدير عام المنظمة العربية للطيران المدني

يوم 7 فبراير الماضي، احتفلنا باليوم العربي للطيران العربي تخليدا للذكرى (26) لإنشاء المنظمة العربية للطيران المدني، وهي فرصة لنستحضر ما قام به أسلافنا من جهود لتعزيز منظومة الطيران بالدول العربية والاضطلاع بدورها في التنمية المستدامة إقليميا ودوليا.

معالي الأمين العامة لجامعة الدول العربية السيد/ أحمد أبو الغيط، اصدر بيانا بهذه المناسبة يهنئ فيه جميع منتسبي قطاع الطيران المدني في الدول العربية، ويشيد بالجهودات التي تبذلها الحكومات العربية لتعزيز مجابهة المخاطر الصحية لجائحة كورونا، وتلك التي تبذلها المنظمة العربية للطيران المدني لتسريع وتيرة عودة نشاط قطاع النقل الجوي إلى سابق عهده، وخاصة القرارات الصادرة عن الدورة (26) للجمعية العمومية للمنظمة التي دعت من خلالها إلى الدخول في مفاوضات مباشرة مع الدول والاتحادات للتوصل



الجدول الزمني للدورات التدريبية أبريل/نيسان - ديسمبر/كانون الأول 2022

ورشة عمل حول القواعد القياسية الجديدة للايكاو والمتعلقة بانبعثات الكربون	ورشة عمل حول القواعد القياسية الجديدة للايكاو والمتعلقة بانبعثات الكربون	المنتدى العربي لأمن الطيران	ورشة عن إدارة برنامج السلامة للدولة	ورشة عمل في مجال المنافسة بين شركات الطيران
الرباط 3-1 يونيو	الرباط 30-31 ماي	الرباط 23-25 ماي	الدار البيضاء 23-27 ماي	الرباط 16-20 ماي
ندوة عن التعاون المدني العسكري	ندوة إقليمية حول التسهيلات	ندوة عن إدارة مخاطر العياء	ورشة عمل حول متطلبات مجلس المطارات العالمي المتعلقة باعتماد الانبعاثات الكربونية للمطارات	ندوة عن إدارة الترددات
عن بعد يحدد لاحقا	الدار البيضاء 13-15 يونيو	عن بعد 13 يونيو	الرباط 6-10 يونيو	الدار البيضاء 6-10 يونيو
دورة حول اقتصاديات النقل الجوي	الندوة الإقليمية الثانية حول الابتكار والأمن السيبراني	ندوة عن تقنيات الاستطلاع	دورة حول مهارات التفاوض	دوة عن إدارة موارد الفرق والأطقم
الرباط 19-23 سبتمبر	مراكش 5-7 سبتمبر	تونس 5-7 سبتمبر	القاهرة 24-28 يوليو	عن بعد 19-23 يونيو
دورة حول حماية حقوق المسافرين الجوي	دورة حول حماية حقوق المسافرين الجوي	دورة لمدرسين في مجال حماية البيئة	ورشة الخطة العالمية والوطنية للملاحة	الورشة التفاعلية حول البيئة
القاهرة 1 ديسمبر	القاهرة 27-30 نوفمبر	عن بعد 21-25 نوفمبر	القاهرة 14-17 نوفمبر	الامارات 17-19 أكتوبر
	ورشة عن مناولة المطار + المواد الخطيرة		ندوة حول الطائرات بدون طيار	
	الدار البيضاء 12-15 ديسمبر		الدار البيضاء / مراكش 5-9 ديسمبر	

منظمة العمل العربية تحتفل بالذكرى السابعة والخمسون لتأسيسها



وبذلت الحكومات العربية ما بوسعها لتجاوز آثارها متعددة الأبعاد.

وثمنت المنظمة في البيان نفسه، عالياً جهود الحكومات العربية في الاستجابة لهذه الأزمة غير المسبوقة، والتخفيف من عواقبها الاقتصادية والاجتماعية بالتشارك مع منظمات العمال وأصحاب العمل من خلال توطيد دعائم الحوار الاجتماعي الوطني الفعال، والذي أثمر سياسات وخططاً وتدابير وبرامج تحفيزية لدعم المنشآت الاقتصادية وحماية الوظائف والدخول والمكتسبات العمالية، وتسعى منظمة العمل العربية إلى دعم الجهود المتواصلة للتصدي لتداعيات هذه الجائحة التي تتطلب تدخلات متوالية نوعية تواكب تطور وانتشار الفيروس ومتحوراته وفق الموارد والإمكانيات المتاحة، وتستلزم إعادة ترتيب الأولويات على الصعيدين الوطني والعربي.

ومن منطلق مسؤوليتها القومية أكدت منظمة العمل العربية التزامها بواجباتها، وتأهبها المستمر لتقديم كل دعم فني ممكن للحكومات والشركاء الاجتماعيين للمساهمة في بناء وتطوير سياسات تعالفي تشاركية وشاملة ومستدامة، بحيث تكون أكثر قدرة على الصمود أمام أية أزمات طارئة مستقبلية، من خلال منبر الحوار الاجتماعي العربي المتميز والذي يتيح فرصة إعادة البناء المتكامل عربياً بشكل أفضل.

تعد منظمة العمل العربية، المنظمة العربية الأولى المتخصصة في قضايا العمل والعمال على مستوى الوطن العربي، وتخلد في الثاني عشر من يناير/ كانون الثاني من كل عام ذكرى ميلادها.

كما أن منظمة العمل العربية التي هي إحدى منظمات العمل العربي المشترك التابعة لجامعة الدول العربية، تنفرد بتمثيلها الثلاثي، فشركاؤها أطراف الإنتاج الثلاث في الدول العربية (حكومات وأصحاب عمل وعمال) يشكلون معاً الدعائم المتينة لهذا الصرح العظيم، الذي أنشئ لتحقيق أهداف نبيلة نص عليها الميثاق العربي للعمل ودستور المنظمة من خلال اشتراك منظمات أصحاب الأعمال والعمال والحكومات في كل نشاطات المنظمة وأجهزتها الدستورية؛ إيماناً منها بأهمية تكاتف أطراف الإنتاج الثلاثة، واعترافاً بأن التعاون في ميدان العمل هو أفضل ضمان لحقوق الإنسان العربي في حياة كريمة أساسها العدالة الاجتماعية.

وذكرت المنظمة في بيان لها بمناسبة مرور سبعة وخمسين عاماً على تأسيسها، إن أزمة جائحة كورونا التي يعاني منها عالم العمل اليوم، والتي دخلت عامها الثالث، تجاوزت أضعاف تأثيرات الأزمة المالية العالمية أو ما سمي بالكساد العظيم، وأحدثت تهديداً وجودياً تجاوز مجرد كونها جائحة صحية طارئة، فقد تضرر من جرائها كل من العمال وأصحاب العمل،

أسرة الطيران العربي تحتفل باليوم العربي للطيران المدني

اليوم العربي للطيران المدني
7 فبراير



المنظمة العربية للطيران المدني
Arab Civil Aviation Organization

الاحتفال باليوم العربي للطيران المدني لهذه السنة، هو أيضا مناسبة سانحة لإبراز الدور الذي تلعبه المنظمة العربية للطيران المدني على مستوى المنطقة العربية لمواجهة فيروس كورونا، والذي يهدف إلى تنسيق الجهود بين الدول العربية في إطار العمل العربي المشترك من خلال اتخاذ عدة تدابير لازمة، قصد اتباعها بما يضمن مكافحة تفشى الفيروس.

قطاع الطيران ليس بالقطاع الاقتصادي الجديد، هو ليس نشأة أمس أو اليوم، هو قطاع مر بالعديد من الأزمات، لكن بارقة الأمل موجودة وهي أن القطاع سيتعافى لأنه اكتسب المرونة الكافية في مواجهة الأزمات وسيقف على قدميه من جديد، حيث لا يزال الطيران هو السمة المميزة التي تربط الناس والأماكن والثقافة والتجارة.

المنظمة العربية للطيران المدني ومنذ تأسيسها في 7 من فبراير سنة 1996، عملت ووفق الأهداف المنوطة بها، على الانفتاح على المنظمات الدولية والإقليمية من خلال التوقيع على عدة اتفاقيات ومذكرات تفاهم وتعاون، شملت مجالات النقل الجوي، أمن الطيران، التسهيلات، السلامة، الملاحة الجوية والبيئة.

ووعيا منها بالدور الهام الذي يشكله قطاع النقل الجوي في التنمية المستدامة بالدول الأعضاء، وسعيا منها أيضا في السير قدما بمؤسسات القطاع إلى التميز على المستويين الإقليمي والعالمي، تواصل المنظمة مسيرتها في اقتراح الخطط والبرامج المساعدة على مواجهة آثار جائحة كورونا، والقيام بمبادرات تدعم القطاع وترفع من إنتاجيته وقدرته على تحمل الأزمات، حفاظا على مكتسباته.

وبهذه المناسبة، تتقدم المنظمة العربية للطيران المدني الى أسرة الطيران العربية بخالص التهاني متمنية لجميع الفاعلين في القطاع دوام التآلق والنجاح.

احتفلت أسرة الطيران العربي في السابع (7) فبراير 2022، باليوم العربي للطيران المدني، بعد ان تم اعتماده رسميا من طرف أجهزة الحوكمة للمنظمة العربية للطيران المدني وأيضا من قبل لجنة التنسيق العليا للعمل العربي المشترك بجامعة الدول العربية.

اليوم العربي للطيران المدني يصادف ذكرى إنشاء المنظمة العربية للطيران المدني.

ويهدف هذا اليوم إلى إبراز الوعي بأهمية الطيران المدني في التنمية الاجتماعية والاقتصادية للدول الأعضاء في المنظمة، وأيضا إلى التعريف بأهمية دور هذه الأخيرة في تزويد سلطات الطيران المدني بإطار للعمل المشترك ووضع تخطيط عام للطيران المدني بين الدول العربية قصد تنمية وتأمين سلامته، والنهوض بالتعاون والتنسيق الواجب بين الدول الأعضاء في مجال الطيران المدني ووضع الأسس الكفيلة بذلك ليكون ذا طابع موحد، وأيضا العمل على تنمية وتطوير الطيران المدني العربي بشكل يستجيب لحاجيات الأمة العربية في نقل جوي آمن وسليم ومنتظم.

كما يعد الاحتفال بهذا اليوم فرصة للوقوف عند آفاق تطوير النقل الجوي العربي والإقليمي باعتبار ان قطاع النقل هو شريان الحياة الاقتصادية في عصرنا الحاضر ومن أهم لوازم التطوير والتنمية ومن أهم الدعامات للتجارة الدولية والأنشطة السياحية وهمزة الوصل بين مختلف دول العالم.

إلا أنه وبالرغم من كون قطاع الطيران الأكثر تضررا مقارنة بالقطاعات الاقتصادية الأخرى، بفعل الأزمة العالمية لفيروس كورونا، فقد برز طابعه الإنساني من خلال نقله وباستمرار لمنتجات أساسية تتمثل في المواد الغذائية، اللوازم والمعدات الطبية، معدات الوقاية الشخصية واللقاحات، وكذلك المنتجات الأخرى الضرورية لتشغيل سلاسل الامدادات الحساسة.

رسالة معالي السيد أحمد أبو الغيط الأمين العام لجامعة الدول العربية بمناسبة اليوم العربي للطيران المدني



كما أشيد في هذا الصدد بالمجهودات الطيبة التي تبذلها المنظمة العربية للطيران المدني لتسريع وتيرة عودة نشاط قطاع النقل الجوي إلى سابق عهده، لا سيما القرارات الصادرة عن الدورة (26) للجمعية العمومية للمنظمة حيث دعت من خلالها إلى الدخول في مفاوضات مباشرة مع الدول والاتحادات للتوصل إلى اعتراف متبادل لشهادات التطعيم المضاد لفيروس كورونا المستجد.

وفي ذات السياق أيضا، وفي إطار الجهود العربية لمعالجة الآثار الاقتصادية والاجتماعية لجائحة فيروس كورونا المستجد، شكلت المنظمة العربية للطيران المدني والمنظمة العربية للسياحة والاتحاد العربي للنقل الجوي فريقا إقليميا يضم ممثلين عنها وممثلين عن الجهات المعنية بقطاع السياحة للنظر في سلسلة من التدابير والخطط العملية التي من شأنها المساعدة في تعافي السياحة العربية، وفي هذا الشأن، أتطلع إلى دعم الدول العربية لهذه المبادرات والمساعدة في تنفيذها.

إنه لمن دواعي السرور أن أعتزم فرصة الاحتفاء باليوم العربي للطيران المدني لأتوجه إلى جميع منتسبي قطاع الطيران المدني في الدول العربية بالتهنئة، وأشكرهم على كل الجهود التي يبذلونها، إذ بفضلها حقق هذا القطاع الحيوي إنجازات ملموسة وساهم في ربط الصلات بين الأقطار العربية.

إن هذا اليوم فرصة سانحة للوقوف على آفاق تطوير النقل الجوي العربي وربطه إقليميا ودوليا باعتباره قطاعا حيويا يساهم بلا شك في تحقيق أهداف التنمية في الوطن العربي، وتسريع وتيرة اندماج الاقتصاديات العربية وربطها بالسوق العالمية.

وبالرغم من الضغوط الشديدة التي لازالت تفرضها جائحة فيروس كورونا المستجد، إلا أننا نلمس عودة قوية لنشاط النقل الجوي بفضل زيادة معدلات التطعيم وتخفيف الإجراءات الصحية في المطارات، وفي هذا الصدد، لا يفوتني الإشادة بالجهود التي تبذلها الحكومات العربية لتعزيز مجابهة المخاطر الصحية إذ ساهمت بشكل لافت في تطويق آثار انتشار الجائحة.



لقاء بين المنظمة العربية للطيران المدني ومكتب منظمة الطيران المدني الدولي بالشرق الأوسط

في إطار التنسيق والتعاون المستمر بين الإدارة العامة للمنظمة العربية للطيران المدني، والمنظمات الدولية والإقليمية المماثلة قصد تعزيز التعاون الثنائي والإقليمي في المجالات ذات الاهتمام المشترك من أجل تحديد البرامج المشتركة والأولويات وتعزيز السلامة والطاقة الاستيعابية وكفاءة الملاحة الجوية والأمن وحماية بيئة الطيران وتفاذي الازدواجية وتوحيد الجهود بالمنطقة.

عقد سعادة المهندس عبد النبي منار، مدير عام المنظمة لقاء مع سعادة المهندس محمد أبو بكر الفارع، المدير الاقليمي لمنظمة الطيران المدني الدولي - مكتب الشرق الأوسط بالقاهرة- يوم الثلاثاء 08 فبراير 2022، تم خلاله عرض ملخص عن خطة العمل المشتركة بين المنظمة والمكتب الاقليمي خلال السنوات الثلاث السابقة 2019-2021 كما تم التطرق للأهداف والأولويات ومجالات التعاون للسنوات المقبلة، من أجل إعداد البرنامج المشترك للأنشطة الإقليمية في مختلف مجالات الطيران المدني.

خلال هذا اللقاء قدم سعادة المهندس منار تهنئه الحارة لسعادة المهندس الفارع بمناسبة تعيينه من قبل منظمة الطيران المدني الدولي (الإيكاو) لتولي منصب المدير الإقليمي لمنظمة الطيران المدني الدولي لمنطقة الشرق الأوسط.

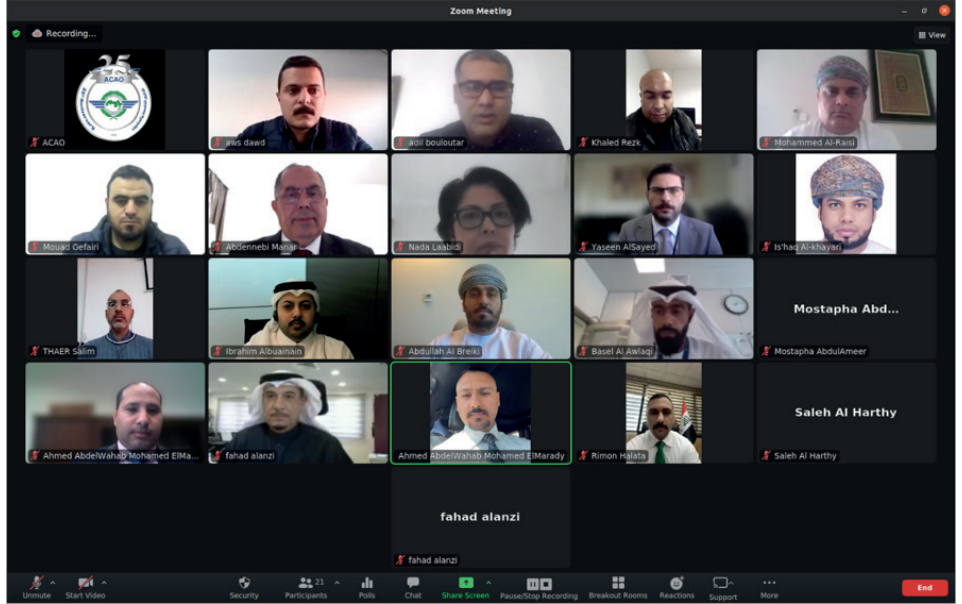
جدير بالذكر أن المكتب الإقليمي للشرق الأوسط، يضم حسب التوزيع الجغرافي للايكاو 15 دولة من المنطقة، ويقوم بالتنسيق معها، لتطوير منظومة أمن وسلامة الطيران في المنطقة، وفقاً للأهداف الاستراتيجية لمنظمة الطيران المدني الدولي (الإيكاو)، والمعايير ذات الصلة.



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

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

وخلال كلمته الافتتاحية للاجتماع، شدد سعادة المهندس عبد النبي منار، مدير عام المنظمة، على ضرورة تعزيز الوعي ونشر ثقافة الأمن السيبراني لدى الموظفين والعاملين بمنظومة الطيران. وتبادل المعلومات وأفضل الممارسات لمواجهة التحديات الأمنية على المستوى الإقليمي والمحلي، ووضع حزمة من برامج التدريب ذات الصلة. وتم خلال هذا الاجتماع مناقشة الأولويات اشتغال مجموعة العمل الخاصة بالأمن السيبراني وتعزيز القدرات العربية في هذا المجال.



عقدت المنظمة العربية للطيران المدني، يوم 9 فبراير 2022، الاجتماع الثاني لمجموعة العمل الخاصة بالأمن السيبراني عبر المناظرة المرئية، بمشاركة 23 خبيراً يمثلون 11 دولة أعضاء بالمنظمة، والمنظمات الإقليمية.

المنظمة العربية للطيران المدني تشارك في الدورة 109 للمجلس الاقتصادي والاجتماعي

العامة لجامعة الدول العربية.

جدول أعمال الدورة الوزارية للمجلس، تضمن عدداً من البنود الهامة منها، إنشاء مجلس وزراء العرب المسؤولين عن شؤون التعليم، وإعداد الملفين الاقتصادي والاجتماعي للقمة العربية في دورتها 31، والقمة العربية للتنمية الاقتصادية والاجتماعية الخامسة في موريتانيا 2023، ومتابعة تنفيذ قرارات الدورة الرابعة للقمة العربية للتنمية التي عقدت في بيروت يناير 2019، وبند حول التعاون العربي الدولي في المجالات الاجتماعية والتنمية.



شاركت المنظمة العربية للطيران المدني، بوفد ترأسه سعادة المهندس عبد النبي منار، في أشغال الدورة الوزارية التاسعة بعد المائة للمجلس الاقتصادي والاجتماعي برئاسة جمهورية مصر العربية ومشاركة وزراء المالية، الاقتصاد والتجارة للدول الأعضاء، وذلك يوم الخميس 10 فبراير 2022، بمقر الأمانة

كما تم التطرق إلى موضوع منطقة التجارة الحرة العربية الكبرى وتطورات الاتحاد الجمركي، وآلية عمل اللجان المعنية بالتكامل الاقتصادي العربي، هذا بالإضافة إلى بند حول الاستثمار في

مشيدا معاليه بالجهود الكبيرة التي تبذلها الدولة المصرية بقيادة فخامة الرئيس عبد الفتاح السيسي في إطار التحضير لاستضافة مصر نهاية هذا العام للدورة (27) لمؤتمر أطراف اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية حول تغير المناخ، مما من شأنه تمهيد «الطريق من جلاسكو إلى شرم الشيخ لمواجهة التغيرات المناخية»، ومن جانب آخر، فإن هذه الدورة ستمثل فرصة كبيرة للدول العربية لعرض مطالبها من أجل تعزيز قدراتها على وضع مستهدفات واضحة وتواريخ محددة للوفاء بالالتزامات الوطنية والدولية للحد من الانبعاثات الدفيئة. أبو الغيط أبرز أن جامعة الدول العربية على أتم الاستعداد لتقديم كل الدعم اللازم لتنسيق الجهود العربية في هذا الشأن، وإنجاح هذا الحدث العالمي بتنظيم واستضافة مصرية، مجددا تهانيه إلى دولة الإمارات العربية المتحدة على فوزها بتنظيم واستضافة أعمال الدورة التالية لهذا الحدث (COP 28) في العام المقبل، ولا شك أن عقد دورتين متتاليتين لأهم مؤتمر عالمي للمناخ، في دولتين عربيتين، سوف يمثل أرضية مناسبة أمام الدول العربية لتثبيت مطالبها والحصول على الدعم الذي تحتاجه بشأن زيادة القدرات الوطنية وتعزيز النظم الأيكولوجية السليمة لمواجهة آثار تغير المناخ.

وفي إطار ترأس مصر أعمال الدورة الحالية للمجلس، تقدمت معالي السيدة نيفين جامع وزيرة التجارة والصناعة بكلمة قالت من خلالها إن جمهورية مصر العربية تعلق آمالا كبيرة على هذه الدورة للخروج بقرارات إيجابية تعزز المنجزات والمكاسب التي تحققت في إطار العمل الاجتماعي والاقتصادي العربي الذي يتطلب مزيداً من التعاون والتنسيق والتطوير في جميع مجالات العمل العربي المشترك.

وأبرزت جامع إلى أنه رغم التقدم الذي تم إحرازه في تطبيق منطقة التجارة العربية الكبرى وإزالة العديد من معوقات التبادل التجاري بين الدول العربية الأعضاء بالمنطقة فلا يزال الطريق طويلاً لتذليل الصعوبات والمعوقات التي تعترض التكامل الاقتصادي العربي المشترك والذي يتحقق بإعلان السوق العربية المشتركة وهو ما سيخدم مصالح الأمة العربية بأسرها.

وأكدت معاليها على حرص كافة الأطراف على التوصل إلى نتائج إيجابية وقرارات عملية تأخذ بعين الاعتبار التغيرات السريعة والمتلاحقة التي يشهدها الاقتصاد العالمي في الوقت الراهن، والتي تتعكس تأثيراتها المباشرة وغير المباشرة على الأوضاع الاقتصادية والاجتماعية العربية خاصة فيما يتعلق بتحسين مناخ الاستثمار وتحرير التجارة وتعزيز فرص الاندماج في الاقتصاد العالمي.

الدول العربية، وآخر حول اتفاقية تنظيم الإجراءات الفنية والمالية للنقل البحري للركاب والبضائع بين الدول العربية، وبندا حول دعم الابتكار السياحي والسياحة الذكية، كما تم دراسة مشروع إنشاء مجلس وزاري عربي يعنى بشؤون الهيئات المحلية (البلديات والمجالس القروية) في البلدان العربية.

هذا وكانت الاجتماعات التحضيرية لهذه الدورة اختتمت يوم الأربعاء الموافق 09 فبراير 2022 باجتماع على مستوى كبار المسؤولين، سبقه اجتماعان للجنة الاقتصادية والاجتماعية للمجلس خلال الفترة 08-06 من الشهر الحالي.

وزير الاقتصاد والتجارة بحكومة الوحدة الوطنية بدولة ليبيا معالي السيد/ محمد علي الحويج، رئيس الدورة السابقة (108)، أشاد بما تزخر به منطقتنا العربية من ثروات طبيعية وإمكانات ضخمة، بشرية ومادية، إلا أنه أكد أن هذه الإمكانيات لم توضع موضع الاستغلال الكامل بعد، بسبب تجزئة العمل الاقتصادي، وعدم تكامل الجهود المبذولة وتناسقها، ولا شك أن وجود استراتيجية فاعلة وشاملة للتعاون الاقتصادي والتنموي بين بلداننا العربية قد يوفر فرصا متعددة لتحقيق عوائد التنمية المنشودة.

معالي الوزير أكد أيضا على الدور المحوري لمؤسسات العمل العربي المشترك، باعتبارها الأذرع التنفيذية لمنظومة العمل العربي وأكد في هذا الصدد على أهمية أن تضطلع هذه المؤسسات بالدور المنوط بها، وأن تعمل على تنسيق سياسات عملها وبرامجها من أجل تكامل الجهود وشموليتها، بهدف تحقيق الأهداف المنشودة في الأجل المطلوب ومواكبة سرعة تغير العالم من حولنا.

وضمن كلمته الافتتاحية قال معالي الأمين العام لجامعة الدول العربية أحمد أبو الغيط، إن الاجتماع انعقد في ظل استمرار التحديات التي فرضتها جائحة كورونا، مع ما لها من انعكاسات على الجهود المبذولة لتحقيق أجندة التنمية المستدامة التي اتفق عليها المجتمع الدولي منذ سبع سنوات، مذكرا أن تحقيق أهداف التنمية المستدامة يستلزم أطرا جديدة تراعي العلاقة القوية بين عمليات التنمية والإغاثة الإنسانية وجهود السلام.

ولفت إلى أن تغير المناخ يعتبر قضية وجودية حاسمة بالنسبة للبشرية، لما ينطوي عليه من تأثيرات كبيرة على نمط الحياة وركائز التنمية والسلم المجتمعي، وخلص إلى أن العالم العربي يعيش "مرحلة دقيقة تتطوي على تحولات سياسية وأمنية واستراتيجية، وكذلك صحية واجتماعية واقتصادية، تستدعي تطوير آليات التعامل والاستجابة لهذه التغيرات"، مشددا على أن "القدرة على التكيف مع التغيرات المتسارعة تعد ملمحا أساسيا لنجاح الدول والحكومات في المرحلة القادمة".

المملكة العربية السعودية تستضيف الاجتماع الفني الثاني للمنظمة الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية في الشرق الأوسط وشمال أفريقيا



الطيران الإقليمية بمنطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا. وأشار إلى أن الاجتماع فرصة للتواصل والوصول إلى اتفاق حول بنود جدول الأعمال، ولتناقشة القضايا المشتركة، مقدماً الشكر لمنظمة الطيران المدني الدولي (ICAO) على جهودها المستمرة على مدى العقد الماضي للدعم في إنشاء منظمة مراقبة السلامة الإقليمية في الشرق الأوسط وشمال أفريقيا (MENA RSOO).

وجرى خلال الاجتماع تبادل الآراء والمقترحات وتعزيز التنسيق والتعاون المشترك بين هيئات وسلطات الطيران المدني في المنظمة.

يذكر أن المنظمة الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية في الشرق الأوسط وشمال أفريقيا (RSOOMENA) التي تتخذ مدينة الرياض مقراً رئيساً لها، تهدف إلى تعزيز استخدام الطيران المدني وتطويره بصورة آمنة وفعالة داخل الدول الأعضاء في المنظمة وخارجها، وتطوير المواد الإرشادية وإجراء الدراسات والتدريب والاستشارات.

استضافت المملكة العربية السعودية ممثلة بالهيئة العامة للطيران المدني أمس الأحد، الاجتماع الفني الثاني للمنظمة الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية في الشرق الأوسط وشمال أفريقيا، بمشاركة منظمة الطيران المدني الدولي (إيكاو) والمنظمة العربية للطيران المدني، ومسؤولي هيئات الطيران في الدول الأعضاء، وذلك في فندق الريتز كارلتون بالرياض.

ويهدف الاجتماع إلى إكمال تأسيس المنظمة، التي ستعزز برنامج السلامة للدول الأعضاء بالمنظمة في مجال مراقبة السلامة الجوية.

وفي بداية الاجتماع رحب نائب الرئيس التنفيذي للسلامة ومعايير الطيران الكابتن سليمان بن صالح المحيميدي، بالمشاركين من الدول الأعضاء في المنظمة، متمنياً أن يثمر الاجتماع أفضل التجارب والممارسات في مجال مراقبة السلامة الجوية بالطيران المدني والاستفادة من الخبرات والكوادر وإرساء أعلى مستويات السلامة الجوية والتثقيف بأخر مستجدات مجموعة سلامة



المنظمة العربية للطيران المدني تشارك في الاجتماع الثاني عشر للجنة الايكاو المعنية بحماية البيئة في مجال الطيران



ICAO ENVIRONMENT

Committee on Aviation Environmental Protection (CAEP) CAEP/12 Meeting

7 to 18 February 2022

وشكلت هذه الدورة حدثا مميزا للكتلة العربية تمثل في اختيار المهندس/ عبد الغفار السيد عبد الغفار عبد الحليم ممثل جمهورية مصر العربية نائبا لرئيس لـ CAEP.

وقد استعرض خلال هذه الدورة اخر التطورات منذ الاجتماع الحادي عشر للجنة، و عمليات تقييم تأثير ضوضاء الطائرات في الحاضر والمستقبل، بما في ذلك جائحة كورونا، والأعمال المقبلة للجنة، وكذلك تقارير أشغال مجموعات العمل التابعة للجنة حماية البيئة مثل : مجموعة الدعم بالتبؤات و التحليل الاقتصادي (FESG)، و فريق وضع النماذج و قواعد (MDG)، و مجموعة الهدف الطموح طويل الأجل (LTAG-TG)، ومجموعة كورسيا (WG4)، و فرقة عمل الوقود (FTG)، وفرقة عمل الانبعاثات (WG3)، و فرقة عمل الضوضاء (WG1)، و فرقة عمل المطارات و العمليات (WG2)....

شاركت المنظمة العربية للطيران المدني في الاجتماع الثاني عشر للجنة الايكاو المعنية بحماية البيئة في مجال الطيران، وذلك خلال الفترة الممتدة من 07 الى 18 فبراير 2022، عبر تقنية الاتصال المرئي بسبب الظروف الاستثنائية الناجمة عن جائحة فيروس كورونا المستجد. كما تم تنظيم اجتماع تمهيدي (pre-CAEP/12 briefings) خلال الفترة الممتدة من 17 إلى 21 يناير 2022.

و شارك في الدورة الثانية عشرة لـ CAEP الدول العربية الأعضاء بلجنة حماية البيئة للإيكاو : دولة الإمارات العربية المتحدة، والمملكة العربية السعودية، ودولة قطر، وجمهورية مصر العربية. كما شارك مع المنظمة العربية بصفة مستشار كل من ممثل المملكة الأردنية الهاشمية وجمهورية العراق والاتحاد العربي للنقل الجوي.



سعادة المهندس عبد النبي منار يستقبل سعادة المهندس نايف بن علي العبري رئيس هيئة الطيران المدني في سلطنة عمان والوفد المرافق له

استقبل سعادة المهندس عبد النبي منار، المدير العام للمنظمة العربية للطيران المدني، الأربعاء 23 فبراير 2022 بمقر المنظمة في الرياض، سعادة المهندس نايف بن علي العبري، رئيس هيئة الطيران المدني في سلطنة عمان والوفد المرافق له.

وتناول اللقاء آفاق التعاون المشترك وكيفية إسهام المنظمة العربية بصفتها الإطار العربي المنظم لتعاون هيئات الطيران المدنية العربية في تقديم الدعم الفني والتدريب للكوادر العمانية في هيئة الطيران المدني.

بدوره أكد سعادة المهندس نايف العبري، على أهمية دور المنظمة بما



يخص تعزيز قدرات هذا القطاع في سلطنة عمان وتفعيل التعاون العربي المشترك في هذا المجال الحيوي الهام، كما أكد على دعم سلطنة عمان لجهود المنظمة العربية للطيران المدني والعمل على تفعيل آفاق جديدة للتعاون.

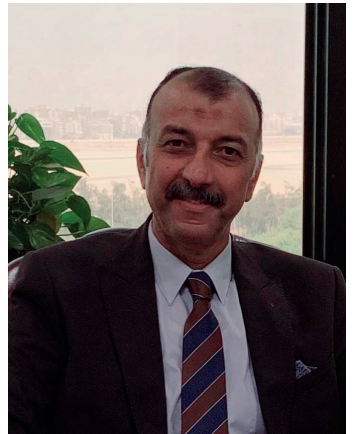
المنظمة العربية للطيران تهنيء جمهورية مصر العربية وتشيد بدورها في مجال النقل الجوي

كما قدمت المنظمة العربية للطيران ممثلة في دولها الأعضاء التهنئة لمصر على اختيارها كأول دولة عربية وإفريقية تحصل على مقعد نائب رئيس لجنة البيئة بالايكاو، حيث تم اختيار المهندس عبد الغفار السيد عبد الغفار مدير عام الإدارة العامة للتفتيش على المعدات الفنية الثابتة بسلطة الطيران المدني، كأول مصري وعربي أفريقي نائباً لرئيس اللجنة المعنية بحماية البيئة (CAEP) بمنظمة الطيران المدني الدولي « الإيكاو » والذي تم بإجماع الدول الأعضاء باللجنة.

وقد ناقش المجلس التنفيذي نتائج أعمال اللجان المختلفة بالمنظمة خلال الفترة السابقة ومتابعة ما تم تنفيذه من توصيات خلال الجمعية العامة للمنظمة والتي عقدت عام 2021 وتم خلالها انتخاب مصر عضواً بجميع لجان المنظمة الخمس وهم لجنة النقل الجوي والسلامة الجوية وأمن الطيران والملاحة الجوية والبيئة.

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

أعربت المنظمة العربية للطيران المدني عن تقديرها لدور جمهورية مصر العربية الفعال في مختلف أنشطة النقل الجوي مثمناً للتعاون الوثيق بين قطاع الطيران المدني المصري والمنظمة العربية للطيران في كافة المجالات واستضافة سلطة الطيران المدني للعديد من الدورات التدريبية في مجال النقل الجوي لعدد كبير من العاملين بمجال الطيران بالدول العربية والذين أشادوا بحسن الاستقبال والتنظيم والضيافة من الجانب المصري.



جاء ذلك خلال اجتماعات المجلس التنفيذي للمنظمة العربية للطيران المدني بمقر المنظمة بالرياض بالملكة المغربية على مدار يومي 22 و23 فبراير والتي شارك فيها الدكتور مهندس أشرف نوير رئيس سلطة الطيران المدني المصري ومجدي جلال رئيس الإدارة المركزية للنقل الجوي بالسلطة وذلك بحضور وفود الدول العربية الأعضاء بالمجلس ورؤساء سلطات الطيران المدني بالدول العربية.

المجلس التنفيذي للمنظمة العربية للطيران المدني يعقد دورته الـ 64 بالرباط



في هذه الدورة، وقد اشار رئيس المجلس التنفيذي الى ان اجتماع الدورة الحالية بشكل حضوري انما يدل على رغبة قادة الطيران المدني في دعم المنظمة في أعمالها وأهدافها بالرغم من التحديات التي أدت الى تأجيل الاجتماع لأكثر من شهرين، وقد نوّه كذلك الى جدول الاعمال وما يحتويه من مبادرات وبيادر طيبة من شأنها الرقي بمنظومة العمل العربي المشترك نحو تحقيق التكامل والاهداف المشتركة في قطاع الطيران المدني العربي، مبينا الحاجة لبذل الجهد والجدد والمثابرة لنؤدي رسالة المجلس كاملة أملا في تلبية تطلعات هذا القطاع الهام والذي يعد من اهم محركات اقتصاد الدول، متمنيا النجاح والتوفيق للاجتماع، مشيراً سعادته إلى أهمية الاجتماع والمواضيع المدرجة على جدول أعماله.

كما تقدم سعادة الكابتن/ رئيس المجلس التنفيذي نيابة عن أصحاب السعادة الأعضاء بتهنئة المملكة العربية السعودية بمناسبة يوم التأسيس للمملكة 22 فبراير.

كلمة سعادة المهندس/ نايف بن علي بن حمد العبري - رئيس هيئة الطيران المدني في سلطنة عمان الذي أكد من خلالها على ضرورة العمل المشترك وتضافر الجهود للرقي بصناعة الطيران المدني العربي على المستويين الإقليمي والدولي، والعمل على النهوض بهذا القطاع لأعلى المستويات المطلوبة لتحقيق الطموح والآمال لبلداننا العربية في كافة مناشط القطاع.

وأضاف في كلمته أن جائحة كورونا (كوفيد - 19) تصدرت اهتمام جميع دول العالم لما كان لها من آثار اجتماعية واقتصادية بسبب

عقدت المنظمة العربية للطيران المدني، يومي الثلاثاء والأربعاء 22 و23 فبراير 2022 بالرباط، الدورة الـ 64 لمجلسها التنفيذي، بمشاركة المملكة الأردنية الهاشمية، دولة الإمارات العربية المتحدة، المملكة العربية السعودية، جمهورية العراق، سلطنة عمان، دولة قطر، دولة الكويت، جمهورية مصر العربية، المملكة المغربية، وكذلك الامانة العامة لجامعة الدول العربية والإتحاد العربي للنقل الجوي بصفة مراقب.

دورة المجلس التنفيذي الـ 64 تأتي في ظل وجود بوادر تؤثر على أن قطاع الطيران في العالم يسلك طريقه إلى التعافي من تداعيات (كوفيد-19)، كما ناقشت عددا من النقاط الأساسية من قبيل متابعة توصيات وقرارات الدورات السابقة للمجلس، دراسة تقارير اللجان الفنية للمنظمة، مناقشة آلية تنسيق مواقف الدول الأعضاء بالمنظمة العربية للطيران المدني خلال المحافل الدولية، وتنفيذ الهدف الاستراتيجي الخاص بالترويج لإنجازات ومبادرات قطاع الطيران المدني العربي إقليميا ودوليا، والمشاريع الخاصة بصندوق الدعم الفني في المجال، وكذا المبادرة الإقليمية للمنظمة في مجال التدريب والهدف البيئي للطيران المدني الطويل الأمد.

وضمن الكلمة الافتتاحية لسعادة الكابتن/ هيثم مستو -رئيس المجلس التنفيذي رئيس مجلس مفوضي هيئة تنظيم الطيران المدني الأردني، تقدم سعادته من خلالها بشكره للمملكة المغربية على الاستضافة الكريمة مرحبا بأصحاب السعادة أعضاء المجلس التنفيذي مقدما شكره على تلبيتهم الدعوة للمشاركة



سبيل الدفع بالعمل العربي المشترك في جميع مجالات الطيران المدني بغية تجاوز كافة التحديات المستقبلية في قطاع الطيران المدني الدولي.

وفي هذا الإطار، أضاف سعادة مدير عام المنظمة المهندس عبد النبي منار، أن المنظمة العربية للطيران المدني شاركت في الإجراءات الصحية الاحترازية الدولية للتخفيف من آثار أزمة كورونا ولتيسير عملية السفر والحد من تفشي الوباء، كما تم تقديم مقترحات تتعلق على الخصوص بالجانب المالي والدعم المالي لصناعة النقل الجوي في الوطن العربي.

موضحاً أنه تم التوافق بشأن هذه الإجراءات العالمية على مستوى منظمة الطيران الدولي وعلى المستوى الإقليمي من خلال جامعة الدول العربية حتى "لا يكون هناك اختلاف كبير يزعج أو يؤثر على عملية تنقل الأشخاص والبضائع".

مبرزاً سعادته أن الأمل معقود على أن يتم مراعاة الجوانب الاجتماعية والاقتصادية التي لها أثر كبير على المنطقة العربية وعلى العالم بأسره.

القيود المفروضة على حركة النقل الجوي في المنطقة والعالم، وبالتالي بات على الجميع العمل نحو تعزيز حركة النقل الجوي لاستعادة حركتها الطبيعية.

وأوضح أن جدول أعمال اجتماع المجلس التنفيذي الـ 64 للمنظمة يضم العديد من المواضيع المهمة والتي نأمل الخروج منها بقرارات تعود بالمنفعة على منظومة الطيران المدني العربي لمواكبة التطورات التي يشهدها عالم الطيران المدني من خلال أدوات المنظمة العربية (النقل الجوي، أمن الطيران، الملاحة الجوية، والسلامة الجوية وحماية البيئة) وهذا ما يدعو المنظمة للسعي بكل جهودها لمسايرة التحولات العالمية الكبرى التي يعرفها قطاع الطيران المدني.

وأكد سعادته على أن سلطنة عُمان منذ انضمامها في عام 1996م للمنظمة وهي تعمل من خلال عضويتها في المجلس التنفيذي وكذلك في لجانها الفنية نحو دعم جهود المنظمة العربية للطيران المدني لتحقيق أعلى مستويات التعاون بين الدول الأعضاء لتوفير منظومة طيران تخدم مصالح الجميع، مؤكداً على حرص سلطنة عُمان في استمرار التعاون مع بقية الدول الأعضاء في المنظمة العربية بما يساعد على تعزيز الروابط في



المنظمة العربية للطيران المدني والاييسيسكو توقعان اتفاقية للتعاون المشترك



يندرج ضمن استراتيجية المنظمة العربية للطيران المدني، المعتمدة من قبل الدورة العادية (26) للجمعية العامة للمنظمة، والتي تدعم إيجاد شراكات من شأنها تعزيز جهودها لتحقيق توجهاتها الاستراتيجية، منوها بأن منظمة الإيسيسكو، أصبحت بيت خبرة ومنتدى عالمي للكفاءات العلمية من مختلف دول العالم الإسلامي، ومركزا دوليا للحوار والبحث عن القواسم المشتركة بين بني البشر، لبناء عالم جديد تسود فيه قيم الإخاء والوثام والسلام.

وفي ختام احتفالية التوقيع أهدى المهندس عبد النبي منار درع المنظمة العربية للطيران المدني إلى الدكتور سالم المالك، تقديرا لجهوده وللدور التي تقوم بها منظمة الإيسيسكو في مجالات اختصاصها.

وتهدف مذكرة التفاهم إلى وضع الأسس المبدئية بشأن اتفاق الطرفين على تجسيد التعاون والشراكة البناءة، في مجالات حماية البيئة، وخفض انبعاثات الغازات الدفيئة، والتنمية المستدامة، والسياحة الثقافية والمستدامة، والتعريف بالكنوز الثقافية والتراثية في الدول الأعضاء، وذلك من خلال التنظيم المشترك لعدد من المؤتمرات والندوات العلمية في مجالات الطيران والسياحة، وتشجيع شباب العالم الإسلامي على الانضمام إلى ميدان الطيران المدني، ودعم رواد الأعمال في هذا المجال.

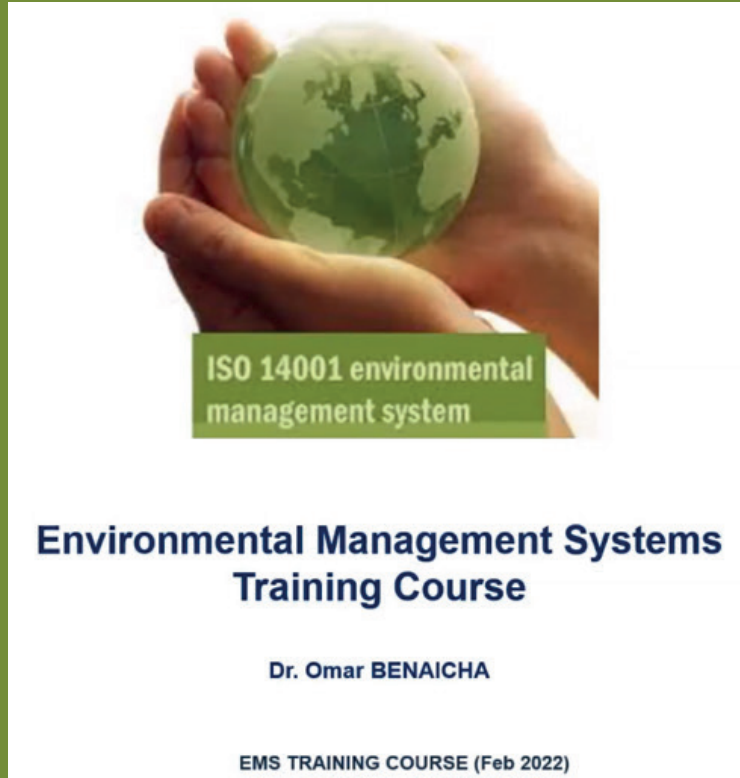
وقعت المنظمة العربية للطيران المدني ومنظمة العالم الإسلامي للتربية والعلوم والثقافة (إيسيسكو)، مذكرة تفاهم لتعزيز التعاون بين المنظمتين، في المجالات ذات الاهتمام المشترك، وفي مقدمتها التنمية المستدامة، وحماية البيئة وخفض انبعاثات الغازات الدفيئة، ودعم السياحة الثقافية، والتعريف بتراث الدول الأعضاء.

وقع مذكرة التفاهم، الإثنين (28 فبراير 2022) بمقر المنظمة العربية للطيران المدني في الرياض، الدكتور سالم بن محمد المالك، المدير العام لمنظمة الإيسيسكو، والمهندس عبد النبي منار، المدير العام للمنظمة العربية للطيران المدني، بحضور عدد من المسؤولين والمستشارين بالمنظمتين.

وعقب توقيعه على مذكرة التفاهم، عبر الدكتور المالك عن سعادته بانطلاق هذا التعاون البناء بين الإيسيسكو والمنظمة العربية للطيران المدني، مشيرا إلى أن ما يجمع المنظمتين من مجالات اهتمام مشترك يجعلهما قادرتين على إنجاز الكثير من الأمور المهمة، فيما يتعلق بالدراسات والبرامج والمشاريع العملية المبنية على نتائج ملموسة، وتدريب وبناء قدرات الشباب بدول العالم الإسلامي في المجالات الحيوية التي تحظى باهتمام قطاع الطيران المدني، ومنها الأمن السيبراني والاستدامة البيئية.

ومن جانبه قال المهندس منار إن التوقيع على مذكرة التفاهم

تنظيم دورة تدريبية حول معايير الجودة المتعلقة بالبيئة وانبعاثات الغازات (ISO 14064,14069,14001)



وأبدى في هذا الصدد استعداد الإدارة العامة للمنظمة بالتنسيق مع خبراء الدول العربية والشركات المتخصصة والهيئات الدولية والإقليمية لوضع حزمة من برامج التدريب وزيادة الوعي في مجال البيئة، وإعداد مدربين مختصين في حماية البيئة بالمنطقة العربية.

هدفت هذه الدورة التي أطرتها كفاءات من شركة متخصصة في الدراسات والتدريب وتقديم الخدمات الاستشارية والتدقيق فيما يتعلق بمعايير الجودة والتعير « Performances Qualité »، إلى:

- شرح المبادئ التوجيهية للمعايير الدولية المتعلقة بإدارة البيئة وجرد انبعاثات الكربون وفقاً لـ « ISO 14064,14069,14001 »،
- تبسيط كيفية إجراء عمليات تدقيق داخلية لأنظمة الإدارة البيئية وجرد الانبعاثات المباشرة وغير المباشرة للغازات، ونهج الرقابة والرصد والابلاغ والتحقق،
- شرح كيفية إنشاء نظم تشغيلية لحماية البيئة.

نظمت المنظمة العربية للطيران المدني، من 21 الى 23 فبراير ومن 28 الى 2 مارس 2022، دورة تدريبية حول معايير الجودة المتعلقة بالبيئة وانبعاثات الغازات (ISO 14064,14069,14001)، وذلك عبر المناظرة المرئية، بمشاركة 42 مسؤولاً عن حماية البيئة بسلطات الطيران المدني، وسلطات المطارات، وشركات الطيران، وشركات المناولة الأرضية بالمنطقة العربية، يمثلون 13 دولة عضو بالمنظمة العربية للطيران المدني.

تدرج هذه الدورة في إطار مساهمة المنظمة العربية للطيران المدني في الجهود والتدابير الواسعة النطاق التي تقوم بها منظمة الطيران المدني الدولي والدول الأعضاء لإذكاء الوعي حول البيئة والطيران.

خلال كلمته الافتتاحية لهذه الورشة، دعا سعادة المهندس عبد النبي منار، مدير عام المنظمة، إلى ضرورة فتح نقاش حول التحديات والصعوبات التي تواجهها الدول العربية من أجل تنفيذ نظام الإدارة البيئية، ونهج الرقابة والرصد والابلاغ والتحقق، وإجراء عمليات التدقيق الداخلي لأنظمة الإدارة البيئية.



تنظيم ورشة عمل حول «تأهيل المنسقين الوطنيين للتدقيق الأمني للايكاو»



نظمت المنظمة العربية للطيران المدني ورشة عمل حول « تأهيل المنسقين الوطنيين للتدقيق الأمني للايكاو حسب نهج الرصد المستمر USAP-CMA »، بمدينة الدار البيضاء/ المملكة المغربية خلال الفترة الممتدة من 14 إلى 18 مارس 2022، بمشاركة 13 مسؤولاً عن أمن الطيران المدني يمثلون 7 دول عضو بالمنظمة.

وخلال هذه الورشة، التي أطرته كفاءات عربية مشهود لها بالحنكة العلمية والعملية في مجال أمن الطيران، أبرز المحاضرون أهمية ودور التنسيق في عملية التدقيق، ومحاكاة عملية التحضير القبلي للتدقيق الأمني للايكاو وكذلك اثناء عملية التدقيق. وشكلت بذلك الورشة مناسبة مناسبة للمشاركين لفهم:

- مراحل التدقيق والمنهجية المتبعة للتدقيق؛
- مراحل التنسيق والتواصل مع الهيئات المعنية واستعداد هذه الهيئات للتدقيق؛
- العناصر الحاسمة الثمانية (نظري وعملي) وأسئلة البرتوكول و استبيان التدقيق؛
- مؤشر الامتثال/الاستدامة؛

تندرج هذه الورشة في إطار مساهمة المنظمة العربية للطيران المدني في الجهود والتدابير الواسعة النطاق التي تقوم بها منظمة الطيران المدني الدولي والدول الأعضاء في تنفيذ الأهداف الواردة في الخطة العالمية لأمن الطيران المدني.

المدير العام للوكالة الوطنية للطيران المدني في الجمهورية الإسلامية الموريتانية يزور المنظمة العربية للطيران المدني



الرباط-استقبل سعادة المهندس عبد النبي منار، المدير العام للمنظمة العربية للطيران المدني، يوم الأربعاء 09 مارس 2022 بمقر المنظمة في الرباط، سعادة انكيد عبد الله عباس، مدير عام الوكالة الوطنية للطيران المدني في الجمهورية الإسلامية الموريتانية والوفد المرافق له.

وتناول اللقاء آفاق التعاون المشترك وسبل إسهام المنظمة العربية للطيران المدني في تقديم الدعم الفني وتعزيز وبناء القدرات لدى الكوادر الموريتانية في المجالات المتعلقة بأمن الطيران والسلامة الجوية، والنقل الجوي، والملاحة الجوية، وحماية البيئة بما يستجيب للتحديات الحالية والمستقبلية لقطاع الطيران المدني.

وفي هذا الإطار، أكد سعادة المهندس انكيد عبد الله عباس، على دور المنظمة في تعزيز التعاون العربي، لكونه بيت خبرة يقدم الدعم الفني في قطاع الطيران المدني بما يخدم المصالح العربية المشتركة.



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



سعادة المدير العام للمنظمة العربية للطيران المدني يعقد لقاء مع سعادة مدير عام الطيران المدني بسنغافورة



على هامش أشغال الجمعية العامة الرابعة والعشرون للجنة أمريكا اللاتينية بالأوروغواي، عقد سعادة المدير العام للمنظمة العربية للطيران المدني لقاء مع سعادة مدير عام الطيران المدني بسنغافورة يوم 23 مارس 2022، تم خلاله استكشاف سبل تعزيز التعاون من خلال تسويق ودعم المواقف، وكذلك تنظيم أنشطة مشتركة وتقديم منح لفائدة الكوادر العربية. ونظرا لكون مذكرة التفاهم الحالية انتهت صلاحيتها خلال شهر مارس 2022، أتفق الطرفان على الصيغة النهائية لمذكرة تفاهم تتضمن زيادة في عدد منح التدريب مع الاحتفاظ بنفس عدد التدريبات والورشات المشتركة، مع فسخ المجال للمشاركة في الفعاليات الإقليمية والدولية التي ينظمها أحد الطرفين. وسيتم توقيع مذكرة التفاهم هذه خلال الجمعية العامة السابعة والعشرون التي ستعقد يومي 19 و 20 ماي بمدينة الرباط بالمملكة المغربية.

عقدت لجنة أمن الطيران المدني لدى المنظمة العربية للطيران المدني، اجتماعها الخامس والثلاثين بمدينة الدار البيضاء بالمملكة المغربية، من 16 إلى 18 مارس 2022، بمشاركة 11 مسؤول عن أمن الطيران يمثلون 8 دول من أعضاء المنظمة.

وخلال كلمته الافتتاحية، دعا سعادة المهندس عبد النبي منار، المدير العام للمنظمة أعضاء اللجنة الى تحديث أولويات وبرنامج اشتغال اللجنة بما يتوافق مع المستجدات على الساحة الدولية ودراسة المواضيع ذات الاهتمام العربي المشترك، مثل الأمن السيبراني، وزيادة الوعي وثقافة الأمن، وإدارة المخاطر في سياق دولي يتسم بتزايد وتنامي الصراعات في العالم، من خلال نهج مشترك للتصدي لهذه التهديدات وتبادل التجارب وأفضل الممارسات.

وخلال هذا الاجتماع، تداول المشاركون المستجدات والإجراءات المتعلقة بأمن الطيران المدني في ظل تنامي التهديدات نتيجة الصراعات. حيث اعتمدت اللجنة مخرجات الاجتماع الثاني لمجموعة العمل الخاصة بالأمن السيبراني لدى المنظمة، وحددت كذلك أولويات وبرنامج عملها خلال المرحلة 2023-2024 بما فيها الأنشطة المتعلقة ببناء القدرات خلال هذه المرحلة.

واعتبارا للمستجدات الحالية والتهديدات الناشئة التي تواجه أمن الطيران المدني، فقد أنشأت اللجنة فريق استشاري تحت مظلة المنظمة العربية معني بتقديم الدعم والمساندة الفنية للدول الراغبة في الاستفادة من خبرات الفريق فيما يتعلق بالتدقيق الأمني للايكواو.

المنظمة العربية للطيران المدني تشارك في أشغال الدورة الرابعة والعشرون للجمعية العامة للجنة أمريكا اللاتينية للطيران المدني



وفي معرض كلمته التي ألقاها عن بعد خلال هذه الدورة، تقدم سعادة الكابتن هيثم ميسو رئيس المجلس التنفيذي للمنظمة العربية للطيران المدني بالشكر للكاك على مشاركتها في الجمعية العامة السادسة والعشرين للمنظمة العربية للطيران المدني في يوليو الماضي، وعن مشاركتها في الندوة التي نظمت بمناسبة الاحتفال بالذكرى السنوية الخامسة والعشرين لإنشائها، وخاصة في المناقشات حول سبل تعزيز التعاون بين المنظمات الإقليمية من أجل رفع التحديات المستقبلية العالمية التي سيواجهها النقل الجوي.

كما أكد سعادته على أهمية دور منظمات الطيران المدني الإقليمية في تنفيذ سياسات الطيران المدني الدولي، وأن التعاون بين هذه المنظمات أمر ضروري لحماية المصالح الحيوية للطيران المدني الإقليمي والدولي، خاصة وأن هناك موضوعات مستقبلية تتطلب تعاوناً وتسيقاً مستمرين، لإبراز المواقف حول الإجراءات المتخذة بشأن نظام عالمي عادل للتعامل مع الأثر البيئي للطيران وتقليل انبعاثات الغاز.

وفي الختام عبر سعادته عن تفاؤله باستمرارية هذا التعاون مع الرئيس الجديد والأمانة العامة للجنة أمريكا اللاتينية، من خلال تحسين لآليات التشاور حول القضايا الإقليمية والدولية بما يساهم في استدامة صناعة النقل الجوي. وفي هذا الصدد وجه له الدعوة لحضور اجتماع تسيقي بين المنظمات الأربع أفكاك، ايكاك، لاكاك وأكاو، باستضافة من المجموعة العربية.

وخلال الجلسة الختامية لهذه الجمعية، نوه الأمين العام لمنظمة الطيران المدني الدولي بجهود لجنة أمريكا اللاتينية في تنمية النقل الجوي الدولي، ووجد دعوتها للدول الأعضاء للمشاركة في الدورة الواحدة والأربعون للجمعية العمومية للإيكاو والمساهمة في تحديد الأولويات والأهداف المستقبلية واعتماد برنامج عمل لتحقيقها.

شاركت المنظمة العربية للطيران المدني، ممثلة في مديرها العام سعادة المهندس عبد النبي منار، في أشغال الدورة الرابعة والعشرون للجمعية العامة للجنة أمريكا اللاتينية للطيران المدني، والتي عقدت من 23 إلى 25 مارس 2022 بمدينة مونيفيديو بالأوروغواي. بحضور رؤساء سلطات الطيران المدني بالدول الأعضاء باللجنة، ورئيس المجلس والأمين العام لمنظمة الطيران المدني الدولي، والرؤساء والأمناء العاممين للمنظمات الإقليمية للطيران المدني، وممثلي الدول التي تربطها علاقات تعاون مع لجنة أمريكا اللاتينية.

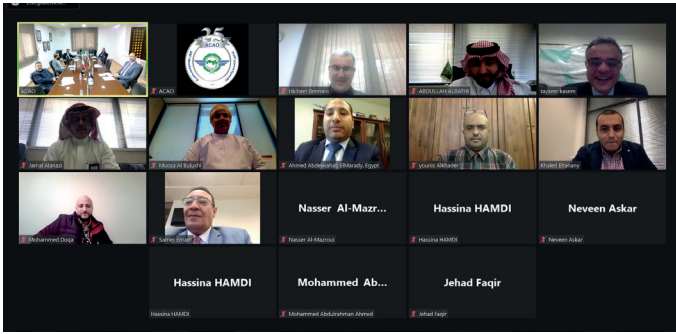
افتتح العميد غايتانو بطاغليز المدير الوطني للطيران المدني والبنية التحتية للطيران بالأوروغواي، أشغال الدورة بكلمة رحب فيها بجميع الوفود المشاركة مذكراً بالظرفية التي تتعدّد فيها هذه الجمعية وضرورة العمل الجماعي لأسرة الطيران المدني لتيسير انتعاش حركة النقل الجوي.

الجلسة الافتتاحية عرفت أيضاً مداخلات أصحاب المعالي والسعادة السادة دنيال ارماندو رئيس لجنة أمريكا اللاتينية المدني، سالفاتور شياكيتانو رئيس مجلس منظمة الطيران المدني الدولي، وكذلك الرؤساء التنفيذيون للمنظمات الإقليمية، ورؤساء وفود كل من دولة الإمارات العربية المتحدة، دولة قطر، المملكة العربية السعودية، الولايات المتحدة الأمريكية، جمهورية سنغافورة، جمهورية كوريا الجنوبية وماليزيا.

وطبقاً لجدول أعمال الجمعية العامة، صادق أعضاء لجنة أمريكا اللاتينية للطيران المدني على تقارير لجان العمل، واعتمدوا الخطة التشغيلية وبرنامج الاجتماعات والتدابير، لفترة الممتدة فاتح أبريل 2022 إلى نهاية شهر ديسمبر 2023.

كما تم انتخاب العميد غايتانو بطاغليز المدير الوطني للطيران المدني والبنية التحتية للطيران بالأوروغواي، رئيساً تنفيذياً للجنة أمريكا اللاتينية للطيران المدني، وكذلك الدول المرشحة لعضوية مجلس الأيكاو ولجنة الملاحة الجوية.

انعقاد اجتماع الدورة 46 للجنة الملاحة الجوية للمنظمة العربية للطيران المدني عبر التقنية الهجينة يومي 30-31 مارس 2022



عقدت لجنة الملاحة الجوية اجتماعها في دورته 46 عبر تقنية التواصل عن بعد خلال الفترة 31-30 مارس 2022، برئاسة السيد/ تيسير عبد الكريم ممثل دولة مصر بينما تولى أمانة الاجتماع السيد / هشام بناني، خبير الملاحة والسلامة الجوية بالمنظمة.

وحضر الاجتماع عدد 28 مشارك (6 حضوري)، ممثلين عن 12 دولة بالإضافة الى 3 منظمات دولية / إقليمية عاملة بالمنطقة العربية.

افتتح الاجتماع السيد/ تيسير عبد الكريم رئيس اللجنة مرحبا بالسادة المشاركين ومذكرا بالإجراءات المتخذة في مواجهة تداعيات جائحة كورونا على النقل الجوي. كما تضمنت كلمة سعادة السيد/ عبدالنبي منار مدير عام المنظمة العربية للطيران المدني مشيرا الى أهمية العمل بآلية التنسيق المعتمدة للإعداد للجمعية العمومية للايكافو في دورتها / 41 والتي تم تحيينه من بالدروس المستخلصة من خلال تفعيله خلال المشاركة في مؤتمر الايكافو HLCC.

بالإضافة إلى استعراض قائمة الإجراءات والتوصيات المتخذة بالدورة السابقة للجنة، أصدر الاجتماع مجموعة من التوصيات، نذكر من بين أهمها مواكبة تنفيذ منح رخص عبور الطائرات للأجواء وبرنامج إدارة انسياب الحركة الجوية (نتائج الاجتماع الأول لمجموعة عمل إدارة تدفق الحركة الجوية- الخطوط العليا) وكذا الملاحة الجوية عبر الأقمار الصناعية (نتائج الاجتماع الأول لفريق الملاحة عبر الأقمار الصناعية - الاستراتيجية).

كما كان الاجتماع فرصة طيبة لعرض مخرجات الاجتماع 19 للمجموعة الإقليمية لتخطيط وتنفيذ الملاحة الجوية، وأيضا مداولة مواضيع تحديات إدارة الترددات و المخاطر المحتملة لترددات 5G وتهديدات الامن السيبراني .

انعقاد الاجتماع الأول لمجموعة عمل إدارة تدفق الحركة الجوية عبر التقنية الهجينة يومي 28-29 مارس 2022



عقدت مجموعة عمل إدارة تدفق الحركة الجوية اجتماعها الأول عبر التقنية الهجينة خلال الفترة 29-28 مارس 2022، برئاسة السيد/ أحمد أبو غلاب ممثل دولة السعودية بعد عملية انتخابه، بينما تم تصيب السيد. محمد الصباري نائب له وتولى أمانة الاجتماع السيد / هشام بناني، خبير الملاحة الجوية بالمنظمة.

وحضر الاجتماع عدد 16 مشارك (6 حضوري)، ممثلين عن 9 دول.

افتتح الاجتماع سعادة السيد/عبدالنبي منار مدير عام المنظمة العربية للطيران المدني مرحبا بالسادة المشاركين ومذكرا باناه اول اجتماع لمجموعة العمل العربية والذي تصب اعماله في أحد من اهم مواضيع الملاحة الجوية المطروحة على الساحة العربية والتي من شأنها المساهمة في التصدي للتحديات القائمة والتي ابرزتها دراسة CNS/ATM التي قامت بها المنظمة في عام 2015.

وتضمن الاجتماع الموافقة على لائحة اختصاصات مجموعة العمل كما أكد موافقته على الخطوط العريضة للمقاربة المقترحة من الإدارة العامة فيما يتعلق بموضوع ATFM.

كما قدمت الادارة العامة للمنظمة خلاصة عن اهم الاعمال والبرامج المتعلقة بإدارة تدفق الحركة الجوية بإقليم الشرق الأوسط المرتكزة حول مفهوم النظام الموزع المتعدد العقد.



انعقاد الاجتماع الـ 47 للجنة النقل الجوي



هذا وقد ناقش الاجتماع عدة موضوعات هامة، خاصة في ظل الظروف الحالية التي يعيشها العالم من جائحة كورونا والحرب الروسية الأوكرانية، وموضوعات أخرى تساهم في تحسين الأوضاع الاقتصادية في مجال النقل الجوي.

وأصدرت اللجنة عدة توصيات في هذه الموضوعات من ضمنها:

- عقد ورشة عمل حول اتفاقية كيب تاون 2001 والتي تتعلق بتسجيل الطائرات والتصرفات الواردة عليها خاصة في ظل الظروف الحالية.
- تقديم أوراق/أوراق عمل مشتركة باسم المجموعة العربية للدورة (41) للجمعية العمومية لمنظمة الطيران المدني الدولي (أيكاو) تتضمن مقترحات لمواجهة التحديات والأزمات العالمية التي تعيق انتعاش النقل الجوي الدولي.
- تقديم الدعم بكافة أشكاله وللقطاعات المختلفة في مجال النقل الجوي الدولي.
- الاستئناس بالدليل الاسترشادي الذي أصدرته المنظمة العربية للطيران المدني تحت مظلة جامعة الدول العربية لانتعاش النقل الجوي خلال جائحة كورونا.

عقد في مقر المنظمة العربية للطيران المدني بالرباط (المملكة المغربية) الاجتماع الـ 47 للجنة النقل الجوي يومي 23-24 مارس 2022.

افتتح الاجتماع السيد خالد محمد عنتر، خبير النقل الجوي بالمنظمة نيابة عن سعادة المهندس عبد النبي منار، مدير عام المنظمة، مرحبا بالسادة أعضاء اللجنة والمراقبين عن باقي الدول الأعضاء بالمنظمة، وكذلك المراقبين عن المنظمات الدولية والإقليمية. كما قدم التهنئة للجميع بمناسبة حلول الذكرى السابعة والسبعين لتأسيس جامعة الدول العربية يوم 22 مارس 2022 متمنيا لمعالي الأمين العام أحمد أبو الغيط ولجميع العاملين بالجامعة والمنظمات التابعة لها مزيدا من التقدم والازدهار، وأيضا بمناسبة قرب حلول شهر رمضان الكريم.

حضر الاجتماع ممثلو كل من المملكة العربية السعودية، جمهورية العراق، سلطنة عمان، جمهورية السودان، دولة الكويت، دولة ليبيا، جمهورية مصر العربية، المملكة المغربية، وقد تغيب ممثل الجمهورية التونسية عن الحضور، كما حضر بصفة مراقب ممثلو كل من المملكة الأردنية الهاشمية، الجمهورية الإسلامية الموريتانية، كذلك حضر ممثلو كل من الاتحاد الدولي للنقل الجوي والاتحاد العربي للنقل الجوي.



انعقاد اجتماع الدورة 48 للجنة السلامة الجوية للمنظمة العربية للطيران المدني عبر تقنية التواصل الهجين يومي 22 - 23 مارس 2022



بالإضافة إلى استعراض قائمة الإجراءات التوصيات المتخذة نتيجة الدورة السابقة للجنة، أصدر الاجتماع مجموعة من التوصيات، نذكر من بين أهمها متابعة إجراءات إنشاء المنظمة الإقليمية لمنطقة الشمال إفريقيا والشرق الأوسط لمراقبة سلامة الطيران حسب خطة العمل المعدة (نتائج الاجتماع الثاني للجنة الفنية)، ودراسة اوجه التعاون الاقليمي فيما يخص التحقيق في حوادث ووقائع الطيران وفقا لخطة العمل والآلية التي تم اعدادها لذلك (التقدم فيما يخص الدول الموقعة حول مذكرة التفاهم)، وكذا وضع خطة تنفيذية فيما يخص الدعم الفني في ميدان السلامة للدول الأعضاء، بالإضافة الى برنامج الأنشطة للسلامة لعامي 2023/2024.

كما أكد الاجتماع أيضاً على مساهمة المنظمة في تنفيذ أهداف الخطة العالمية للسلامة ومبادرات التحسين الإقليمية المواكبة لها وذلك بعرض مؤشرات أداء متعلقة بهذا الطرح. بالإضافة إلى ذلك، ناقش الاجتماع قضية 5G والمخاطر المحتملة على الطيران في المنطقة. كما أشارت إلى أهمية إعداد الجمعية العمومية للايكاو (ICAO A41) باستخدام آلية التنسيق المعدلة على ضوء الدروس المستفادة من تنفيذها خلال مؤتمر الإيكاو رفيع المستوى HLCC / 21.

عقدت لجنة السلامة الجوية اجتماعها للدورة 48 عبر تقنية التواصل الهجين خلال الفترة 23-22 ، مارس 2022، ترأس هذا الاجتماع السيد / علي نعمة رشم عضو الجمهورية العراقية (عن بعد) وحضره السيد / محمد عموس عضو دولة فلسطين نائب الرئيس بينما أسندت امانته للسيد / هشام بناني خبير السلامة بالمنظمة.

وحضر الاجتماع عدد 24 مشاركا، ممثلين عن 10 دول بالإضافة الى 3 منظمات دولية / إقليمية عاملة بالمنطقة العربية.

افتتح الاجتماع السيد / هشام بناني نيابة عن سعادة السيد / منار عبد النبي مدير عام المنظمة العربية للطيران المدني مرحبا بالسادة المشاركين. وذكر بكون هذا الاجتماع يتميز بكونه ينظم قبيل الاجتماع الواحد والاربعون للجمعية العمومية للايكاو المزمع عقدها في أواخر سبتمبر الى منتصف أكتوبر الجاريان مما يستدعي تضافر الجهود للحد من تداعيات جائحة كورونا وعواقبها على النقل الجوي.

كما أشار السيد / عل نعمة رشم رئيس لجنة السلامة الجوية، عضو الجمهورية العراقية في كلمته على أهمية المواضيع المدرجة في هذا الاجتماع المتعلقة بالمبادرات والبرامج الإقليمية في ميدان السلامة.



حوار مع سعادة السيد عبد الوهاب تفاع الأمين العام للإتحاد العربي للنقل الجوي

الكثير من الحكومات أنه لا يمكن التعامل مع هذا الوباء بطريقة القرون الماضية. وهذا لربما كان أهم درس تعلمناه مما حصل في السنتين الأخيرتين. والدرس الآخر الهام الذي ينبغي استخلاصه، أن هذا لن يكون آخر وباء ولا آخر أزمة عالمية. فالعالم الآن هو قرية كونية حيث قامت الحكومات على مدى أكثر من 75 عاماً بإيجاد منظمات دولية تختص بمعالجة الازمات ذات الطابع المتخطي للحدود الوطنية. وعلى الرغم من أن هذه المنظمات العالمية والإقليمية، ونحن والمنظمة العربية للطيران المدني جزءاً منها، قامت بكل ما تستطيع القيام به لصياغة ارشادات توجيهية، إلا أن هذه الأخيرة لم تحض بالتنفيذ الأمثل في العديد من الدول. ونأمل في المستقبل، الذي نسأل الله أن لا نواجه أزمة عالمية جديدة فيه، أن تعمل الدول على الاستفادة أكثر من هذه المنظمات، التي هي أوجدتها، لأن هذا سبب وجودها.

4 - ماهي مواضيع النقل الجوي الحالية المطروحة على الساحة؟

من الطبيعي أن تكون مسألة التعافي هي الأولوية الأولى لقطاع النقل الجوي. ولربما في نفس الأهمية ننظر إلى مسألة التغير المناخي بأنه قضية لا يمكن العودة إلى الوراء بها. ولذا فقد تبنت الإتحاد العربي للنقل الجوي والإتحاد الدولي للنقل الجوي قرارين تلتزم فيهما شركات الطيران في العالم بالوصول إلى صفر انبعاثات كربونية صافية بحلول العام 2050. ولكن هذا يتطلب تضافر جهود جميع المعنيين بهذا القطاع، من حكومات واجبها إصلاح البنى التحتية، وشركائنا في صناعة الطائرات والمحركات لتطوير محركات وطائرات قادرة على إيصال شركات الطيران إلى هذا الهدف، وكذلك شركات الوقود وغيرها لتطوير وقود مستدام. أما القضايا الأخرى ومسألة العودة إلى النمو، والتركيز

2 - هل لك أن تحدثنا عن دور النقل الجوي في دعم الجهود الدولية والعربية لتوزيع اللقاحات والأدوية والمعدات الطبية؟

لقد قامت شركات الطيران العربية بعمل جبار في توزيع اللقاحات والأدوية والمعدات الطبية وفي تشغيل رحلات خاصة لإعادة المسافرين الذين احتجزوا في بلدان العالم بسبب وضع قيود شديدة من دون إعطاء فرصة لهؤلاء المسافرين للعودة إلى بلدانهم. وقد برز هذا الدور بشكل كبير في إعادة البحارة اللذين وصلوا إلى بعض المرافئ واحتجزوا هناك لفترات طويلة.

3 - مع استمرار وباء كورونا، كيف ترون مستقبل الطيران في العالم العربي؟ وماهي الدروس التي جرى استخلاصها لتعايش مع هذا الوباء؟

إن إستمرارية الطيران العربي وشركات الطيران العربية ليست موضع شك إطلاقاً. ولكن المسألة الجوهرية هي كيف يمكن أن نعود إلى ما كنا عليه عام 2019 مع اتخاذ الإجراءات الوقائية اللازمة للتعامل مع الوباء ومتحوراته الحالية والمستقبلية. وهذا يتوقف على الدروس التي تعلمتها الحكومات من التعامل مع هذا الوباء خاصة في معظم عام 2020 وجزء من عام 2021. مما لا شك فيه أن العالم أجمع قد فوجئ بحصول هذا الوباء. ومع الأسف، ومع المفاجئة، كان هنالك الكثير من التخبط في كيفية التعامل معه فيما خص قطاع الطيران، حيث قامت الكثير من الحكومات بتطبيق نفس الإجراءات التي اتخذت في بداية القرن العشرين حين انتشر في العالم وباء ما سُمي بالإنفلونزا الإسبانية. والفارق الجوهرى هنا هو أنه في بداية القرن العشرين لم يكن هنالك نقل جوي بتاتا، بالتالي فإن محاربة عدو اليوم بأسلحة الأمس لم تكن فعالة ولم تعط قيمة مضافة للحد من انتشار الوباء. وفي الربع الأخير من عام 2021، استدركت



1 - كيف تقيّمون الوضع الحالي للنقل الجوي وخاصة في العالم العربي؟

ما زال الوضع الحالي للنقل الجوي متأثراً بشكل سلبي بجائحة كورونا وانعكاساتها على مجمل شرائح المسافرين وعلى الوضع الاقتصادي بشكل عام. وقد ظهر هذا التأثير في قطاع نقل المسافرين بينما كان تأثيره في الشحن محدوداً جداً. ولم يشذ العالم العربي عن هذه التأثيرات السلبية، لا بل كان أكثر تأثراً من غيره وذلك بسبب أن القيود على النقل الجوي كانت على النقل الدولي، بينما كانت على النقل الداخلي أقل بكثير. وبما أن النقل الجوي العربي بنسبته الكبرى، والتي تفوق 80%، هو نقل دولي، عكس الوضع الذي عليه مثلاً في الولايات المتحدة الأمريكية والصين، فقد كان تأثير الجائحة أعمق في العالم العربي.

ولكننا الآن نشهد عودةً نسبية جيدة قياساً إلى عام 2020 وبداية عام 2021 على الرغم من متحور Omicron، إذ أن معظم الحكومات استدركت أن الإجراءات التي اتخذتها في عام 2020 وبداية عام 2021، لم تساهم بمنع انتشار الوباء بالشكل الذي كانت تأمله وبالتالي فإن الإجراءات المتخذة في نهاية عام 2021 مع بروز متحور Omicron كانت إجراءات عقلانية أكثر.

لكل العاملين في هذا القطاع، ولذا فإن كل شركات الطيران العربية لديها برامج لتطوير المهارات المناسبة للعمل في هذا القطاع إن كان على المستويات الفنية وتدريب أطقم الطائرات أو كان على مستوى العمل الإداري وخدمة المسافرين. ولكن المحافظة على هذه المكتسبات يتطلب أمرين أساسيين: أولهما مرحلياً في فترة الأزمات وهو أن تقوم الحكومات بإيجاد شبكة أمان للعاملين في قطاع النقل الجوي للاحتفاظ بهذه الكفاءات خلال فترة الأزمات. والثاني هو في الإدراك بأن سوق النقل الجوي، وخاصة في المجالات الفنية، هو سوق عالمي ينعكس على استقطاب كفاءات من مختلف أنحاء العالم. لذا من الضروري الإدراك من قبل المعنيين أن إيجاد شبكة الأمان التي ذكرتها سابقاً والتعامل مع الثروة البشرية هذه كاستثمار يجب المحافظة عليه هما أمران متلازمان ويتطلبان وضعهما ضمن أولويات العمل.

9 - خلال أزمة كورونا برزت أهمية الإجراءات الصحية لتيسير عملية السفر، والتي تم التأكيد عليها خلال مناسبات دولية وإقليمية، كيف تأقلمت صناعة النقل الجوي العربية مع هذه الإجراءات؟

مع الأسف الشديد فإن الإجراءات الصحية التي اتخذتها الكثير من البلدان لم يكن هدفها تيسير عملية السفر، بل كانت متخذة تحت مبدأ تجنب الملامة أو حتى الخوف منها. لقد صدرت إرشادات وتوجيهات عالمية كما ذكرت سابقاً من قبل الدول أنفسها في إطار منظمة الصحة العالمية ومنظمة الطيران المدني الدولي. ولكن الكثير من الدول اختارت تطبيق إجراءات فردية حول الانتشار الوبائي. وما زلنا حتى الآن نعاني كشركات طيران من عملية التأقلم مع الوضع الجديد. فنحن كمُشغلين علينا أن نتبع ما تقرره الحكومات. وهذا هو ما نقوم به.

قامت به الكثير من الشركات العربية في التركيز على التوجه إلى ما يرغبه المسافرون لإمتاعهم بهذه التجربة وليس فقط لنقلهم. أما على مستوى صناعة الطيران ففي الواقع أنه قد جرى انشاء خطوط انتاج في بعض البلدان العربية كجزء من سلسلة انتاج المعدات العالمية. وهذا أمر ممتاز لأنه مع الاقتصاد المعولم، فإن اشتراك كفاءات في المنطقة العربية بسلسلة انتاج المعدات اللازمة عالمياً هي مسألة حيوية.

7 - ألا ترون أن التخفيض من آثار صناعة النقل الجوي على المناخ والذي يحظى بإجماع أصحاب المصلحة، قد يبسط عملية الانتعاش؟

لا أظن أن وضع هدف تخفيض أو إلغاء الأثر السلبي للنقل الجوي على البيئة سيبسط عملية الانتعاش، بل العكس هو الصحيح. إذ أن مستوى إدراك الناس للخطر الوجودي للتغير المناخي قد أصبح جزءاً لا يتجزأ من مجمل تفكيرهم. ومن ناحية ثانية، فإن الحكومات ستقوم باتخاذ إجراءات تقرض قيوداً كبيرة على الإنبعاثات إن كانت مادية أو من خلال إجراءات أخرى. فمن مصلحة شركات الطيران وضع محاربة التغير المناخي على رأس أولوياتها، ولكن أيضاً من الضروري التذكير، بل والإصرار على المعنيين الآخرين باتخاذ ما يلزم للوصول إلى هذا الهدف. وإذا اقتضت الجهود على شركات الطيران، فمما لا شك فيه أن النقل الجوي سيتأثر سلباً بارتفاع تكاليفه، ولكن التأثير الأعظم سيكون على النمو الإقتصادي وإيجاد فرص العمل والتي يلعب فيها النقل الجوي دوراً محورياً.

8 - كيف يمكن المحافظة على المكتسبات التي حققتها الدول العربية في مجال النقل الجوي، خاصة الجانب المتعلق بالكفاءات البشرية العربية، التي تتطلب الممارسة باستمرار؟

إن تدريب وتأطير كوادر عربية للعمل في مجال النقل الجوي هو هدف رئيسي

على اقتصاديات التشغيل، فهي تتطلب منا سلفاً الوصول إلى التعافي ومن ثم التفكير بالنمو.

5 - ماهي أولويات الدول العربية في مجال النقل الجوي؟

لا شك بأن أولويات الدول العربية في مجال النقل الجوي في الوقت الحاضر تتركز على تعافي قطاع النقل الجوي وقطاع السياحة والسفر الذي يعتمد اعتماداً أساسياً على الوصول إلى أقرب ما يكون للوضع الذي كنا عليه قبل الجائحة، ولكن مع إتخاذ الإجراءات الوقائية الضرورية. من ناحية أخرى، فإن الأولوية الثانية برأيي ينبغي أن تكون هي كيفية وضع قطاع النقل الجوي على السكة اللازمة والضرورية للتعامل مع مسألة التغير المناخي والتي هي حالياً على رأس سلم أولويات العالم أجمع. هذا على المدى القصير. أما على المدى المتوسط والذي في الواقع يمكن أن يخدم أيضاً على المدى القصير، فهو في تطبيق اتفاقية دمشق لعام 2004 حول الدخول إلى الأسواق ضمن أطر المبادئ الاقتصادية التي وضعتها هذه الاتفاقية. وفي هذا المجال، وعندما ننظر إلى تجربة الإتحاد الأوروبي في الوصول إلى سوق نقل جوي أوروبي موحد، نرى أن القيمة المضافة التي اعطاها هذا السوق، بالإضافة إلى اتفاقية شنغن (Schengen)، لهما دلالتان على ما يمكن أن يحصل في العالم العربي في حال اعتمادنا نفس خارطة الطريق للوصول إلى سوق نقل جوي عربي موحد.

6 - ما هي التحديات الحالية أمام الدول العربية لمواكبة صناعة الطيران عالمياً؟

أظن أن السؤال المقصود به هو النقل الجوي بالذات. وإذا كان الأمر كذلك، فإن شركات الطيران العربية تتبوأ مركزاً رفيعاً جداً على خريطة شركات الطيران في العالم، وبالتالي فإن عالمية صناعة النقل الجوي العربية هي أمرٌ قد جرى الوصول إليه بسبب العمل الجبار الذي

هو عليه الآن وخلال الجائحة بالذات. واعتباراً من أوائل شهر مايو 2020، كانت كل المبادرات والخطوات التي قمنا بها فعلاً عملاً مشتركاً. وقد ساهمت هذه الأفكار المشتركة مساهمة جذرية في الإرشادات العالمية التي جرى التوصل إليها من قبل منظمة الطيران المدني الدولي مع منظمة الصحة العالمية. إننا سويةً معنيون مباشرةً بخدمة من أئتمنا على ملفات كثيرة إن كان من سلطات الطيران المدني العربية أو من شركات الطيران.

لقد أصبحت المنظمة العربية للطيران المدني أكثر مقاربةً للهَمّ اليومي لقطاع الطيران المدني. إن أخطر ما يمكن أن يحصل مع المعنيين بالعمل المشترك برأيي، هو الإكتفاء بالنظريات وبالعامل الأكاديمي بدلاً من الإنخراط في هموم وأهداف أعضاء هذه المنظمات أو الإتحادات. إن مؤسسات العمل المشترك هذه قد أوجدها أعضائها لتخدمهم فيما ينفعهم. وعندما يقومون بذلك يعطون لأنفسهم (هذه المؤسسات) القيمة المضافة المأمولة من أعضائهم. وأنا أرى أن المنظمة العربية للطيران المدني الآن هي كذلك. وإنني أرى لها إن شاء الله مستقبلاً ناجحاً لأنها تقدم قيمةً مضافةً لأعضائها.

14 - بعد الشكر الجزيل لسعادتكم على أجوبتكم القيمة في هذا الحوار، نود منكم كلمة أخيرة.

أولاً أود أن أهنئ أخي عبد النبي منار على القيمة المضافة التي أعطاها للمدائيم التي بنيت عليها المنظمة العربية للطيران المدني عام 1996، بل وأضاف إليها مدائيم عمل أخرى، قد عززت بشكل كبير من قيمتها المضافة. وأتمنى للمنظمة العربية للطيران المدني في طريقها إلى يوبيلها الذهبي التوفيق الدائم والعمل لما فيه خير الطيران المدني العربي والبلدان العربية أجمع. مكرراً تأكيدني نيابةً عن الإتحاد العربي للنقل الجوي على العمل الوثيق مع المنظمة لتحقيق أهدافنا المشتركة.

الوقت الذي ترى فيه فائدة بالإنضمام مع دول أخرى في إجراء معين تستطيع القيام بذلك ضمن إطار قرارات جامعة الدول العربية.

11 - ما هو منظور اتحادكم في تنفيذ اتفاقية دمشق لسنة 2004، التي حددت الإطار والضوابط والأحكام الكفيلة بحسن تنفيذ آلية التحرير بين الدول العربية؟

كما أشرت سابقاً، عندما ننظر إلى تجربة الإتحاد الأوروبي في الوصول إلى سوق نقل جوي أوروبي موحد، نرى أن القيمة المضافة التي أعطاها هذا السوق بالإضافة إلى اتفاقية شنغن (Schengen)، لهما دلالتان على ما يمكن أن يحصل في العالم العربي في حال إعتدنا نفس خارطة الطريق للوصول إلى سوق نقل جوي عربي موحد.

12 - أين تتجلى إجراءاتكم وجهودكم المشتركة مع المنظمة العربية للطيران المدني بخصوص مستجدات الحد من انبعاثات الغازات؟

كما ذكرت سابقاً، فإن الإتحاد العربي للنقل الجوي قد اتخذ قراراً فيما يتعلق بالتغيير المناخي. وقد قمنا بالتواصل مع أخي عبد النبي منار لعقد إجتماع مشترك في 2 فبراير 2022، يجمع ممثلي سلطات الطيران المدني العربية في إطار لجنة البيئة وممثلي شركات الطيران العربية في إطار فريق عمل السياسات البيئية. هذه هي الخطوة الأولى لتحديد خريطة طريق لكيفية التعامل مع هذا الموضوع تمهيداً للتواصل مع الأطراف المعنية الأخرى وتمهيداً للجمعية العامة لمنظمة الطيران المدني الدولي في خريف هذا العام.

13 - احتفلت المنظمة العربية للطيران المدني بالذكرى الخامسة والعشرون لتأسيسها، هل لكم ان تبدو لنا بمنظوركم للمنظمة وتصوراتكم ومبرياتكم لمستقبل عملها.

لم يكن العمل مع المنظمة وثيقاً مثل ما

و مع وجود الإجراءات المتخذة افرادياً أصبح ذلك، بشكل عملية تعقيد للسفر وليس سهيلاً له. فقد زادت فترة الانتظار لإتمام إجراءات السفر بين 20 و25 دقيقة، طبعاً إضافةً إلى الأعباء التي يتحملها المسافر من تحميله للعديد من التطبيقات الصحية وإجراء فحوصات متكررة وتعقيدات قبول شهادات اللقاح بين البلدان.

10 - ما هي تصوراتكم لمستقبل النقل الجوي في الدول العربية؟ وماهي مقترحاتكم لتعزيز العمل العربي المشترك في هذا الإطار؟

إنّ العمل المشترك يفترض وجود أطراف تريد العمل سوياً للوصول إلى أهداف محدّدة. وهنا أود التنويه بقرارات مجلس وزراء النقل العرب ومجلس وزراء السياحة العرب في نوفمبر 2020 حول اتباع الإرشادات التوجيهية التي أنتجتها الحكومات أنفسها في منظمة الصحة العالمية وفي منظمة الطيران المدني الدولي وآخر هذه القرارات كانت قرار المجلس الاقتصادي والاجتماعي في شهر سبتمبر 2021 لتبادل الاعتراف بشهادات اللقاح مع التوصية بالإرشادات الدولية، حيث دعم مجلس وزراء السياحة العرب ذلك ووضع خطة تنفيذية له. وبالفعل فإن معالي الأمين العام لجامعة الدول العربية نفسه قد أصدر تعليماته في ضرورة الاسراع في تنفيذ هذه القرارات. وفي هذا الوقت بالذات، الذي سعى جميع المعنيين إلى ايجاد الاعتراف المتبادل لشهادات التلقيح وتخفيف العبء على المسافرين، قام الإتحاد الأوروبي بإيجاد شهادة موحدة تضم بلدان الإتحاد الأوروبي الـ 27 حيث انضمت إلى هذه الشهادة حتى الآن على الأقل 33 دولة أخرى من ضمنها أربعة عربية. وإذا كان لدي مقترح لتعزيز العمل العربي المشترك، فهو واحدٌ وحيدٌ وهو: عدم الإعتماد على الاجماع مع عدم إلزام من لا يوافق على القرار وتنفيذ القرارات من قبل البلدان التي تريد ذلك. وبهذا تحافظ الدول على استقلاليتها وفي

المطارات في العالم، وعودة الأمل



الأوروبية انتاجها بنسبة 40% تقريباً، أما شركة بوينج الأمريكية الغارقة اساساً في ازمة (737 ماكس) فقد عمقت خسائرها بخسائر أخرى فادحة.

ولقد كان لقرار إغلاق الدول حدودها ووضعها القيود الوقائية لدخول المسافرين أثر كبير، حيث أدى ذلك إلى انخفاض حركة المسافرين، وانخفاض الإيرادات، مما أدى أيضاً إلى توقف عالمي للنشاطات التجارية بالمطارات، وحتى مع بدء ترميم جراح خسائر هذه التداعيات الضخمة بعد أن تم تسطيح المنحنى في بعض البلدان وإعادة فتح أجزاء من اقتصادها، إلا أن المؤشرات تفيد بأن قطاع الطيران سيتعافى تدريجياً وليس سريعاً، حيث أشارت تقديرات الاتحاد الدولي للنقل الجوي «إياتا» أن الاعداد الكلية للمسافرين جواً في 2021م أقل من (52%) مما كانت عليه في 2019م، وتوقعت أن ترتفع هذه النسبة إلى (88%) في عام 2022م، كما أنها توقعت بأن عدد المسافرين سيعود في عام 2023م، إلى مستويات عام 2019م، وأنه سيبلغ حوالي 5.6 مليار راكب في نهاية هذا العقد بنسبة

والبضائع في جميع أنحاء الدولة بوجه خاص وحول العالم على الوجه العام، وتلعب دوراً جوهرياً في جذب الأنشطة الاقتصادية والاستثمارية، وتسهم بصورة فعالة في تطوير وتنمية البيئة الاقتصادية والاجتماعية والثقافية والسياحية والبشرية، وهي منفذ حدودي به العديد من القطاعات الحكومية وغير الحكومية تقدم خدماتها من خلاله.

ونظراً لما لحق بالعالم بداية العام 2020م، من انتشار لجائحة كورونا (كوفيد19)، وما تسبب به ذلك من ضرر بالغ لمفاصل الاقتصاد العالمي، وتأثير كبير جداً على جميع القطاعات في مختلف دول العالم، فقد تأثرت صناعة النقل الجوي بشكل كبير وتأثر معها تشغيل المطارات، وقد واجه قطاع الطيران معركة شرسة أمام تحديات كانت هي الأسوأ منذ العام 1944م، حيث يُعد التحدي الأكبر لتلك الصناعة حالياً هي العودة التدريجية للوصول إلى مستويات 2019م وما قبلها، كما أن ضرر هذه الجائحة لحق حتى بالشركات المصنعة العاملة في تصنيع الطائرات فقد خففت شركة إيرباص



بقلم: عطية بن سعيد الزهراني

المملكة العربية السعودية

تعد المطارات في العالم أحد الروافد الحيوية للتنمية الاقتصادية فهي محرك اقتصادي يُنمي فرص العمل، ويزيد من المردود الاقتصادي، كما أنها تعد نقطة جذب استثمارية تساهم في زيادة التدفق المالي، وأصل من الأصول القيمة في البنية التحتية، ومن الأدوات المهمة في شبكة النقل، فهي تعزز حركة المسافرين

أخرى اقتصادية ومالية تتعلق بخفض نفقات التشغيل، وتدعيم المراكز المالية بإعادة تمويل الديون والسعي إلى ادخال تعديلات على القروض لخفض تكاليف التمويل القصيرة الاجل إلى أدنى حد، والحرص على استمرارية تعزيز التدابير الصحية والأمنية لحماية الانتعاش الاقتصادي.

كما أن حركة التعافي لحركة الطيران الداخلية في أغلب الدول وتعاي مطاراتها تنمو وبشكل متوازي مع ما تم من إجراءات لتشجيع السياحة الداخلية، مما ساهم في إنقاذ هذا الرافد الحيوي ولو بشكل جزئي، خاصة مع استمرار إغلاق الأجواء والتي باتت سمة في العديد من مناطق السفر الأخرى، أما بالنسبة لحركة النقل الدولية بين الدول فهي حركة جوية قائمة على مدى تعافي الوضع الصحي بشكل عام من آثار هذه الجائحة، ومدى تلقي المسافرين منها واليهما للجرعات التي أصبحت الزامية لحرية السفر، لذا فإن توقعات المختصين في هذا المجال تشير إلى أن الحركة الجوية الدولية ستتعافى مع عامي 2025م أو 2026م، إلا أنه يُخشى من أن شبكة السفر الدولية سيعاد بناؤها تدريجياً من قبل شركات طيران ضعيفة تركز أولاً على النقاط والطرق الجوية التي كانت تحقق أرباحاً لها قبل الوباء.

وفي الختام يتساءل كثير من المهتمين، لماذا كنا نشاهد الطائرات في السماء رغم انخفاض أعداد المسافرين؟ وللإجابة على ذلك يجب علينا ان نعلم أن بعض شركات الطيران تضطر لتشغيل رحلاتها الخالية من الركاب ويطلق على تلك الرحلات طائرات الأشباح؛ حفاظاً على حقها في استخدام فتحات الإقلاع والهبوط، وحتى لا تفقد أماكنها في المطارات لصالح شركات منافسة.

لم يستمر كثيراً، حيث ظهرت المتحورات تلو الأخرى الامر الذي أرجع الدول لفرض الإجراءات الاحترازية والقرارات الضرورية التي تتماشى مع ظهورها لتوفير أعلى قدر من الحماية منها، لذلك لم يكن غريباً إلغاء ما يقارب من ثمانية آلاف رحلة جوية حول العالم في عطلة نهاية السنة الميلادية، والتي تشهد في الأوقات الطبيعية قبل ظهور هذه الجائحة أعلى مستوى لحركة الطيران في العالم أجمع، وقد أجمع العديد من الخبراء بأنه لولا ظهور المتحور الخامس لكوفيد19 لكان من المحتمل أن تقترب الحركة الجوية في موسم العطلات هذا من حجم عام 2019م، لأول مرة منذ بداية هذه الجائحة.

ومن وجهه نظري فإن أمل رجوع الحركة الجوية سيعود بأذن الله بقوة في القريب العاجل، ومما يعجل في ذلك، هو زيادة توفر اللقاحات وتقدم حملات التطعيم في العالم فقد اثبتت الاحصائيات الصادرة من الجهات الصحية في دول العالم زيادة عدد الأشخاص الذين تناولوا اللقاح واصبحوا محصنين من هذه الجائحة حيث تجاوز إجمالي الجرعات التقديرية التي تم إعطائها للحماية من فايروس كورونا أكثر من أحد عشر مليار جرعة بنهاية مارس 2022، الأمر الذي سيضمن المسافرين وسيفتح شهيتهم للسفر مرة أخرى من اجل العمل او السياحة، كما يتوقع ان يتم بعد زيادة أعداد المحصنين في العالم رفع القيود المفروضة مسبقاً عن حركة التنقل في كثير من الدول وتعاي هذا القطاع الحيوي ليكون جاهزاً بفعالية، ومن أهم الإجراءات المتوقعة والمساهمة في تعافي المطارات وحركة الطيران أيضاً الإجراءات المتعلقة بسلامة الطيران، والإجراءات المتعلقة بالصحة العامة في مجال الطيران، والإجراءات المتعلقة بالأمن والتسهيلات، وإجراءات

نمو سنوي يبلغ حوالي (3.9%) فيما بين عام 2025 و2030م، كما توقعت شركات الطيران عاماً آخر صعباً مع تسجيل خسائر إجمالية بقيمة 47.7 مليار دولار، رغم تحسن الآفاق في عام 2021م، وذلك وفق ما أعلن عنه اتحاد النقل الجوي الدولي مؤخراً، وقد تفاقمت الخسائر المتراكمة للطيران التجاري في الفترة بين 2020 و 2022م، نتيجة هذه الجائحة إلى حوالي 201 مليار دولار، وذلك وفق بيانات اتحاد النقل الجوي «اياتا»، وقد بلغت الخسائر في العام 2020م حوالي 138 مليار دولار، بينما بلغت في العام 2021م، 52 مليار دولار، وبالتالي فإن هذه الأرقام توضح لنا بأن خسائر قطاع الطيران تجاوزت خسائر جميع النكبات والازمات الاقتصادية التي حدثت مسبقاً في عالمنا هذا كالأزمة الاقتصادية العالمية، وأحداث 11 أيلول سبتمبر، وانتشار فايروس سارس وغيرها من الازمات الأخرى.

وقد توقع كثير من الخبراء في مجال صناعة الطيران أنه في حال استمرار تلك الجائحة واستفحال الأزمة في الفترة المقبلة فإن الاضرار لن تتوقف على الجوانب المادية فقط بل حتى النفسية أيضاً بالنسبة للمسافرين، وحينها ستدخل المطارات في صراع قد يؤدي إلى توقف نشاطاتها التجارية، مما يعني توقف جزء مهم من الانتعاش الاقتصادي في بعض الدول، حيث نعلم يقيناً بأن صناعة الطيران تُعد من أدوات استدامة التجارة والتنمية الاقتصادية وهي مساهمة بشكل مؤثر في نجاح التجارة الدولية وسرعه انتقالها.

ومع استئناف صناعة السفر الدولي خلال العام 2021م، بدأت بالفعل مطارات العالم تنفض غبار التوقف عن نشاطاتها وتسهل من الإجراءات المقيدة للسفر، وذلك بعد تعطل شبه كامل للرحلات الجوية، إلا ان تنفس الصعداء الذي تم

سندات الاقتراض المدعومة بالأصول في مجال الطيران التجاري *



بالطيران: السلسلة A و B و C. وتوضح وثيقة الائتمان Trust Indenture أولوية الدفعات، والتي تسمى بالشلال، والتي يتم من خلالها دفع التدفقات النقدية الشهرية المستلمة مقابل النفقات و لفائدة المستثمرين حسب الأولوية.

تعتبر ديون السلسلة «A» و «B» أعلى من حيث الأولوية بالمقارنة مع ديون السلسلة «C». ونتيجة لذلك، تعتبر ديون السلسلة «A» و «B» أقل خطورة من ديون الفئة «C». وينعكس ذلك على أسعار الفائدة المنخفضة المرتبطة بشرائح الديون ذات الأولوية الأعلى.

ويتم إصدار الورقة الالكترونية بخصوص الرأسمال عند إتمام العملية، وعادة ما تتلقى أدنى أولوية في الشلال. وكما هو معهود تحتوي الورقة الالكترونية على قسيمة سعر فائدة عالية مرفقة، مما يعكس مخاطر أعلى. ويميل مستثمرو الأسهم إلى الاهتمام بالعملية الطويلة المدى، حيث يتطلعون إلى الاستفادة من القيمة المتبقية للطائرة في نهاية دورة ABS، فور إتمام خدمة الدين ودفعه.

يتم إدراج أوراق سندات الاقتراض المدعومة بالأصول في مجال الطيران ABS في البورصات الثانوية في أيرلندا وجزر كايمان وبرمودا ويتم تداولها بانتظام.

بتسديد جميع الدفعات نيابة عن ABS بناءً على تعليمات الوكيل الإداري، وهو المسؤول المعين لأداء وظائف المكتب الخلفي للصفقة وفقاً لوثيقة الائتمان Trust Indenture. ويتم تعيين مجلس إدارة قبل إقفال عملية التوريق. وعادة، يتكون مجلس الإدارة من شخصين اثنين معينين من طرف المساهمين ومدير مستقل واحد. تتم إدارة وصيانة طائرات الحافطة من قبل شركة تأجير طائرات والتي تلعب دور مقدم الخدمات.

يتم بيع ديون و حصص راس مال الحافطة للمستثمرين، وعادة ما تتمثل في صناديق التقاعد وشركات التأمين والمؤسسات الكبيرة الأخرى. و تحكم وثيقة الائتمان Trust Indenture سداد الديون وجميع عمليات صفقة ABS.

يتم تأجير الطائرات للمشغلين وشركات نقل الركاب وشركات الشحن الجوي، والتي ستدفع أقساط الإيجار المتفق عليها طوال فترة الصفقة. فعادة ما تمتد نافذة سداد الدين المستهدف لسبع سنوات. و لتخفيف المخاطر، و عموماً يتم تنويع الحافطة حسب نوع الطائرة وعمرها والمنطقة التي ينتمي إليها مشغل التأجير وعوامل أخرى.

وبالعادة، هناك ثلاث شرائح من الديون الصادرة عند إتمام ABS الخاص

هيكل سندات الاقتراض المدعومة بالأصول

تعتبر سندات الاقتراض المدعومة بالأصول (ABS) أداة مالية قابلة للتحويل تم إنشاؤها حول مجموعة من الأصول المتدفقة النقدية الغير السائلة. و يسمح التوريق الجهة المصدرة بجمع الأموال من الأصول غير السائلة الأخرى.

نظام ABS الخاص بالطيران هو تأمين يمثل مجموعة من 20 إلى 30 طائرة تجارية أو محركات («الأصول») في محفظة تم إنشاؤها من قبل الجهة المصدرة أو الراعية، والتي يتم توريقها بعد ذلك. وتدخل وثيقة الائتمان Trust Indenture وهي وثيقة نظامية، حيز النفاذ، عند إتمام الصفقة.

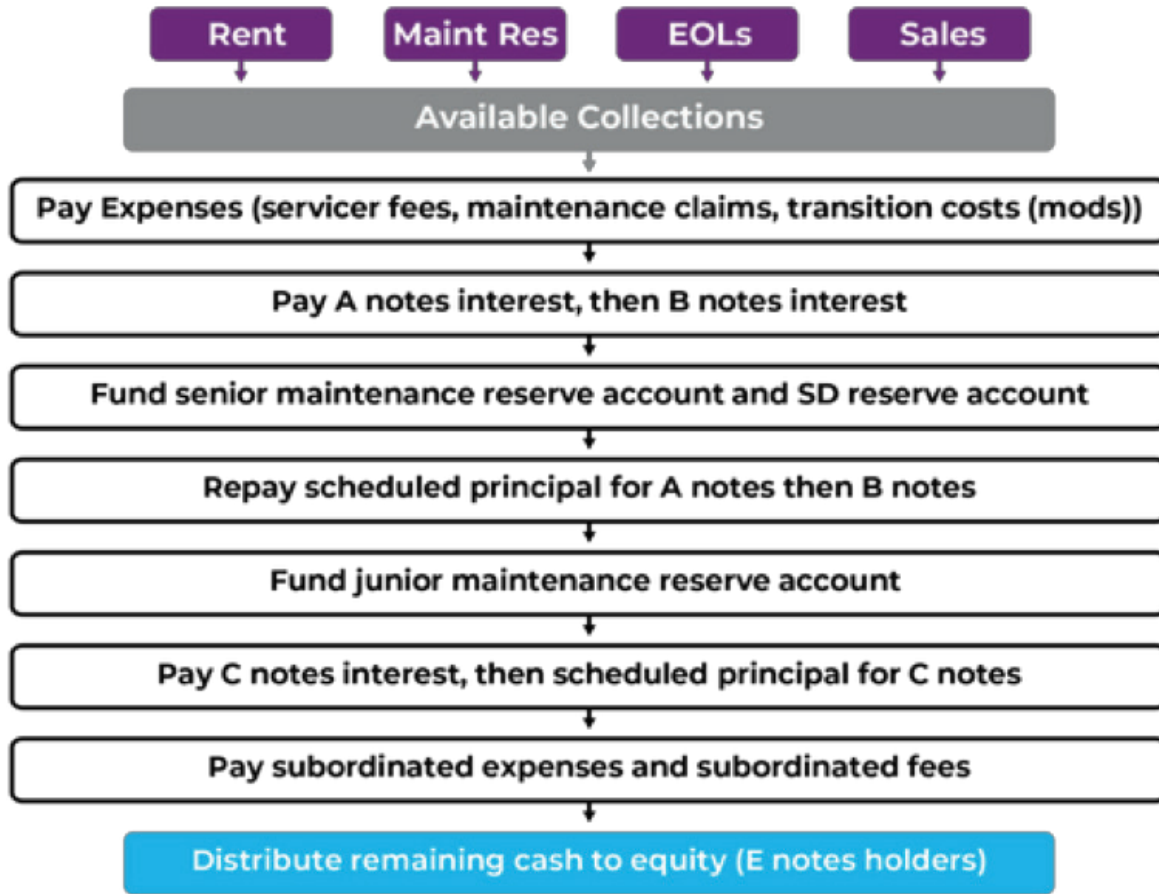
ويتخذ الهيكل النموذجي لصفقات ABS الجوية شكل الصندوق الخيري لجزيرة كايمان أو برمودا. إذ تمتلك الشركة المصدرة للدين هذا الصندوق. وعادة، ولأغراض ضريبية، تمتلك الشركات الفرعية الأيرلندية و / أو الأمريكية الطائرات وتستأجرها.

نظراً لأن ABS الخاص بالطيران يتخذ شكل صندوق ائتمان، يتم تعيين وصي لتوجيه عملياته وحماية مصالح المستثمرين. وعادة ما يكون الوصي هو البنك المشغل وهو الكيان الذي يقوم

شلال نموذجي

كل شهر تقوم الجهة المصدرة لسندات الاقتراض المدعومة بالاصول بتلقي السيولة التي تدرها الطائرة و توزعها بحسب ما ورد بالشلال.

Every month, the ABS issuer receives cash generated by the underlying aircraft and distributes it through the waterfall



في تكاليف الصيانة أو إعادة التكوين الضرورية للاحتفاظ بالطائرة. وفي حالة توفر عرض شراء جذاب ، يجوز لمقدم الخدمة اقتراح بيع الطائرة إلى مجلس ABS. إذا ما كانت الطائرة موضوع عقد ايجار جيد لمشغل بائتمان جيد -خطوط دلتا الجوية أو طيران الإمارات ، على سبيل المثال - بحيث يكون سعر الشراء المقترح كافياً لسداد الديون المرتبطة بالطائرة ، فقد يقرر مجلس ABS تصفية تلك الطائرة من الحافظة بدلاً من الاحتفاظ بها خلال مدة الإيجار.

المصروفات أولاً ، ثم الفوائد المتسلسلة «A» و «B» ، وتكاليف الصيانة ، والمبلغ الرئيسي «A» و «B» ، وفائدة السلسلة «C» ، وفائدة المجموعة «C». في الأسفل نجد المستثمرين بالأسهم.

خلال فترة وجود صفقة ABS بمجال الطيران ، يتفاعل Servicer مقدم الخدمات باستمرار مع سوق الطائرات التجارية. فعندما تقترب الطائرة من نهاية عمرها التشغيلي ، ينظر مقدم الخدمات بمجال الطيران ABS Servicer

التدفق النقدي وإيرادات المستثمرين

قد يصل رأس مال المستثمر في مجال ABS الطيران في أي مكان ، من 250 مليون دولار إلى 1 مليار دولار. ويتم تأجير مجموعة الأصول المدعومة لشركات الطيران أو ناقلات البضائع. و يتلقى المستثمرون عائدات من اقساط الإيجار الشهرية للأصول من خلال الشلال الذي تضمنته وثيقة الائتمان Trust Indenture . عندما يتم بيع الأصول ، تتدفق العائدات أيضاً إلى أسفل الشلال. عادةً ، يتم دفع

عقد الإيجار ، مما يجعل شراء الطائرة أكثر فعالية من حيث التكلفة بدلاً من إجراء الصيانة اللازمة قبل إعادتها إلى المؤجر.

بدلاً من الاستمرار في امتلاك الطائرة مع ما يترتب عن ذلك من انخفاض في قيمتها في إطار أسطولها القائم ، قد يقرر المشغل الدخول في معاملة إعادة بيع - تأجير. من خلال بيع مجموعة مختارة من الطائرات المملوكة لشركة تأجير الطائرات التي تنشئ ABS مع اعتبار الطائرات كأصول. ويتم بيع سندات الدين والأسهم في ABS للمستثمرين. يتم تأجير الطائرات المحفوظة مرة أخرى إلى المشغل. ويتم توزيع أقساط الإيجار الخاصة بالمشغل على المستثمرين. ويدير Servicer مزود الخدمات الطائرات وصيانتها نيابة عن المصدر.

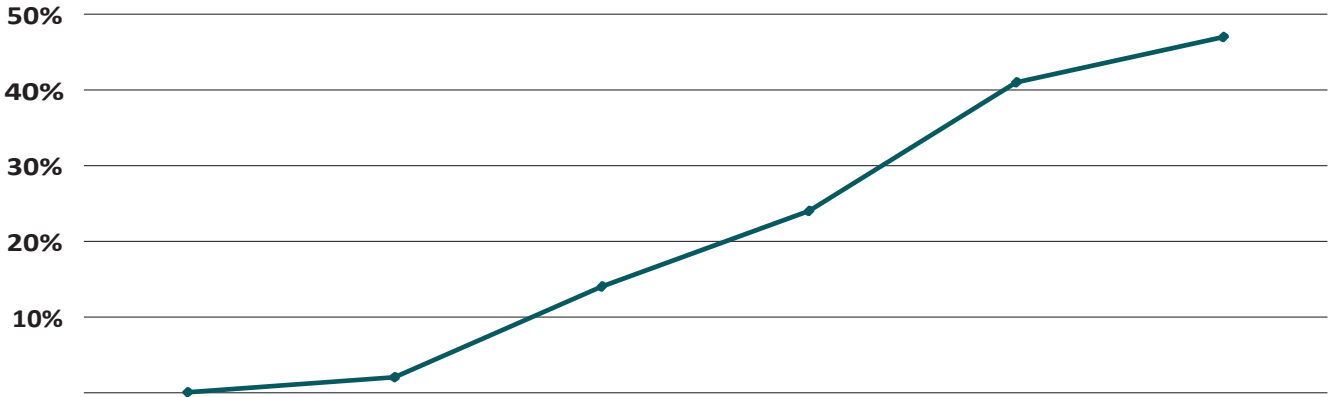
المرونة لشركات الطيران والشحن الجوي

يستفيد مشغلو الطائرات التجارية من المرونة المالية التي يوفرها تأجير الطائرات. تتمتع كل من شركات الطيران والشحن الجوي بعدة خيارات لاقتناء الطائرات. فيمكنهم شراء الطائرة مباشرة ، أو تأجيرها من شركة التأجير ، أو تمويل شرائها من خلال البنوك ، أو تمويلها مباشرة مع Boeing أو Airbus. وقد تكون الطائرات المشتراة جديدة قادمة من الشركة المصنعة أو مستعملة - تم شراؤها من السوق الثانوية وقد تشتري شركات الطيران أيضاً طائرات عند وصولها إلى نهاية عقد إيجار طويل. يمكن ان تكون تكاليف صيانة الطائرة جد باهظة بسبب وقت انتهاء

هذا هو الحال مع معظم طائرات الحافطة. في العادة ، يبقى عدد قليل جداً من الطائرات في الحافطة الى حدود المرحلة الأخيرة من صفقة ABS. ويتم بيع الأصول المتبقية أو اقتسامها أو إلغاؤها ، اعتماداً على قيمها في السوق.

وبخصوص الجانب المالي لصفقة ABS في مجال الطيران، فيجدر بالذكر ان المستثمرين يستفيدون من عائد على رأس المال المستثمر واقساط الإيجار ومبيعات الطائرات، امن وثابت يمكن التنبؤ به. و يستفيد المصدرون من عائدات الصفقة، ورسوم الخدمة الشهرية، ورسوم المبيعات ورسوم تعويض نهاية الإيجار لإدارة الطائرة.

الطائرات المؤجرة في الطيران حول العالم (1970-2020)



الإيجار يكون جذاباً للغاية للمؤجر والمستثمرين في ABS .

الإدارة من جانب طرف الثالث

كل صفقة ABS تشكل مجموعة شركات خاصة بها، وتحتاج كل مجموعة إلى إدارة. ونظراً لأن صفقة ABS ، كمجموعة ، لا تتوفر على مستخدمين عدى الأعضاء المعينين في مجلس الإدارة ، فبذلك يكون الوكيل الإداري ضرورياً لتنفيذ أحكام وثيقة الائتمان ، و أصبح هذا يُعرف

لبيعها أو إعادة تأجيرها. إذا كانت الطائرات تدخل في إطار طلبية لفائدة Boeing أو Airbus ، فيجوز للمشغل وضع الترتيبات مع المؤجر لتولي أمر سعر الشراء.

يمكن أن يطلب المشغل أيضاً من المؤجر شراء الطائرة بنفسه واستئجار الطائرة بسعر إيجار مضمون ، عادةً على مدى تسع أو عشر سنوات. إذا كان المشغل مستقراً ولديه ملف ائتماني جيد ، فإن هذا النوع من ترتيبات البيع وإعادة

ان البيع للمؤجر المقرون بخيار الإيجار (والذي يستطيع اثر ذلك احداث نظام في مجال ABS الطيران) يستثني الطائرات المملوكة من الموازنة العامة للمشغل، إلى جانب أي دين مرتبط به، دون احداث أي تغيير في مظهر الطائرة أو تشغيلها. يسمح هذا النوع من المعاملات للمشغل بجمع الأموال وتقليص حجم الخصوم لصالح أقساط الإيجار الثابتة القابلة للخصم.

قد يمتلك المشغلون أو لا يمتلكون الطائرة

يعرف المستثمرون - مقدمو رأس المال لتمويل التوريق - احتياجات أصحاب المصلحة ، ومعدل العائد المطلوب لجعل الصفقة جديرة بالاهتمام ، والشفافية التي يحتاجونها للوثوق في نجاح الصفقة.

وكيل الإدارة هو النسيج التشغيلي الشامل الذي يجعل المشاركين الآخرين قادرين على العمل معاً بشكل فعال. عند إنشاء وثيقة الائتمان Trust Indenture بعمليات لا مناصفة فيها والتي أثبتت أنها تنتج عوائد ، يقوم المصدر بإنشاء أداة مالية جذابة للمستثمرين. ويعد اختيار وكيل إداري ذو كفاءة ملموسة في تنفيذ أحكام وثيقة الائتمان أمراً ضرورياً في تعزيز القدرة على التنبؤ والضمان الذي يحتاجها المستثمرون للمشاركة.

ثلاث دورات حياة مميزة لـ ABS في مجال الطيران

قبل جائحة كوفيد 19 كانت هناك ثلاث دورات حياة متميزة في مجال ABS الطيران. وتعتبر تسعينيات القرن الماضي عبارة عن نظام ABS 1.0 للطيران مع إصدارات بمليارات الدولارات وحافظات طائرات بمليارات الدولارات.

بعد 11/9 ، أصبح يشار إليها باسم ABS 2.0 ، وتميزت الفترة بسوق أكثر حذراً مع إصدارات أصغر وصفقات (مغلقة) وشهدت كذلك ظهور مستثمري الأسهم من الأطراف الثالثة. وبعد ركود كبير ، شهدت الساحة نشأة ABS 3.0.

فتم شحذ هيكل ABS للطيران لتوفير حماية أكبر للمستثمرين و عرفت الإصدارات أرقاماً قياسية عاماً بعد عام. كما تطورت إصدارات الأسهم إلى راس مال قابل للتداول مع دخول المزيد والمزيد من المستثمرين إلى السوق.

ABS الطيران بعد الجائحة

إن نظام ABS 3.5 الخاص بالطيران هو الأداة التي تم احداثها جراء الجائحة.

استعمال الأموال المستلمة. و يجب على الوكيل الإداري مراقبة جميع أحكام Indenture وثيقة الائتمان والامتثال لها على أساس مستمر.

يعمل الوكيل الإداري بعدة طرق باعتباره حارس البوابة للصفقة ، ويتأكد من أن كل شيء يحدث و كيف ومتى ينبغي ، وفقاً لوثيقة الائتمان و ذلك. من البداية إلى النهاية ، ويقوم كذلك الوكيل الإداري بالسهر على تطبيق الصفقة بجميع أحكامها ، بدءاً من إدارة النقود الوارد الى الاجتماع مع مجلس الإدارة كل ثلاثة أشهر مروراً بتقديم تقرير عن أداء الشركة للمستثمرين.

يجب أن يكون الوكيل الإداري دقيقاً للغاية في كل جانب من جوانب العمليات والحسابات والتفاعلات مع المستثمرين. و يجب أن تكون لديه دراية بتقلبات و خصوصيات ABS في مجال الطيران والتعقيدات الناجمة عن الالتزام بأحكام وثيقة الائتمان و التي تعتبر المفتاح لكل ذلك. و تعد خبرة الوكيل الإداري وطول عمره في دوره الاعتبار الأول للمصدر الذي يشاركه.

يجب أن يعمل الوكيل الإداري في بيئة ذات ضوابط قوية. فالمعيار الدولي بشأن التعاقدات في مجال الضمانات 3402 (ISAE 3402) هو معيار ضمان دولي يوفر ضماناً لعملاء مؤسسة فيما يخص عمل المنظمة بضوابط داخلية كافية.

تقسيم العمل

يمكن الوكيل الإداري من تقسيم العمل بكفاءة على النحو الأمثل في إطار نظام ABS للطيران بحيث يقوم كل مشارك بوظيفته بشكل أفضل وجودة عالية.

المصدر - مُنشئ التوريق - يعرف عن الطائرات ، واحتياجات مشغلي الطائرات ، وكيف يجب إدارة عدد كبير من الطائرات على مدى فترات طويلة من الزمن.

باسم دور الوكيل الإداري.

يقوم الوكيل الإداري برعاية كل الاهتمامات التشغيلية لنظام ABS الخاص بالطيران. وهذا يشمل إدارة الشلال ، وإعداد الضرائب ، والمحاسبة ، وإدارة النقد ، وخدمات سكرتارية الشركة ، وكل عمليات المكتب الخلفي الأخرى. و أثناء القيام بذلك ، يضمن الوكيل الإداري أيضاً تطبيق مقتضيات Trust Indenture وثيقة الائتمان في جميع الأوقات.

يقوم الوكيل الإداري بكل ما يتعلق بإدارة شركة عادية ، والالتزام بجميع القوانين والتوجيهات المحلية والوطنية ، باستثناء إدارة الطائرات بأنفسهم.

ان البائع الأصلي ، يلعب دور مزود الخدمات ، فيدير الطائرة ويحافظ على علاقة العمل مع المشغلين. وهذا يشمل التواصل مع المستأجرين ، وإعادة تسويق الأصول للبيع أو الإيجار ، والترتيب لمقدمي الصيانة عند الضرورة.

يقوم الوكيل الإداري بكل شيء آخر ، بما في ذلك الوظيفة الحاسمة لتقارير المستثمر. في كل شهر ، يقدم الوكيل الإداري تقارير إلى المستثمرين بشأن السيولة التي تم الحصول عليها من خلال اقساط الإيجار والمبيعات ، ويحسب التدفق أسفل الشلال ويخصص تلك الأموال النقدية للمستثمرين.

الالتزام بوثيقة الائتمان . Trust Indenture

يتمثل دور الوكيل الإداري في التأكد من أن كل ما يحدث يتوافق مع Trust Indenture وثيقة الائتمان الخاصة بالصفقة ، وهي الوثيقة الحاكمة لـ ABS الخاص بالطيران. تحدد Indenture وثيقة الائتمان ما يمكن وما لا يمكن أن يحدث في إطار تشغيل ABS الخاص بمجال الطيران. إنها وثيقة شديدة التقييد بخصوص شروط المديونية والقيود حول كيفية

الذي تعمل فيه الطائرة بالفعل

- إعادة تسليم الطائرات - إعادة الطائرات إلى أقساط إيجار المؤجر المنتهية

الشحن الجوي

تعتبر زيادة مستويات الشحن الجوي خلال جائحة كوفيد 19 إحدى النقاط الإيجابية لتلك الفترة. فنظراً لخضوع ملايين الأشخاص لقيود التنقل وبقائهم في المنازل في جميع أنحاء العالم، و عدم قدرتهم على السفر أو حضور الأحداث، الكبيرة، أو حتى، في كثير من الحالات، الخروج لتناول العشاء، فإن السيولة النقدية الزائدة للأسر استثمرت بكمية غير مسبقة في التسوق عبر الإنترنت. فسعى المستهلكون، الذين أجبروا على البقاء في المنزل إلى حد كبير لشهور، إلى تحسين محيطهم من خلال طلب مفروشات الكبيرة وأجهزة والسلع الاستهلاكية الأخرى.

ارتفعت حركة الشحن بنسبة 4.4% في الربع الأول من عام 2021 بنفس المستوى الذي كانت عليه في الفترة ما قبل الجائحة. و لتلبية الطلب واستخدام الطائرات الموقوفة، تم تعديل بعض طائرات الركاب مؤقتاً لاستيعاب الشحن. ومع ذلك، فقد تم شل حركة المسافرين من رجال الأعمال والسياح التي تدعم صناعة الطيران. فكانت الأموال التي تُتفق عادةً على السفر تُتفق على المنازل والسيارات ووسائل الراحة الباهظة الثمن أو كانت تتراكم ببساطة في الحسابات المصرفية.

انتعاش سريع

ان عائدات شركات الطيران، التي كانت قد وصلت إلى الحضيض في أبريل ومايو من عام 2020، تسترجع مستوياتها الآن مع عودة الركاب للطيران، خاصة محلياً، في الولايات المتحدة الأمريكية.

كما عادت الصين للطيران، وكذلك روسيا. وبدأت أوروبا في تخفيف قيود

الظروف الاقتصادية الواسعة إلى أقصى الحدود التي يمكن أن تتحدى إجراءات الحماية العديدة المضمنة في هيكل ABS للطيران، فإن الحكومات ستعمل كمولي الملاذ الأخير.

نحن نعلم الآن أن الأمر يستغرق وقتاً طويلاً جداً، مع وجود القليل جداً من الأموال التي يتم توفيرها للعملاء، لتعثر صفقة ABS الخاصة بالطيران، ولم تتعثر اية صفقة. فمن وجهة نظر ABS للطيران، ما يهم هو الدخل الذي يأتي من المشغلين الذين يؤجرون الأصول بموجب العقد. فاعتماداً على استقرارهم المالي العام، إما يستمرون في سداد أقساط الإيجار أو يتوقفون عن ذلك. فبتوقف سفر الركاب، كانت شركات الطيران قادرة إلى حد كبير على الاستمرار في سداد أقساط الإيجار بسبب الجمع بين السعة المالية لشركة الطيران، والإغاثة الحكومية، والوصول إلى مرافق السيولة، وطلبات التسهيلات المؤقتة. فكان هناك ما يكفي من صمامات الأمان في النظام للحفاظ على ABS للطيران خلال فصل الربيع والصيف والخريف الطويل رغم الدخل المنخفض للغاية الناتج عن حركة الركاب.

تضمنت الإغاثة الحكومية في الولايات المتحدة القروض القابلة للتنازل عنها بموجب برنامج حماية الراتب (PPP) وقانون المساعدة والإغاثة والأمن الاقتصادي (CARES) من فيروس كورونا. و تضمنت التسهيلات التي تم التفاوض عليها من خلال صفقات الطيران ABS ما يلي:

- إعادة هيكلة عقود الإيجار تأجيل أقساط الإيجار
- التسهيلات الائتمانية - قوة الاقتراض للحصول على صفقات ABS خلال الأزمة
- اتفاقيات «القوة بالساعة» - حيث يتم دفع أقساط الإيجار فقط عن الوقت

و بالرغم من حدوث بعض التعديلات واعمال إجراءات حماية إضافية للمستثمرين، فلم نشهد في هذا الصدد مجموعة كبيرة من التغييرات بالجملة التي قد يتوقعها المرء بعد أكبر أزمة في تاريخ صناعة الطيران. لقد تم الأخذ بالدروس من خلال الازمات السابقة مع ادخال التعديلات اللازمة بهدف جعل الهياكل أكثر استجابة لاضطرابات التدفق النقدي.

لقد مثلت جائحة Covid-19 إلى حد بعيد أسوأ الازمات الثلاث الكبرى للاقتصاد العالمي والطيران في السنوات العشرين الماضية. ولكن لم تكن هناك حاجة إلى مراجعة كبيرة لإعادة المستثمرين إلى سوق ABS للطيران.

نموذج ناجح

هناك العديد من العوامل التي عملت على الحفاظ على ABS الطيران حتى خلال الوباء. لكي تسقط صفقة ABS للطيران، يجب أن يتم تفويت دفع فائدة من سلسلة الأوراق النقدية الأقدم، السلسلة A في معظم الحالات. إن هيكل الصفقات والحماية المضمنة للديون تعني أنه لم يتم تعثر أي صفقة أثناء الوباء وأن جميع الهياكل تفاعلت على النحو النموذجي - على الرغم من عدم وجود نموذج توقع حدوث انتكاسة بهذا الحجم.

تم التخطيط لتوفير تسهيلات السيولة لتغطية تسعة أشهر من أقساط الفائدة الرئيسية، وعادةً ما تكون السلسلة أ وسلسلة ب. وعلى الرغم من توفر تسهيلات السيولة هذه، إلا أن صفقات ABS نادراً ما تتطلبها، وتلك التي اعتمدت عليها سددت ما تم سحبه بالكامل.

لعبت المساعدة الحكومية لصناعة الطيران بالتأكيد دوراً في الحفاظ على الإيصالات النقدية لهياكل ABS الخاصة بالطيران. و أظهر الوباء أنه إذا وصلت

الاتجاهات المتواتية

لقد لعب نظام ABS الخاص بالطيران دوراً مهماً في تمويل الطيران والذي سيستمر في الماضي قدمًا. فمنذ ظهور نظام ABS للطيران، تغيرت نسبة الطائرات المملوكة مقابل المؤجرة من قبل شركات الطيران بشكل كبير. ففي أوائل العقد الأول من القرن الحادي والعشرين، كان الأمر نوعاً ما صعباً بالنسبة لشركات الطيران لامتلاك غالبية طائراتها بالكامل.

أما اليوم، فإن معظم أسطول العالم أقرب إلى تقسيم بنسبة 50/50 بين أسطول مملوك مقابل المؤجر والحال أنه يتجه بقوة نحو الأساطيل المؤجرة في الغالب في المستقبل. وبسبب وفرة المؤجرين المستثمرين نظراً لتوافر رأس مال رخيص ومستثمرين ذوي خبرة وإلمام بصفقات الطيران ABS، يستمر حافز شركات الطيران لامتلاك الطائرات لأي فترة من الوقت في الاندثار.

وبعد الانكماش الوبائي، احتاجت صفقات ABS الخاصة بالطيران فقط إلى تحسينات من خلال هيكل مستقر بالفعل لإثارة اهتمام المستثمرين مرة أخرى.

تمثلت أهم التغييرات في بعض تدابير الحماية الإضافية للمستثمرين، وتكوين المحافظ، وشركات الطيران، والمناطق التي تستجيب لتصور جديد للمخاطر في الصناعة. في حين أن الصفقات التي أتمت حتى تاريخه في عام 2021 عبارة عن صفقات «دين فقط» احتفظت فيها جهة الإصدار بالأوراق الإلكترونية. قد يستغرق ظهور «صفقة الأسهم» بعض الوقت وحتى وقتاً أطول لعودة الأوراق الإلكترونية القابلة للتداول، والتي كانت سائدة من 2018 إلى 2020.

*ملخص لتقرير اتجاهات PHENIX AMERICAN 2021 لسندات الاقتراض المدعومة بأصول الطيران،

فعادةً ما تكون فترة الاسترداد سبع سنوات. وقد أظهر الطيران ABS أنه، على المدى الطويل، استثمار يمكن توقع أدائه بالرغم من حدوث اضطراب اقتصادي كبير. فقد تجاوز سعر قسيمة الفائدة على الصفقات السبع لعام 2021، في بعض الحالات، تسعير فبراير 2020.

أما الآن، فيتم إصدار الديون بأسعار فائدة منخفضة قياسية. ويبلغ الرقم القياسي الحالي 2.43% للسلسلة A. ويعتبر أحد العوامل المهمة في الصفقات السبع الأولى التي سيتم إتمامها في عام 2021 أنها كلها صفقات ديون فقط مع عدم وجود مستثمرين خارجيين في الأسهم. هذا أحد جوانب ABS 3.0 الذي سيستغرق بعض الوقت للظهور مرة أخرى إذا حدث على الإطلاق. ففي ABS 3.5، تعتبر الورقة الإلكترونية الحد الأدنى للشلال. ويراقب مستثمرو الأسهم السابقون كيف يتعافى سوق ABS للطيران قبل الاستثمار إلى حده السابق مرة أخرى. ومن المحتمل أن تمر بضع سنوات قبل أن تعود الأسهم القابلة للتداول كسمة مشتركة.

ABS الطيران اليوم

في فترة ما بعد الجائحة، كان هناك بالفعل تدفق للصفقات في إطار نظام ABS الخاص بالطيران والذي لم يتوقعه حتى أكثر خبراء الصناعة تفاؤلاً. ففي الأشهر الستة الأولى من عام 2021، تمت سبع صفقات تأجير ABS جديدة لشركات الطيران وأصدرت ديوناً بحوالي 3.7 مليار دولار. انتعش نظام ABS الخاص بالطيران بسرعة أكبر من أي تراجع آخر قد أصاب المجال وعادت أنظمة ABS الخاصة بالطيران أقوى من أي وقت مضى، وهي بنية ناضجة مثبتة في مجال تمويل الطيران.

السفر في يوليو / تموز للركاب الذين تم تطعيمهم أو خضعوا لاختبارات تفاعل البوليميراز المتسلسل السلبي. وصلت الولايات المتحدة إلى ما يصل إلى 93% من الحركة الجوية بالمقارنة مع مستويات ما قبل الجائحة. و تنص خطط سائو ويست إيرلاينز هذا النمو، حيث تستجيب للطلب المتزايد للسفر الداخلي.

على عكس حالات التعافي السابقة، يريد الجميع الطيران. مع ارتفاع معدلات التطعيم، وعلى الرغم من تفاوتها في جميع أنحاء العالم، أصبح بمقدور الجميع القيام بذلك أكثر فأكثر. ففي فترة الانكماش الاقتصادي التي أعقبت أحداث 11 سبتمبر، كان الركاب مترددين في السفر بسبب مخاوف تتعلق بالسلامة. ثم خلفت الأزمة المالية الركود العظيم وعقبة نقدية أمام الطيران. لكن في جميع أنحاء العالم وبعد انتشار الوباء، كان المسافرون ينتظرون الضوء الأخضر، متحمسين للطيران كما كان لديهم أموال لإنفاق. وبمجرد أن صرح العديد من المسؤولين الحكوميين بأن السفر آمن، عاد المستهلكون للطيران مرة أخرى.

لقد استغرق الأمر تسعة أشهر فقط حتى يبدأ سوق ABS للطيران في التعافي من آثار الوباء. وكان آخر إصدار لمرحلة ما قبل Covid-19 في مارس من عام 2020 وكان أول إصدار بعد Covid-19 في يناير من عام 2021. وفي السوق الثانوية، حيث تم تداول أوراق ABS الخاصة بالطيران، وتم تداول السندات الرئيسية في بعض صفقات ABS الخاصة بالطيران بما يزيد عن القيمة الدفترية خلال الجائحة. وقد أظهر هذا استمرار ثقة المستثمرين في السوق.

العملية الطويلة المدى

على المدى الطويل، يبحث المستثمرون، مثال صناديق التقاعد، عن عائد ثابت ذو مخاطر منخفضة، وقد فهموا أن ABS هي عملية طويلة المدى.

ثقافة أمن الطيران: لماذا؟ وكيف؟



م. عاطف عجيلي
مستشار / خبير
أمن الطيران

إن المقاربة الأمنية التقليدية لدى العديد من الهيئات تعتمد على المعلومات الأمنية والحماية

المادية مع اهمال، غير متعمد، للعنصر البشري والذي يعد مكونا أساسيا من مكونات نظام أمن الطيران. وقد عرفت منظمة الطيران المدني (الايكاو) ثقافة الامن بالثقافة المؤسساتية تشجع على تحقيق المستوى الأمثل من الأداء في مجال الامن.

ويتمثل الفهم الشائع للثقافة المؤسساتية في كونها مجموعة من المعايير والقيم والمواقف والفرضيات المتأصلة في التسيير اليومي للمؤسسات وتعكس تصرفات وسلوكيات جميع وحدات تلك المؤسسات وموظفيها ولا يمكن النظر في ثقافة الامن بمعزل عن الثقافة المؤسساتية ككل.

و تدعو الايكاو الدول الاعضاء اتخاذ خطوات عملية لإعداد وتنفيذ برامج الثقافة والتوعية الأمنية، بما في ذلك تنظيم حملات توعية باستخدام أفضل الممارسات والأساليب بما يحقق أهداف هذه البرامج. كما تدعو إلى تعميم الثقافة الأمنية القوية على جميع الموظفين، سواء في الوظائف الأمنية أو غير الأمنية، وعلى جميع المستويات لضمان استدامة نظام أمن الطيران المدني داخل الدول.

ثقافة الامن لماذا؟

يعلم الجميع أن الطيران العالمي مستهدف بشكل مستمر للتهديدات والمخاطر وهو ما يتطلب من الدول وضع برامج وإجراءات أمنية استباقية ومرنة لمواجهة هذه التهديدات واحداث بيئة عمل آمنة يتوفر فيها على الحد الأدنى من مستويات الامن والسلامة.

ومن أهم التحديات التي تواجه أمن الطيران نخص بالذكر لا الحصر كل من العوامل البشرية والتهديدات الجديدة والناشئة.

1 - بالنسبة للعنصر البشري: يعد هذا العنصر من أهم العناصر لضمان وجود منظومة امن طيران ناجعة وفعالة ويجب أن يشمل الاهتمام بالعنصر البشري جميع مجالات عمليات الطيران المدني.

2 - بالنسبة للتهديدات الجديدة والناشئة:

إن الطيران المدني مستهدف بصفة مستمرة بأنواع مختلفة من التهديدات المتطورة والمعقدة من حيث التخطيط ووسائل التنفيذ المتبعة. وقد حرصت الايكاو أن تعالج هذا الموضوع بأكثر قدر من الجدية والمسؤولية وذلك عبر تعديل الملحق السابع عشر «الامن» والمراجعة الدورية لفاعلية قواعده القياسية مع اصدار بشكل دوري لوثيقة البيان العالمي بشأن سياق المخاطر لتسترشد به الدول الأعضاء بالمنظمة بغرض وضع الإجراءات الكفيلة للتصدي إليها.

ولواجهة هذه التحديات والتصدي للتهديدات الجديدة الناشئة، تعمل الدول على تطوير نظام أمن الطيران لديها من خلال مراجعة تشريعاتها وتحديث إجراءات وتدابير أمن الطيران بالإضافة إلى توفير الموارد المادية المناسبة لتنفيذ مشاريع تهم البنى التحتية وتوفير ما يلزم من معدات وتجهيزات ذات تكنولوجيا متطورة. غير أن هذا الاستثمار يظل منقوصا ما لم يتم ايلاء العنصر البشري الأهمية التي تستحق من حيث وضع السياسات والإجراءات والتدابير التي تهم اختيار وتدريب الموظفين والمحافظة على الكفاءات والقدرات العاملة في قطاع الطيران المدني بمختلف مكوناته. بالإضافة للتدريب والتأهيل المتواصل لضمان وجود عنصر بشري مؤهل بشكل جيد ومقبول للقيام بمهامه الأمنية وفق المتطلبات الوطنية والدولية.

بالإضافة إلى التدريب، لا بد أن تعمل الدول وسلطات الطيران المدني على تشجيع الثقافة الأمنية الفعالة بين جميع العاملين لديها في مجال الطيران المدني وزيادة الوعي العام للمساعدة على التصدي للتهديدات. حيث أن تنفيذ نظم الثقافة الأمنية من شأنه أن يساعد في معالجة التهديدات من الداخل كجزء من نهج متعدد الطبقات لمقاربة هذه المسألة. كما أن إجراء تدريب منظم على الوعي الأمني لجميع العاملين في مجال الطيران ضروري لأن الثقافة الأمنية الراسخة هي قوام فعالية جميع التدابير المضادة الأخرى المتعلقة بأمن الطيران.

ثقافة الامن كيف؟

إن ثقافة الامن، كما أسلفنا الذكر، تركز على الطابع المؤسساتي من ناحية واحداث نظام مستقل وفي معزل عن التدخل البشري من ناحية أخرى. ولضمان استدامة ثقافة الامن ينبغي للدول توفير الموارد المادية الضرورية والموارد البشرية المؤهلة والمتخصصة. ومن المهم إدراك الفرق بين ثقافة الامن والتوعية الأمنية والتي هي بالأساس، أي التوعية الأمنية، إجراءات رسمية تعتمد على المنظمات

للتدريب وتثقيف موظفيها. وتعد التوعية الأمنية ضرورية وعنصر من عناصر بناء ثقافة الامن.

ولإرساء ثقافة الامن لا بد الاخذ في الاعتبار عددا من المبادئ تضمن استدامتها، ومن بين هذه المبادئ نشير إلى:

- مبدأ «الامن مسؤولية الجميع».

- مبدأ التركيز على التوعية الأمنية.

- مبدأ التحفيز والاعتراف.

- مبدأ بناء مجتمع الامن.

ولتحسين وتطوير ثقافة الامن لا بد للجهات المعنية أن تضع جملة من الإجراءات والتدابير لتعزيز المفاهيم المتعلقة بالمعايير والقيم والسلوك وذلك بغرض النهوض بالمبادئ التالية:

- مواصلة تحسين الامن.

- النهوض بالوعي بالمخاطر الأمنية وزيادة اليقظة.

- تعزيز إرادة تحمل المسؤولية.

- تشجيع التفكير النقدي فيما يتعلق بأمن الطيران.

ولضمان نجاح ثقافة الامن ينبغي اتباع الخطوات التالية:

- الاتفاق على دعم القرارات والاتجاهات والاهداف لضمان قبولها والحرص على تنفيذها .

- تدعيم نظم التواصل وإرساء لغة الحوار والتفاعل بين جميع الموظفين (من القيادة وصولا إلى أعوان التنفيذ).

- إرساء نظام جمع المعلومات والبيانات للتقييم والتحسين والتطوير.

الخلاصة:

من خلال إرساء ثقافة الامن، تضمن الدول الامتثال الكامل والفعال لإجراءات الامن. كما أن اعتماد ثقافة أمن قوية داخل المؤسسة من شأنها أن تساهم في وضع تدابير استباقية للتصدي للمخاطر ومواجهة التهديدات الجديدة والناشئة التي تستهدف الطيران المدني.

ولا بد للدول عن طريق مؤسساتها وهيكلها أن تجعل من ثقافة الامن عنصرا أساسيا لتطوير وتعزيز امن الطيران لديها والمحافظة على بيئة عمل آمنة ومستدامة.

تحديات نموذج الطاقة في صناعة النقل الجوي *

، بالإضافة إلى تطوير البنية التحتية والأنظمة اللوجستية خارج نطاق قطاع الطيران.

- مواءمة السياسات الحكومية مع هذه التطورات ، بما في ذلك خطط التمويل ، لا سيما أنها تتطلب عقوداً لتوفير الإطار المناسب للتشغيل.

لا تزال هذه التطورات تعتمد على الدوافع الشخصية والتزام أصحاب المصلحة في النقل الجوي لمواصلة تطوير التكنولوجيا على المدى الطويل نحو نماذج الطاقة المستدامة.

استندت الدراسة، التي خلصت إلى هذه الاستنتاجات، إلى بيانات حول صعوبة التنبؤ بسيناريوهات إدخال تقنيات جديدة موجهة نحو الاستدامة، وتوقعات استهلاك طاقة الطيران وخفض الانبعاثات، ومدى التجارة وخطط التعويض لهذه الانبعاثات.

التنبؤ بالطلب المستقبلي على الطائرات

من الصعب التنبؤ بسيناريوهات إدخال تقنيات جديدة موجهة نحو الاستدامة في مجال الطيران. حتى في ظل أكثر الافتراضات تفاؤلاً، فإن القصور الذاتي والصلابة العالية لسوق الطائرات لا يسمحان بسيناريو انخفاض كبير في استهلاك الوقود والانبعاثات في أسطول الطائرات التجارية على مدار العشرين عاماً القادمة، بالنظر إلى الحقائق التالية:

- يتطلب سياق حركة المرور المتنامي معدلات إنتاج عالية وتحسينات في كفاءة تشغيل الطائرات ، للسماح لشركات الطيران بمواجهة بيئة تنافسية للغاية مع انخفاض معدلات الإيرادات.

- معظم أسطول النقل الجوي يتكون من طائرات تزيد عن 120 مقعداً (ضيقة

عن التطوير المتزامن للبنية التحتية والخدمات اللوجستية.

يكن القيد الأكثر تباعداً فيما يتعلق بكلا السيناريوهين في هيكل السوق: من الانشغال بالنمو المستدام قبل COVID-19 والالتزام طويل الأجل بالإنتاج المشبع والقدرات الهندسية، إلى سيناريو جديد يتأثر بـ COVID-19، يتميز بالانخفاض الإيرادات والندرة المالية وعدم اليقين بشأن مسار الانتعاش المستدام.

يعد العمل على تحقيق استدامة الطيران أمراً ضرورياً، وحتى إذا كان الانخفاض في الحركة الجوية يقلل من الآثار البيئية للطيران بشكل كبير للغاية، يحتاج القطاع إلى الاستعداد للتعافي النهائي والبقاء ملتزمين بخفض انبعاثاته إما عن طريق تقليلها أو تعويضها. وهذا يستدعي تسريع إدخال هياكل المحرك الجديدة التي تسمح بتقليل استهلاك الوقود بنسبة 20-25%. بالإضافة إلى ذلك، يتطلب إدخال هذه الهياكل في الخدمة في أقصر فترة زمنية تطوير إطار تعاون قوي بين القطاعين العام والخاص يقدر الشروط والخطوات التالية:

- التحديد المبكر لسياسات وخطط البحث والتطوير.

- المشاركة المبكرة لسلطات الطيران المدني في منح الشهادات.

- التكلفة الاجتماعية والبيئية التي يتكبدها القطاع على أساس التعويض الخارجي ، بسبب القيود التكنولوجية.

- تسريع التوسع في البرامج مثل برنامج كورسيا مع ضمان آلية شاملة لتحديد وحدات الانبعاث القابلة للتداول.

- التقدم في مسار النضج التكنولوجي القائم على استخدام الهيدروجين ، مثل الكهرباء أو التكنولوجيا الهجينة

يعد الحد من آثار نشاط النقل الجوي على المناخ أحد أبرز التحديات التي تهم البلدان وأصحاب المصلحة المختلفين في صناعة الطيران المدني. وقد أصبح الآن موضوع دراسات وبحوث وتجارب تشمل جميع الجوانب التي ستمكن من تحقيق الأهداف التي وضعتها منظمة الطيران المدني الدولي فيما يتعلق بحماية البيئة في مجال الطيران المدني.

أعدت مجموعة من الأساتذة والباحثين من جامعة مدريد المستقلة بإسبانيا دراسة حول «نموذج طاقة النقل الجوي المقيد في عام 2021»، التي تبسط القيود على إجراء تغييرات جذرية على نموذج طاقة الطيران، بهدف تعزيز استدامة صناعة النقل الجوي، في ظل الأزمة الخانقة التي تواجهها الأخيرة نتيجة تفشي وباء كوفيد 19- وتكثيف المطالب للحد من تأثير انبعاثات الغازات على المناخ.

قيمت الدراسة سيناريوهين:

- سيناريو كلاسيكي لنمو الحركة الجوية المستمر (ما قبل COVID-19) ، و

- السيناريو المتأثر بـ (COVID-19) مع انخفاض غير مسبق في الطلب وانتعاش قد يمتد لعدة سنوات.

في كلا السيناريوهين، يتم تطبيق قيود صارمة تمنع حدوث تغيير جوهري في نموذج طاقة الطيران على مدى العقود القادمة، لا سيما منذ نضج التكنولوجيا والوقت المطلوب لتطوير الطائرات، يظل الامتثال لمتطلبات السلامة والاعتماد هو نفسه بشكل أساسي لكليهما السيناريوهات، بغض النظر عن التقنيات الناشئة المقترحة التي ظهرت خلال عام 2020، تواجه تحديات فنية مختلفة تتطلب مزيداً من النضج لضمان جدوى مفاهيم الطائرات التي تدعمها، فضلاً

و Airbus و Boeing ، وسيظل معظمها معتمداً على النموذج الحالي لاستخدام الطاقة ، والتحسينات التي ستعرفها لن تمكنها من تقليل أكثر من 30% من استهلاك الوقود ،

- يتطلب تطوير الطائرات على أساس التقنيات الجديدة فترات طويلة من الوقت ، كما هو موضح في الشكلين 1 و 2 لتصميم طائرات بوينج B787 و إيرباص A350 .

- تتوقع بوينج تسليم 44,040 طائرة جديدة خلال عام 2038 ، بينما تتوقع إيرباص تسليم 37,390 وحدة خلال نفس الفترة .

- وقبل نهاية عام 2038 ، سيستمر عدد كبير من الطائرات الحالية في العمل (10.600 وفقاً لتوقعات إيرباص و 6620 وفقاً لتوقعات بوينج)

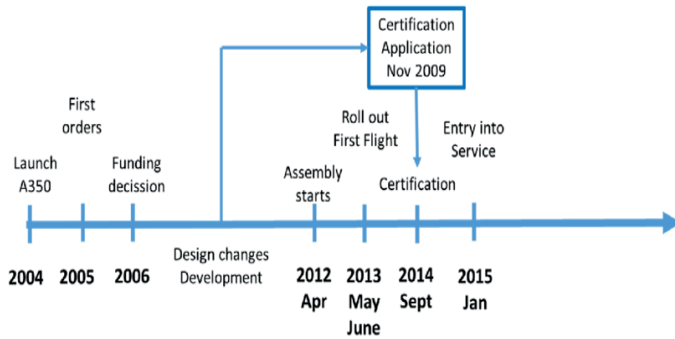
- من المتوقع أن يمتد عمر الطائرة ما بين 23.5 و 30 عاماً تقريباً ، وفقاً لشركة

وعريضة البدن).

- في مايو 2019 ، بلغت طلبات بوينج للطرازات الحالية 5764 طائرة ، بما في ذلك 4550 وحدة من طراز B737-MAX . وفي نفس الفترة ، حصلت منافستها إيرباص على طلب لشراء 7,207 طائرة .

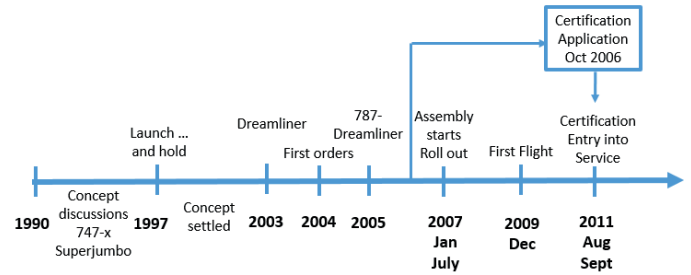
- سيتم تخصيص الطاقة الإنتاجية بالكامل في السنوات العشر القادمة لتصنيع النماذج الحالية .

Airbus A350 time line



الشكل 2. الجدول الزمني لتطوير إيرباص A350.

Boeing 787 time line



الشكل 1. الجدول الزمني لتطوير بوينج B787.

وأنظمة دفع أكثر كفاءة، بالإضافة إلى استخدام أنواع وقود بديلة .

يقتصر استخدام المحركات ذات الدفع الكهربائي أو الدفع الهجين على مسافات قصيرة وطائرات خفيفة الوزن. قد يفتح هذا آفاقاً لحركة الطائرات الخفيفة، لكنها غير قابلة للاستخدام حالياً في النقل الجوي التجاري .

* <https://www.mdpi.com/journal/sustainability>

من الطلب العالمي على النفط .

على الرغم من كل التحسينات في كفاءة أنظمة الطيران، فإن الاستهلاك المتوقع لوقود الطائرات لعام 2030 سيصل إلى 7.5 مليون برميل في اليوم، و 8.6 مليون برميل في عام 2040 . وبناءً عليه، سترتفع حصة الطلب على هذا النوع من الوقود من 6.2% في 2015 إلى 7.9% في عام 2040 .

تشمل التحسينات في كفاءة أنظمة الطيران أنظمة إدارة الملاحة الجوية، وتصميم طائرات متطورة أخف وزناً،

- قد تتطلب عملية التصديق للحصول على شهادة نوع الطائرة ما يقرب من خمس سنوات ، بحيث يستغرق تشغيل الطائرات التي تستخدم تقنيات جديدة قيد التطوير حالياً أكثر من 20 عاماً .

التطورات التكنولوجية الحالية والتنبؤات الخاصة باستهلاك طاقة الطيران وخفض الانبعاثات

وفقاً لمنظمة البلدان المصدرة للنفط، بلغ الطلب على نطف الطيران في عام 2015 5.8 مليون برميل يومياً، وهو ما يمثل 6%



Boeing 787 time line

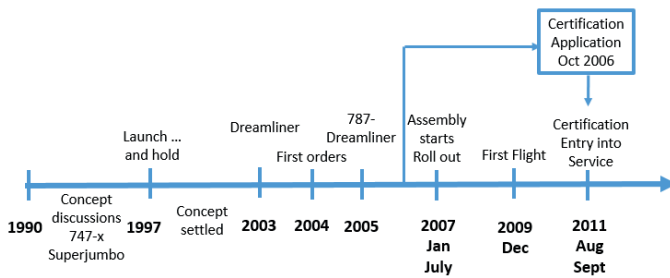


Figure 1. Boeing B787 development timeline.

Airbus A350 time line

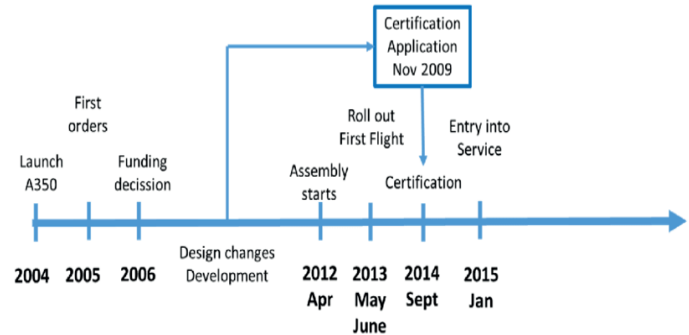


Figure 2. Airbus A350 development timeline.

- The certification process for obtaining an aircraft type certificate may require approximately five years, so that the operation of aircrafts that use new technologies that are currently in the process of development may take more than 20 years.

Current technological developments, forecasts for aviation energy consumption and emission reduction

According to the Organization of the Petroleum Exporting Countries, the demand for aviation oil in 2015 was 5.8 million barrels per day, which represents 6% of global oil demand.

Despite all the improvements in the efficiency of aviation systems, the expected consumption of aviation fuel for 2030 will reach 7.5 million barrels per day, and 8.6 million barrels in 2040. Accordingly, the demand share for this type of fuel will increase from 6.2% in 2015 to 7.9% in year 2040.

The improvements in the efficiency of aviation systems include air navigation management systems, the design of advanced aircrafts that are lighter in weight, and with

more efficient propulsion systems, in addition to the use of alternative fuels.

The use of engines with electric propulsion or hybrid propulsion is limited to short distances and light-weight aircraft. This may open prospects for the movement of light aircrafts, but it is not currently usable in commercial air transport.

Trade and Carbon Offset and Reduction Scheme - CORSIA

In June 2020, the ICAO Council agreed to provide clear safeguards to the CORSIA Plan. It was initially intended that CORSIA's baseline emissions targets would be calculated based on the average emissions of 2019 and 2020. Thus, a significant reduction in air traffic in 2020 would underestimate the baseline level, which could impose an economic burden on airlines on the road to recovery during the pilot phase of CORSIA from 2021 to 2023. It was therefore agreed to use the 2019 emissions value for the 2020 emissions. Further review of CORSIA is expected during the General Assembly which will be held at the end of the third quarter of the current year. Given the time required for the recovery of

air transport, the latter will not be affected during the trial period and perhaps for a few more years, but this may change until the operation of aircrafts equipped with the technology that enables to reduce emissions.

The projected impact on airline costs according to the International Civil Aviation Organization ranges from 0.2 to 0.6 percent of total international air transport revenues for 2025, and from 0.5 to 1.4 percent of total international air transport revenues for 2035. Moreover, the projected increase in ticket prices will not exceed 0.3%, and consequently, the impact on demand will also be minimal.

The team of professors and experts that prepared this study stressed the need for stakeholders in the sector to pursue sustainable corporate policies and objectives in addition to working on introducing new manufacturing technology proposals.

* <https://www.mdpi.com/journal/sustainability>

The constraint that diverges most concerning both scenarios lies in the market structure: from preoccupation with sustainable pre-COVID-19 growth and a long-term commitment to saturated production and engineering capabilities, to a new scenario affected by COVID-19, characterized by declining revenues, financial scarcity and uncertainty about a sustainable recovery path.

Working to achieve aviation sustainability is an imperative, and even if the decline in air traffic reduces the environmental impacts of aviation very significantly, the sector needs to prepare for the eventual recovery and remain committed to reducing its emissions either by reducing or compensating. This calls for accelerating the introduction of new engine structures that allow reducing fuel consumption by 20-25%. In addition, bringing these structures into service in the shortest period of time requires the development of a strong cooperation framework between the public and private sectors that values the following conditions and steps:

- Early identification of research and development policies and plans;
- Early participation of civil aviation authorities in the certification;
- Social and environmental cost incurred by the sector based on external compensation, due to technological limitations.
- Accelerating the expansion of programs such as CORSIA while ensuring a comprehensive mechanism for identifying Tradable Emission Units.

- Advances in a technological maturity path based on the use of hydrogen, such as electricity or hybrid technology, in addition to the development of infrastructure and logistical systems outside the scope of the aviation sector.
- Aligning governmental policies to these developments, including financing plans, especially as they will require contracts to provide the appropriate framework for operation.

These developments remain dependent on the personal motivations and commitment of air transport stakeholders to further develop technology over the long term towards sustainable energy models.

The study, which brought these conclusions, was based on data on the difficulty of predicting scenarios for the introduction of new technologies oriented towards sustainability, expectations of aviation energy consumption and emission reduction, and the extent to which trade and compensation plans for these emissions are implemented.

Forecasting future demand for aircrafts

It is difficult to predict scenarios for the introduction of new technologies geared towards sustainability in the field of aviation. Even under the most optimistic assumptions, the inertia and high rigidity of the aircraft market do not allow a scenario of significant reduction in fuel consumption and emissions in the commercial aircraft fleet over the next twenty years, given the following facts:

- The growing traffic context requires high production

rates and improvements in aircraft operating efficiency, to allow airlines to face a highly competitive environment with low rates of revenue.

- Most of the air transport fleet consists of aircrafts over 120 seats (narrow and wide bodies).
- In May 2019, Boeing's orders for the current models amounted to 5,764 aircraft, including 4,550 units of the B737-MAX model. In the same period, its competitor Airbus obtained an order for 7,207 aircraft.
- Production capacity in the next ten years will be entirely dedicated to the manufacture of existing models.
- Boeing expects to deliver 44,040 new aircraft through 2038, while Airbus expects to deliver 37,390 units during the same period.
- And before the end of 2038, a large number of current aircrafts will continue to operate (10,600 according to Airbus forecasts and 6,620 according to Boeing forecasts)
- Aircraft's life is expected to extend between 23.5 and nearly 30 years, according to Boeing and Airbus, and most of them will remain dependent on the current model of energy use, and the improvements that you will know will not enable them to reduce more than 30% of fuel consumption,
- The development of aircraft based on new technologies requires long periods of time, as shown in Figures 1 and 2 for the design of the Boeing B787 and Airbus A350 aircraft.

resources. It is important to understand the difference between security culture and security awareness, the latter consisting basically, i.e. security awareness, formal procedures adopted by organizations for training and educating their employees. Security awareness is a necessary element for building a security culture.

In order to build a security culture, a number of principles must be taken into account to ensure its sustainability. Among these principles we identify the following :

The principle of «security is everyone's responsibility».

The principle of focusing on security awareness.

The principle of motivation and recognition.

The principle of building a security community.

In order to improve and develop

a security culture, the appropriate authorities must put in place a set of procedures and measures to enhance concepts related to standards, values and behavior, in order to advance the following principles:

- Continued improvement of security.
- Promote awareness of security risks and increase vigilance.
- Strengthening the will to take responsibility.
- Encouraging critical thinking regarding aviation security.

To ensure the success of the security culture, the following steps must be taken:

- Agreeing to support decisions, directions, and goals to ensure their acceptance and their implementation.
- Strengthening communication systems and establishing

dialogue and interaction among all employees (from leadership to officers).

- Establishing a system for collecting information and data for evaluation, improvement and development.

Conclusion

By establishing a security culture, States ensure full and effective compliance with security procedures. The adoption of a strong security culture within the organization would contribute to the development of proactive measures to address risks and confront new and emerging threats to civil aviation.

States, through their institutions and structures, must make the security culture an essential element for developing and enhancing their aviation security and maintaining a safe and sustainable work environment.

Challenges of the air transport industry energy model *

Reducing the effects of air transport activity on climate is one of the most prominent challenges of concern to countries and to various stakeholders of the civil aviation industry. It has become now the subject of studies, research and experiments encompassing all aspects that will enable the achievement of the objectives set by the International Civil Aviation Organization with regard to environmental protection in the field of civil aviation.

A group of professors and researchers from the Autonomous University of Madrid, Spain, has prepared a study on «The Constrained Air Transport Energy Paradigm in 2021» that simplifies

the limitations for making radical changes to the model Aviation energy, with the aim of enhancing the sustainability of the air transport industry, in light of the stifling crisis that the latter encounters as a result of the outbreak of the Covid-19 pandemic and the intensification of demands to reduce the impact of gas emissions on climate.

The study assessed two scenarios:

- A classic scenario of continuous air traffic growth (pre-COVID-19), and
- The scenario affected by COVID-19 (2020) with an unprecedented drop in demand and a recovery that could span several years.

In both scenarios, severe constraints are applied that prevent a fundamental change in the aviation energy paradigm over the coming decades, especially since the maturity of the technology and the time required for aircraft development, compliance with safety requirements and certification remain essentially the same for both scenarios, regardless of the emerging technologies proposed that emerged during 2020, facing various technical challenges that require further maturity to ensure the feasibility of the aircraft concepts they support, as well as the simultaneous development of infrastructure and logistics.

Aviation Security Culture: Why? and How?



The traditional security approach of many agencies relies on security information

and physical protection with an unintentional neglect of the human element, which is an essential component of the aviation security system. In this perspective, the International Civil Aviation Organization (ICAO) defined security culture, as an institutional culture that encourages achieving the optimum level of performance in the field of security.

In light of the common understanding, the institutional culture consists in a set of standards, values, attitudes and assumptions inherent in the daily management of institutions and reflects the behaviors and attitudes of all units of those institutions and their employees. Security culture cannot be considered in isolation from the institutional culture as a whole.

ICAO calls on member states to take practical steps to prepare and implement security culture and awareness programs, including organizing awareness campaigns and using best practices and methods to achieve the objectives of these programs. It also calls for the dissemination of a strong security culture among all employees, whether in security or non-security positions, and at all levels to ensure the sustainability of the civil aviation security system within countries.

Security Culture Why?

Everyone knows that global aviation is constantly targeted by threats

and risks, which requires countries to develop proactive and flexible security programs and procedures to confront these threats and create a safe work environment where the minimum levels of security and safety are provided.

Among the most important challenges facing aviation security lays human factors and new and emerging threats.

1- With regard to the human element: this element is one of the most important elements to ensure the existence of an efficient and effective aviation security system, and the attention given to the human element must include all areas of civil aviation operations.

2- With regard to new and emerging threats: Civil aviation is constantly targeted by various types of advanced and complex threats in terms of planning and implementation means. ICAO has been keen to address this issue with the utmost seriousness and responsibility, by amending Annex 17 “Security” and periodically reviewing the effectiveness of its standards, with the periodic issuance of the global statement on the context of risks document in order to provide guidance to member states of the organization so that they can develop measures to address them.

In order to face these challenges and address the new emerging threats, countries are working to develop their aviation security system by reviewing their legislation, modernizing aviation security procedures and measures, in addition to providing the appropriate material resources to implement infrastructure

projects and endow themselves with the necessary equipment and installations fitted with advanced technology. However, this investment will remain deficient unless the human element is given the importance it deserves in terms of setting policies, procedures and measures that concern the selection and training of employees and the maintenance of competencies and capabilities working in the civil aviation sector with its various components, in addition to continuous training and qualification to ensure the presence of a well-qualified and acceptable human element in charge of carrying out its security tasks in accordance with national and international requirements.

In addition to training, States and civil aviation authorities must encourage an effective security culture among all their civil aviation personnel and raise public awareness to help address threats. Implementation of a security culture system would help in addressing internal threats as part of a multi-layered approach to this issue. Regular security awareness training for all aviation personnel is also necessary because a solid security culture underpins the effectiveness of all other aviation security countermeasures.

Security culture how?

The security culture, as mentioned above, lies on its institutional nature on the one hand and the establishment of an independent system isolated from human intervention on the other hand. In order to ensure the sustainability of the security culture, countries should provide the necessary material resources as well as qualified and specialized human



bottom in April and May of 2020, are now recovering as passengers are back to flying, especially domestically, in the U.S. China is also back to flying, as well as Russia. Europe started loosening up travel restrictions in July for passengers either vaccinated or with negative PCR tests. The U.S. is back up to 93% of pre-pandemic traffic. Southwest Airlines leads the way, serving pent-up demand for domestic travel.

Unlike in previous recoveries, everyone wants to fly. With vaccination rates rising, though unevenly around the world, everyone is increasingly able to do so. In the downturn that followed 9/11, passengers were reluctant to travel because of safety concerns. The Great Recession financial crisis created a monetary hurdle to flying. All throughout the pandemic, however, travelers have been waiting for the green light, eager to fly and with money to spend. As soon as various government officials said it was safe, consumers started to fly again.

It only took nine months for the aviation ABS market to start coming back from the effects of the pandemic. The last pre-Covid-19 issuance was in March of 2020 and the first post-Covid-19 issuance was in January of 2021. On the secondary market, where aviation ABS notes were traded, senior notes in some aviation ABS deals were trading at, and in excess of, book value all through the pandemic. This showed that investor confidence remained in the market.

The Long Game

Long-term investors, like pension funds, looking for a steady return with low risk, understand aviation ABS is a long game.

Typically, the payback period is targeted at seven years. Aviation ABS has shown that, over the long term, it is an investment that can be expected to perform even through a major economic disruption. The interest coupon pricing on the seven deals of 2021 has, in some cases, surpassed the February 2020 pricing.

Now, debt is being issued at record-breaking low interest rates. The current record being 2.43% for Series A. One significant factor in the first seven deals to close in 2021 is that they are all debt-only deals with no external equity investors. This is one aspect of ABS 3.0 that will take some time to reappear if it does at all. In ABS 3.5, the E-note is the bottom line in the waterfall. Previous equity investors are watching how the aviation ABS market recovers before investing to their previous extent again. It will likely be a few years before tradeable equity returns as a common feature.

Aviation ABS Today

Post-pandemic there has already been deal flow in aviation ABS that not even the most optimistic industry experts foresaw. In the first six months of 2021, seven new airline leasing ABS deals closed and issued debt of approximately \$3.7 billion. Aviation ABS bounced back more quickly than after any other downturn. Aviation ABS is back stronger than ever, a proven mature structure in aviation finance.

Favorable Trends

Aviation ABS has played an important role in aviation finance that is only going to expand moving forward. Since the advent of aviation ABS, the ratio of aircraft owned versus leased by airlines has shifted dramatically. In the early 2000s, it was typical for airlines to own the majority of their aircraft outright.

Today, most of the world's fleet is closer to a 50/50 split of owned versus leased and trends strongly toward predominantly leased fleets in the future. Because of the abundance of investment-grade rated lessors with access to cheap capital and investors with experience and familiarity with aviation ABS deals, the incentive for airlines to own aircraft for any length of time continues to erode.

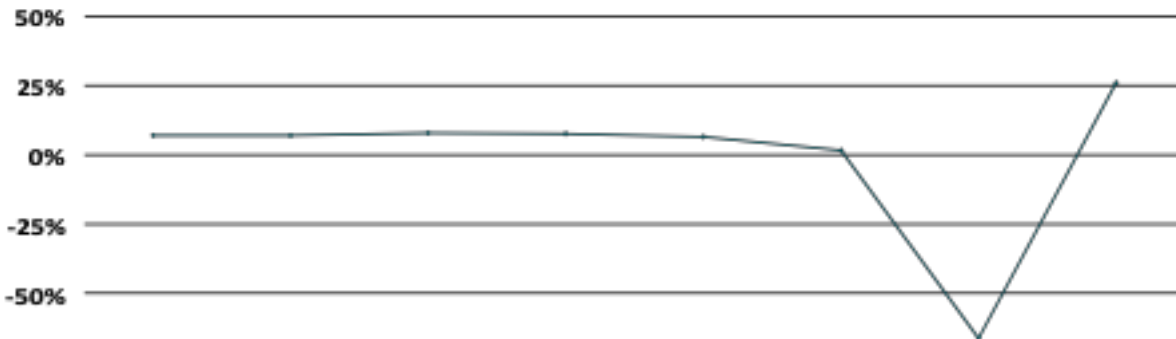
Emerging from the pandemic downturn, aviation ABS deals only needed refinements of an already stable structure to interest investors again.

The most significant changes were some additional investor protections, the makeup of the portfolios, the airlines, and the regions responding to a new perception of risk in the industry. The deals closed to date in 2021 have been 'debt only' deals in which the Issuer retained the E-note. It may take some time for an 'equity deal' to emerge and even longer for the return of the tradeable E-note, which was prevalent from 2018 to 2020.

** summary of PHENIX AMERICAN 2021 Trend report for Aviation Asset Backed Securitization Industry,



Passenger Traffic Percentage Change (2014-2021)



A Model That Worked

There were several factors that worked to sustain aviation ABS through the pandemic. For an aviation ABS deal to default, it must miss an interest payment on the most senior series of notes, Series A in most cases. The structure of the deals and the built-in debt protections meant that no deal defaulted during the pandemic and all structures reacted as modeled—though no model had contemplated a downturn of this magnitude.

The availability of liquidity facilities had been designed to cover nine months of senior interest payments, usually Series A and Series B. Despite the availability of these liquidity facilities, very few ABS deals required them, and those that did repaid what was drawn in full.

Government assistance to the airline industry certainly played a role in maintaining cash receipts for the aviation ABS structures. The pandemic showed that if broad economic conditions reached an extreme that could challenge the aviation ABS structure's many built-in protections, governments would act as funders of last resort.

We now know it takes a very long time, with very little cash coming in for Operators, for an aviation ABS

deal to default, and none did. From the aviation ABS point of view, what matters is income that comes from the Operators leasing the assets under contract. Depending on their overall financial stability, they either continue making lease payments or they do not. Without substantial passenger travel, airlines were largely able to continue making lease payments due to a combination of the airline's financial depth, government relief, access to liquidity facilities, and requests for temporary accommodations. There were enough safety valves in the system to sustain aviation ABS through a long spring, summer, and autumn with extremely low passenger traffic income.

Government relief in the U.S. included forgivable loans made under the Paycheck Protection Program (PPP) and The Coronavirus Aid, Relief, and Economic Security (CARES) Act. Accommodations negotiated by aviation ABS deals included:

- Restructuring of leases Deferral of lease payments
- Credit facilities - borrowing power to get ABS deals through the crisis
- «Power-by-the-hour» agreements - whereby lease payments are paid only for the time aircraft is

actually operating

- Hand backs - aircraft returned to the Lessor ending lease payments

Air Freight

One bright spot was that the Covid-19 shutdowns induced an increase in airfreight. With millions of people under stay-at-home orders worldwide, unable to travel, attend large events, or even, in many cases, go out to dinner, excess household cash fueled an unprecedented amount of online shopping. Consumers, forced to stay largely at home for months, sought to improve their surroundings by ordering large furnishings, appliances and other consumer goods.

Cargo traffic was up 4.4% in Q1 2021 from where it was pre-pandemic. To meet the demand and use grounded aircraft, some passenger planes were temporarily modified to accommodate freight. Still, the business and vacation passenger traffic that sustains the aviation industry was all but shut down. Money that was normally spent on travel was being spent on homes, cars, and expensive creature comforts or was simply piling up in bank accounts.

Quick Recovery

Airline revenues, which had hit rock



The original seller, in the role of Servicer, manages the aircraft and maintains the working relationship with the Operators. This includes interfacing with lessees, remarketing assets for sale or lease, and arranging for maintenance providers when necessary.

The Managing Agent does everything else, including the critical function of investor reporting. Every month, the Managing Agent reports to investors on the cash that has come in from lease payments and sales, calculates the flow down the waterfall and allocates that cash to the investors.

Adherence to Trust Indenture

The role of the Managing Agent is to ensure that everything that occurs is in adherence to the Trust Indenture of the deal, the governing document of the aviation ABS. The Indenture dictates what can and cannot happen in the operation of the aviation ABS. It is a highly restrictive document with debt covenants and restrictions on how funds received can be applied. The Managing Agent must monitor and comply with all the provisions of the Indenture on an ongoing basis.

The Managing Agent acts in many ways as the gatekeeper for the deal, making sure that everything happens how and when it should, in accordance with the Indenture. From start to finish, the Managing Agent shepherds the deal in all its provisions, from managing incoming cash to meeting with the Board of Directors quarterly to reporting on the performance of the company to investors.

The Managing Agent must be extremely accurate in every

aspect of operations, calculations, and interactions with investors. Knowledge of the eccentricities of the aviation ABS landscape and the intricacies of adhering to the provisions of a Trust Indenture are key. A Managing Agent's experience and longevity in the role is the paramount consideration for the Issuer who engages them.

The Managing Agent must operate within a robust controls environment. The International Standard on Assurance Engagements 3402 (ISAE 3402) is an international assurance standard that provides assurance to a service organization's customers that the organization has adequate internal controls.

Division of Labor

The Managing Agent enables an optimally efficient division of labor for the aviation ABS in which each participant does their best and highest job.

The Issuer—the creator of the securitization—knows about aircraft, the needs of aircraft Operators, and how large volumes of aircraft must be managed over long periods of time.

The investors—the providers of capital to finance the securitization—know the needs of their stakeholders, the rate of return required to make the transaction worthwhile, and the transparency they need to have confidence in the deal's success.

The Managing Agent is the operational connective tissue that makes the other participants able to work together effectively. In creating a Trust Indenture with inexorable processes proven to produce returns, the Issuer creates an attractive financial instrument for investors. The choice of a

proven Managing Agent to execute the provisions of the Indenture is essential in fostering predictability and the assurance investors need to participate.

Three Distinct Life Cycles of Aviation ABS

Before Covid-19, there were three distinct lifecycles of aviation ABS. The 1990s was aviation ABS 1.0 with billion-dollar issuances and billion-dollar portfolios of aircraft.

Post 9/11, referred to as ABS 2.0, was a more cautious market with smaller issuances and insured (wrapped) deals and saw the advent of third-party equity investors. Following the Great Recession, ABS 3.0 saw the

aviation ABS structure honed for greater investor protections and saw record numbers of issuances year after year. Equity issuances evolved into tradeable equity notes as more and more investors entered the market.

Aviation ABS Post-Pandemic

Aviation ABS 3.5 is the vehicle emerging from pandemic. While there have been some adjustments and added investor protections, there has not been the raft of wholesale changes one might expect following the biggest market shock in aviation history. Lessons were learned from previous shocks with only tweaks needed to make the structures more responsive to cash flow disruptions.

The Covid-19 pandemic has been by far the worst of the three great shocks to the global economy and aviation in the last 20 years. But no major revision were needed to bring investors back to the aviation ABS market.

assets that are left are sold, parted out, or scrapped, depending on their market value.

On the finance side of an aviation ABS deal, investors benefit from a predictable, safe, and steady return on invested capital from lease payments and aircraft sales. Issuers benefit from the proceeds of the deal, a monthly servicing fee, sales fee, and an end of lease compensation fee for managing the aircraft.

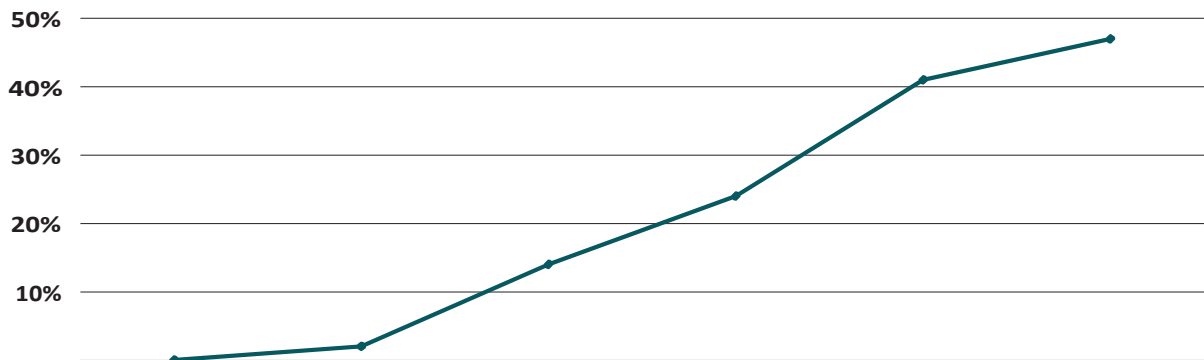
Flexibility for Airlines and Air Freight Operators

Operators of commercial aircraft benefit from the financial flexibility that leasing aircraft offers. Airlines and Air Freight Operators have several options for acquiring aircraft. They can buy the aircraft outright, lease them from a leasing company, finance their purchase through banks, or finance them directly

with Boeing or Airbus. Purchased aircraft may be new from the manufacturer or used—purchased on the secondary market. Airlines may also purchase aircraft as they come to the end of a long lease. An aircraft may have expensive maintenance costs due at the time a lease expires, making it more cost effective to buy the aircraft than to perform the needed maintenance before returning it to the Lessor.

Rather than continuing to own and depreciate the aircraft in its existing fleet, an Operator may decide to enter into a sale-leaseback transaction. by selling a selection of owned aircraft to an aircraft leasing firm which creates and ABS with the aircraft as the assets. Debt and equity notes in the ABS are sold to investors. The portfolio aircraft are leased back to

Share of Leased Aircraft in Aviation Worldwide (1970-2020)



IBA the Operator. The Operator’s lease payments are distributed to the investors. The Servicer manages and maintains the aircraft on behalf of the Issuer.

A sale-leaseback to a Lessor (who may then create an aviation ABS) takes owned aircraft off the Operator’s balance sheet, along with any associated debt, without any change in the appearance or operation of the aircraft. This type of transaction allows the Operator to raise funds and de-lever its balance sheet in favor of fixed deductible lease payments.

Operators may or may not own the aircraft for a sale-leaseback. If aircraft are on order with Boeing or Airbus, the Operator may arrange with a Lessor to take over the order for the purchase price.

The Operator could also have the Lessor purchase the aircraft itself and lease the aircraft at a guaranteed lease rate, typically over a nine or ten year term. If the Operator is stable and has a good credit profile, this kind of sale-leaseback arrangement is very attractive to the Lessor and investors in the ABS.

Third-Party Administration

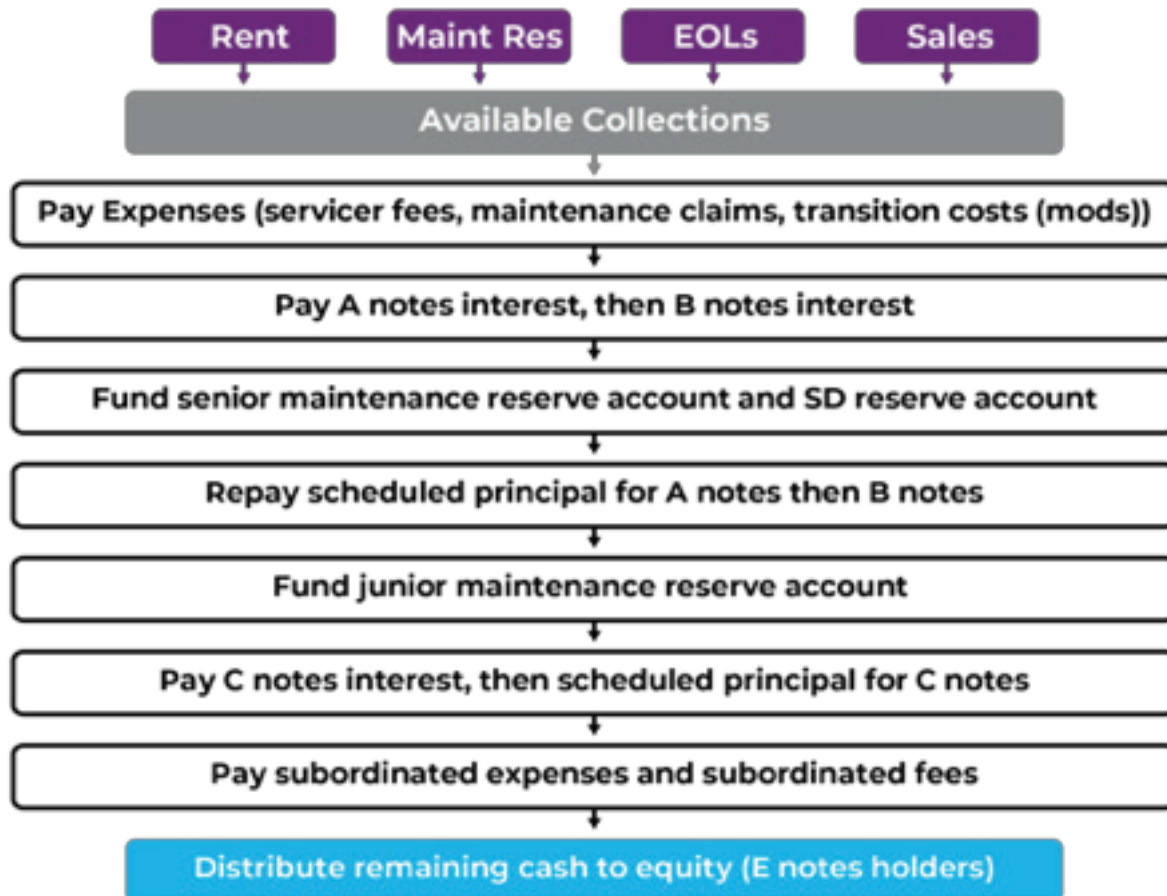
Each aviation ABS deal is its own group of companies and every group needs management. Since, as a group, an ABS deal has no employees other than the appointed members of the Board of Directors, an administrative agent is necessary to execute the provisions of the Indenture. This has come to be known as the Managing Agent role.

The Managing Agent—or administrative agent—looks after every operational concern of the aviation ABS. This includes the administering of the waterfall, tax preparation, accounting, cash management, company secretarial services, and every other back-office process. While doing so, the Managing Agent is also ensuring the Trust Indenture is followed at all times.

The Managing Agent does everything involved in the running of a normal company, adhering to all local and national laws and guidance, with the exception of managing the aircraft themselves.

Typical Waterfall

Every month, the ABS issuer receives cash generated by the underlying aircraft and distributes it through the waterfall



Cash Flow and Investor Income

Investor capital in an aviation ABS may total anywhere from \$250 million to \$1 billion. The securitized pool of assets is leased to passenger airlines or cargo carriers. The investors receive proceeds from the monthly lease payments for the assets through the waterfall dictated in the Trust Indenture. When assets are sold, the proceeds also flow down the waterfall. Typically, expenses are paid first, then Series A and B interest, maintenance costs, A and B principal, Series C interest,

and Series C principal. At the very bottom are the equity investors.

Through the life of an aviation ABS deal, the Servicer is continually interacting with the commercial aircraft market. As an aircraft approaches the end of its service life, the ABS Servicer will consider the maintenance or reconfiguration costs involved in retaining the aircraft. If an attractive purchase proposition is available, the Servicer may propose the sale of the aircraft to the ABS Board. If the

aircraft is on a good lease to an Operator with good credit—Delta Airlines or Emirates, for example—so that a proposed purchase price is enough to repay the aircraft's associated debt, the ABS Board may decide to liquidate that aircraft from the portfolio rather than retain it through the term of the lease.

This is the case with most portfolio aircraft. Normally, very few aircraft remain in the portfolio to the last stage of an ABS deal. Those



ASSET-BACKED SECURITIZATION FOR COMMERCIAL AVIATION*



ABS Structure

An asset-backed security (ABS) is a transferable financial instrument created around a pool of illiquid cash-flowing assets. Securitization allows the Issuer to raise funds from otherwise illiquid assets.

An aviation ABS is a security representing a pool of typically 20 to 30 commercial aircraft or engines (“assets”) in a portfolio created by an Issuer or sponsor, which is then securitized. A governing document called a Trust Indenture is entered into upon closing of the deal.

A typical structure for aviation ABS deals is a Cayman or Bermudan Orphan Charitable Trust. This Trust owns the company that issues the debt. Typically, for tax purposes, subsidiary Irish and/or U.S. companies own and lease the aircraft.

Since an aviation ABS takes the form of a trust, a Trustee is appointed to preside over its operation and protect the interests of the investors. The Trustee is usually the operating bank and is the entity that makes all payments on behalf of the ABS at the

instruction of the Managing Agent, an administrator appointed to perform the back-office functions of the deal in accordance with the Trust Indenture. A Board of Directors is appointed ahead of the closing of the securitization. Typically, the Board consists of two equity appointees and one independent director. The portfolio aircraft are managed and maintained by an aircraft leasing firm, acting in the role of Servicer.

Debt and equity interests in the portfolio are sold to investors, typically pension funds, insurance companies, and other large institutions. The Trust Indenture governs the repayment of debt and all operations of the ABS deal.

The aircraft are leased to Operators, passenger airlines and air freight carriers, that will make agreed-upon lease payments throughout the life of the deal. There is typically a targeted seven-year repayment window for the debt. To mitigate risk, the portfolio is usually diversified by aircraft type, age, region of the leasing Operator and other factors.

Typically, there are three tranches of debt issued at the closing of an

aviation ABS: Series A, B, and C. The Trust Indenture details a priority of payments, called a waterfall, in which monthly cash flows received are paid out for expenses and to investors in order of priority.

Series A and Series B debt are higher in priority than Series C debt. As a result, Series A and Series B debt are considered lower risk than Series C debt. This is reflected in the lower interest rate coupon attached to the higher priority tranches of debt.

An E-note for equity interest is issued at closing and typically receives the lowest priority in the waterfall. E-notes typically have a high interest rate coupon attached, reflecting higher risk. Equity investors tend to be interested in the long game, looking to benefit from the residual value of the aircraft at the end of the ABS cycle, once the debt has been serviced and paid.

Aviation ABS notes are listed on secondary stock exchanges in Ireland, the Cayman Islands and Bermuda and are regularly traded.

with Recording total losses of 47.7 billion dollars, despite improving prospects in 2021, according to what was recently announced by the International Air Transport Association. The data of the Air Transport Association (IATA), and losses in the year 2020 AD amounted to about 138 billion dollars, while the losses amounted to In the year 2021 AD, 52 billion dollars, and therefore these figures show us that the losses of the aviation sector exceeded the losses of all the calamities and economic crises that have previously occurred in this world such as the global economic crisis, the events of September 11, the spread of the SARS virus and other crises.

Many experts in the aviation industry have predicted that if this pandemic continues and the crisis worsens in the coming period, the damage will not depend on the material aspects only, but also psychological for the passengers, and then the airports will enter into a conflict that may lead to the cessation of their commercial activities, which means stopping their commercial activities. An important part of the economic recovery in some countries, as we know with certainty that the aviation industry is one of the tools for the sustainability of trade and economic development, and it is a significant contributor to the success of international trade and its speed of transition.

With the resumption of the international travel industry during the year 2021 AD, the world's airports have already begun to shake off the dust of stopping their activities and facilitate the restrictive procedures for travel, after an almost complete disruption of flights, but the sigh of relief that took place did not last long, as the mutant appeared after another, which was attributed

Countries to impose the necessary precautionary measures and decisions that are in line with their appearance to provide the highest degree of protection from them, so it was not surprising that nearly eight thousand flights around the world were cancelled at the end of the calendar year, Which in normal times before the emergence of this pandemic witnessed the highest level of air traffic in the whole world, and many experts have agreed that had it not been for the emergence of the fifth mutation of Covid-19, it would have been possible for air traffic in this holiday season to approach the size of 2019 AD, for the first time since the beginning of this pandemic.

From my point of view, the hope of the return of air traffic will come back strongly, God willing, in the near future, and what accelerates this is the increase in the availability of vaccines and the progress of vaccination campaigns in the world. The pandemic, where the total estimated doses that were given to protect against the Coronavirus exceeded more than eleven billion doses by the end of March 2022, Which will reassure travellers and open their appetite to travel again for work or tourism, and it is also expected that after the increase in the number of vaccinators in the world, the previously imposed restrictions on movement in many countries will be lifted and this vital sector will be ready to be effectively ready, and one of the most important expected measures and contribution to The recovery of airports and air traffic also measures related to aviation safety, and measures related to public health in the field of aviation, and measures related to security and facilitation, and other economic and financial measures related to reducing operating expenses,

strengthening financial positions by refinancing debts and seeking to introduce loan adjustments to reduce short-term financing costs to a minimum, and ensuring the continuity of strengthening health and security measures to protect the economic recovery.

Also, the recovery movement of domestic air traffic in most countries and the recovery of their airports is growing in parallel with the measures taken to encourage domestic tourism, which contributed to saving this vital tributary, albeit partially, especially with the continued closure of the airspace, which has become a feature in many other travel areas. As for the international transport movement between countries, it is an air movement based on the extent to which the health situation in general has recovered from the effects of this pandemic, And the extent to which travellers from and to them receive the doses that have become mandatory for freedom of travel, so the expectations of specialists in this field indicate that international air traffic will recover with the years 2025 or 2026, but it is feared that the international travel network will be gradually rebuilt by weak airlines that focus first On the points and air routes that were profitable before the epidemic.

In conclusion, many interested people wonder, why were we watching planes in the sky despite the decrease in the number of passengers? In order to answer that, we must know that some airlines are forced to operate their empty flights, and those flights are called ghost planes; In order to preserve its right to use the take-off and landing slots, and so as not to lose its places at airports to competing companies.

Airports in the world, the return of hope



Attia bin Saeed Al-Zahrani
Kingdom Saudi Arabia

Airports in the world are considered one of the vital tributaries of economic development, as they are an economic engine that develops job opportunities and increases economic returns. It is also an investment attraction that contributes to increasing financial flows, and one of the valuable assets in the infrastructure, and one of the important tools in the transport network, as it enhances The movement of passengers and goods throughout the country in

particular and around the world in general, and plays a fundamental role in attracting economic and investment activities, and effectively contributes to the development and development of the economic, social, cultural, tourist and human environment. It is a border outlet with many governmental and non-governmental sectors providing services from through it.

In view of the spread of the Corona pandemic (Covid-19) in the world at the beginning of the year, and the severe damage that this has caused to the joints of the global economy, and a very large impact on all sectors in different countries of the world, the air transport industry has been greatly affected, and with it the operation of airports, The aviation sector has faced a fierce battle against challenges that were the worst since 1944, where the biggest challenge for this industry is the gradual return to reach the levels of 2019 and before, and the damage of this pandemic even to the manufacturers working in the manufacture of aircraft has reduced the European company Airbus Its production increased by nearly 40%. As for the US Boeing

Company, which is basically mired in the 737 Max crisis, its losses deepened with other heavy losses.

The decision of countries to close their borders and put preventive restrictions on the entry of travellers had a significant impact, as this led to a decrease in passenger traffic and a decrease in revenues, which also led to a global halt to commercial activities at airports, and even with the start of restoring the wounds of these huge repercussions losses after the curve was flattened in Some countries and the reopening of parts of their economy, however, indications are that the aviation sector will recover gradually and not quickly, as estimates by the International Air Transport Association "IATA" indicated that the total number of air travellers in 2021 is less than (52%) than it was in 2019. That this percentage rise to (88%) in 2022 AD, it also expected that the number of passengers will return in 2023 to the levels of 2019, and that it will reach about 5.6 billion passengers at the end of this decade, with an annual growth rate of about (3.9%) between 2025 and 2030. The airlines also expected another difficult year

nations, has increased the time it takes to complete travel procedures by 20 to 25 minutes.

10- What are your thoughts on the future of aviation travel in the Arab world? What are your recommendations for bolstering Arab unity in this regard?

Joint action presupposes the existence of parties willing to collaborate in order to accomplish certain aims. I would like to acknowledge the Council of Arab Ministers of Transport and the Council of Arab Ministers of Tourism's agreement in November 2020 to implement the World Health Organization and International Civil Aviation Organization recommendations developed by the governments themselves. The Economic and Social Council made the most recent of these decisions in September 2021, when it decided to replace recognition of immunization certificates with the suggestion of international norms. The Council of Arab Ministers of Tourism welcomed this initiative and created a plan for its implementation. Indeed, His Excellency the Secretary-General of the League of Arab States has directed that these resolutions be implemented expeditiously. At the time, all parties involved attempted to establish mutual recognition of immunization certificates and to alleviate traveler burdens. The European Union has developed a standardized certificate that is valid in all 27 EU member states. At least 33 additional countries, including four Arab states, have joined this certificate to date. If I have a proposal for promoting collective Arab action, it is a simple one: do not rely on unanimity, do not compel those who disagree with the decision, and implement the decisions reached by the countries that agree. States would retain their independence while also finding it advantageous to unite with other States in a certain

procedure, which they might do within the framework of the League of Arab States' decisions.

11- What is your Organization's view on implementing the 2004 Damascus Agreement, which established the framework, regulations, and procedures necessary to ensure the proper implementation of the Arab States' process of liberation?

As I previously stated, when we examine the European Union's experience in establishing a unified European air transport market, we see that the added value created by this market, in addition to the Schengen Agreement, is indicative of what could happen in the Arab world if we follow the same path to establishing a unified Arab air transport market.

12- What initiatives have you taken and joint efforts have you made with the Arab Civil Aviation Organization in light of recent developments in reducing greenhouse gas emissions?

As I have stated, the Arab Air Carrier's Organization has taken a stand on climate change. «We approached my brother Abdennebi Manar about convening a joint meeting on 2 February 2022, bringing together representatives of Arab civil aviation authorities under the auspices of the Environment Committee and representatives of Arab airlines under the auspices of the Environmental Policy Action Group.» This is the first step toward developing a strategy for resolving this issue, in advance of reaching out to additional interested parties and the ICAO General Assembly this fall.

13- The Arab Civil Aviation Organization marked its 25th anniversary. Can you share your thoughts on the organization and your plans for its future work?

Collaboration with the organization has never been closer than it is now and during the pandemic. All of the activities and steps we have already made have been taken in collaboration as of early May 2020. These shared principles have made a significant contribution to ICAO and WHO's global advice. We are also personally involved with the service of those to whom we have handed various files, whether Arab civil aviation authorities or airlines.

The Arab Civil Aviation Organization has become a daily concern for the civil aviation sector. In my opinion, the most dangerous thing that can happen with those involved in joint action is to settle for theories and academic work instead of engaging in the concerns and goals of the members of these organizations or unions. These institutions of joint action have been created by their members to serve them well. When they do, they give themselves the added value of their members. I believe that the Arab Civil Aviation Organization is now. I see it as a successful future, God willing, because it offers added value to its members.

14- After many thanks to Your Excellency for your valuable answers in this interview, we would like one last word.

To begin, I would like to congratulate my brother Abdennebi Manar on adding value to the foundations on which ACAO was built in 1996, and even adding another work that significantly increased its added value. As the Arab Civil Aviation Organization approaches its golden jubilee, I wish it continued success and work for the benefit of Arab civil aviation and all Arab countries. On behalf of the Arab Air Carrier's Organization, I would want to underline my commitment to collaborating closely with the organization in order to accomplish our shared goals.



others to develop sustainable fuel. The other issues, the return to growth and the focus on the economics of employment, require us to reach recovery and then think about growth.

5- What are the priorities of Arab countries in the field of air transport?

There is no doubt that the priorities of the Arab countries in the field of air transport at present are focused on the recovery of the air transport sector and the tourism and travel sector. This depends mainly on reaching the nearest situation we were before the pandemic, but with the necessary preventive measures. The second priority, I think, should be how to put the air transport sector on the track required to deal with climate change, which is currently at the top of the world's priorities. That's in the short term. In the medium term, which can also serve the short term, it is in implementing the 2004 Damascus Agreement on Market Access within the framework of the economic principles established by this Agreement. In this regard, when we look at the experience of the European Union in reaching a unified European air transport market, we see that the added value that this market has given, in addition to the Schengen Agreement, are two indications of what can happen in the Arab world if we adopt the same road map to reach a unified Arab air transport market.

6- What are the current challenges facing Arab countries in keeping pace with the global aviation industry?

I think the question is air transport in particular. Arab airlines hold a very high position on the world airline map if this is the case. Thus, the universality of the Arab air transport industry has been reached because of the tremendous work done by many Arab companies in focusing

on turning to what passengers want to enjoy this experience, not just to transport them. At the level of the aviation industry, production lines have been established in some Arab countries as part of the global equipment chain. This is excellent because, with the globalized economy, competencies in the Arab region must share the global supply chain.

7- Do you not believe that the air transportation industry's climate-sensitive reduction, which has the support of all stakeholders, will hinder the recovery process?

Setting a goal of decreasing or eliminating the negative environmental impact of air travel does not, in my opinion, hinder the recovery process; on the contrary, it accelerates it. People's knowledge of climate change's existential threat has become an intrinsic component of their general thinking. Governments, on the other hand, will take steps to limit emissions significantly, whether physically or by other means.

It is in airlines' best interests to prioritize combating climate change, but it is also vital to remind, and even urge, on other stakeholders to take the required actions to achieve this aim. If efforts are limited to airlines, growing costs will surely have a detrimental impact on air transportation, but the largest impact will be on economic growth and job creation, both of which are dependent on air transportation.

8- How can Arab States preserve their achievements in the field of air transport, particularly when it comes to Arab human abilities, which requires regular practice?

All those involved in the sector should strive to train and develop Arab air transport personnel. As a result, all Arab airlines have programs to develop the necessary

skills to operate in this industry, whether at the technical level to train aircrews or at the administrative level to provide excellent customer service. However, maintaining these benefits necessitates two things: The first is a phase during a crisis, when governments must provide a safety net for air transport professionals in order for them to retain their skills throughout a crisis. The second understanding is that the air transport industry, particularly in technical sectors, is a worldwide industry that attracts professionals from all over the world. As a result, people concerned must see that establishing the safety net I stated before, as well as treating human wealth as an investment that must be protected, are inherent and must be prioritized for action.

9- During the COVID-19 crisis, worldwide and regional activities emphasized the significance of health measures to ease travel. How did the Arab airline sector respond to these restrictions?

Unfortunately, many countries' health regulations were taken under the concept of avoiding or even fearing blame, rather than to facilitate travel. As I previously stated, global guidance and guidance have been issued by states themselves through the World Health Organization and the International Civil Aviation Organization. However, many governments have chosen to take distinct pandemic disease measures. As airlines, we are still finding it difficult to keep up. As operators, we must abide by the decisions made by governments. That's exactly what we do. As a result of individual acts, the travel process has gotten more complicated rather than easier.

Of course, the weight suffered by the traveler in downloading several health applications and undergoing repeated tests, as well as the complexities of accepting immunization certificates between

Interview with HE Secretary-General of the Arab Air Carrier's Organization Mr Abdulwahab Tuffaha



1- How would you assess the current state of air transport, especially in the Arab world?

The current air transport situation remains negatively affected by the coronavirus pandemic and its repercussions on all segments of travelers and the overall economic situation. This effect has been felt in the passenger transport sector, while its impact on cargo has been minimal. The Arab world has not distracted itself from these adverse effects but has been more affected than others because restrictions on air transport were on international transport, while restrictions on inland transport were much lower. Since Arab air transport, at a high rate of more than 80%, is global, as opposed to the situation in, for example, the United States and China, the impact of the pandemic has been deeper in the Arab world.

However, despite the evolution of Omicron, we are now witnessing a good relative comeback compared to 2020 and the beginning of 2021. Most Governments have realized that the actions they took in 2020 and early 2021 did not prevent the spread of the epidemic in the way they had hoped. Consequently, the actions taken at the end of 2021 with the emergence of the Omicron axis

were more rational.

2- Can you tell us about the role of air transport in supporting international and Arab efforts to distribute vaccines, medicines and medical equipment?

Arab airlines have done a tremendous job in distributing vaccines, medicines, and medical equipment and operating special flights to bring back passengers stranded in countries around the world because of severe restrictions without giving those passengers a chance to return home. This role has been evident in the repatriation of sailors who have arrived at some ports and detained there for long periods.

3- As the coronavirus pandemic continues, how do you see the future of aviation in the Arab world? What lessons have been learned to cope with the pandemic?

The continuity of Arab aviation and Arab airlines is not in doubt. However, the fundamental question is how to get back to where we were in 2019 with the necessary preventive measures to deal with the pandemic and its current and future developments.

This depends on the lessons Governments have learned from dealing with the pandemic, especially in much of 2020 and part of 2021. To be sure, the whole world has been taken aback by the pandemic. Unfortunately, and all of a sudden, there was a lot of confusion about how to deal with it in the aviation sector, where many governments implemented the same measures that were taken at the beginning of the 20th century when the pandemic of the so-called Spanish influenza spread around the world. The fundamental difference here is that there was no air transport

at all at the beginning of the 20th century, so fighting today's enemy with yesterday's weapons was ineffective and did not give added value to curbing the spread of the epidemic. In the last quarter of 2021, many Governments realized that the pandemic could not be dealt with in the way of centuries. This is perhaps the most important lesson we have learned from the last two years, and the other important lesson to be drawn is that this will not be the last pandemic or the last global crisis. The world is now a global village where Governments have for more than 75 years created international organizations to deal with crises of a transnational nature. «Although these global and regional organizations, of which the Arab Civil Aviation Organization and we are a part, have done everything they can to formulate guidelines, the latter have not received optimal implementation in many countries.» We hope that in the future, in which we ask God not to face a new global crisis, States will seek to benefit more from these organizations they created because that is why they exist.

4- What are the current air transport issues?

Recovery is naturally the priority for the air transport sector. Perhaps just as important, we view climate change as an issue that cannot be reversed. The Arab Air Carrier's Organization and the International Air Transport Association have adopted two resolutions committing international airlines to zero net carbon emissions by 2050. But this requires the concerted efforts of all stakeholders in this sector, from governments that have to repair infrastructure and our partners in the aircraft and engine industry to develop engines and aircraft that can bring airlines to this goal as well as fuel companies and

ACAO 48th Safety Committee Meeting - ASC/48 Hybrid, 22th -23th MAR 2022



The ACAO 48th Safety Committee meeting ASC/48 has been conducted under Hybrid form, in the HQ of ACAO, Rabat, Morocco, the 22 -23 March 2022 from. The meeting has been chaired by Mr. Ali Neemat Rasham representative of the State of Iraq, the Vis Chairperson Mr. Ammous mohamed attended the meeting in person. The secretariat was ensured by Hicham Bennani Safety Expert within the ACAO.

The meeting was attended by a total of 24 participants from 10 States and 3 Organisations.

Eng. Hicham Bennani opened the meeting on behalf of Eng. Manar Abdennebi DG of the ACAO welcoming the participants. He also reminded that the meeting is taking place prior to the ICAO Assembly 41 to be held end of September till the mid October of this year, which requires intensifying efforts to reduce the repercussions of the Corona pandemic on the global air transport industry.

Mr. Ali Nima Rashem, Chairman of the Air Safety Committee, member of the Republic of Iraq, also pointed out the importance of the topics included

in this meeting related to regional initiatives and programs in the field of safety.

In addition to the review of the list of actions and decisions taken as result of the previous session, the meeting adopted a series of recommendations regarding the implementation of the MENA RSOO (outcomes of the 2nd meeting of the Technical Committee), MENA ARCM (Status of the MOU signed) and Action plan aiming supporting the Members States who request it as well as the 2023/2024 plan of ACAO safety activities.

The meeting emphasises also the ACAO part on the achievement of the GASP & RASG SEIs, a series of indicators illustrating that role, has been presented. In addition, the meeting discussed the 5G issue and potential risk to the Aviation in the region. It also pointed out the importance of preparation of the ICAO A41 using the coordination mechanism amended on the light of the lessons learned from its implementation during the ICAO High Level Conference HLCC/21.



The 47th meeting of the Air Transport Committee



The 47th meeting of the Air Transport Committee was held at the headquarters of the Arab Civil Aviation Organization in Rabat (Kingdom of Morocco) on March 23-24, 2022.

The meeting was opened by Mr. Khaled Mohamed Antar, the air transport expert at the organization, on behalf of His Excellency Eng. Abdennebi Manar, the Director General of the organization. He welcomed the members of the committee and the observers from the member states of the organization, as well as the observers from the international and regional organizations. He also congratulated all the participants on the occasion of the seventy-seventh anniversary of the founding of the League of Arab States on March 22, 2022, wishing His Excellency The Secretary-General Ahmed Abou Lgheit and all employees of the League and its affiliated organizations further progress and prosperity. And also, on the occasion of the month of Ramadan.

The meeting was attended by representatives of the Kingdom of Saudi Arabia, the Republic of Iraq, the Sultanate of Oman, the Republic of Sudan, the State of Kuwait, the State of Libya, the Arab Republic of Egypt, the Kingdom of Morocco. The Islamic Republic of Mauritania, as well as representatives of the International Air Transport Association and the Arab Air Transport Association attended.

The meeting discussed several important topics, especially in light of the current conditions the world is experiencing from the Corona pandemic and the Russian-Ukrainian war, and other topics that contribute to improving the economic conditions in the field of air transport.

The committee issued several recommendations on these topics, including:

- 1- Holding a workshop on the Cape Town Agreement 2001, which is related to the registration of aircraft and the actions contained therein, especially in light of the current circumstances.
- 2- Presenting joint working papers on behalf the Arab Group for the 41st session of the General Assembly of the International Civil Aviation Organization (ICAO) to address global challenges and crises that impede the recovery of international air transport.
- 3- Providing support to the various international air transport fields.
- 4- Refer to the indicative guide issued by the Arab Civil Aviation Organization under the umbrella of the League of Arab States for the recovery of air transport during the Corona pandemic.



1st ACAO ATFM Sub-Group Meeting – AASG/1 Hybrid: 28th – 29th March 2022



The 1st ACAO ATFM Sub-Group Hybrid Meeting – AASG/1 has been held during the period 28 and 29 of March 2022. The meeting has been chaired by Mr. Ahmed Aboughallab representative of the State of Saudi Arabia as a result of its election, the vice-chairperson elected was Mr. Sabbari Mohamed representative of the State of Morocco, while its secretariat was ensured by Hicham Bennani Air navigation Expert within the ACAO.

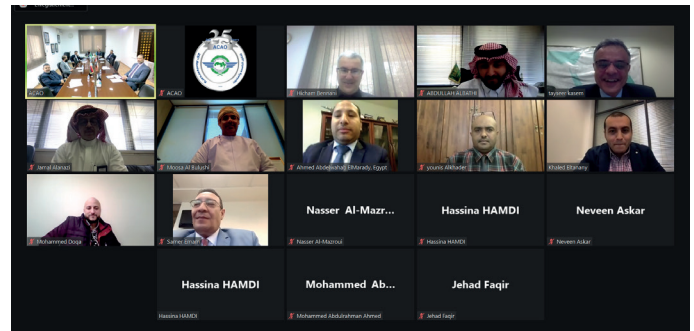
The meeting was attended by a total of 16 participants (6 in-person) from 9 States.

Mr. Manar Abdenebi the Director General of the ACAO opened the meeting welcoming the participants and recalling the importance of the meeting which will tackle challenges on the ATFM within the region bringing up the result of the CNS/ATM study conducted by ACAO on 2015.

The meeting endorsed the ToR of the Sub Group and agreed on the highlines of the proposed ATFM approach presented by ACAO Secretariat. The secretariat presented also a summary review on the ATFM programs run within the MID region based on the multimodal concept.



ACAO 46th Air Navigation Committee Meeting – ANC/46 Hybrid: 30th – 31st March 2022



The ACAO 46th Air navigation Committee Hybrid meeting ANC/46 has been held during the period 30 and 31 of March 2022. The meeting has been chaired by Mr. Tayseer Abdelkarim representative of the State of Egypt, while its secretariat was ensured by Hicham Bennani Air navigation Expert within the ACAO.

The meeting was attended by a total of 28 participants (6 in-person) from 12 States and 3 Organisations.

Mr. Tayseer Abdelkarim Chairperson of the safety committee opened the meeting welcoming the participants and recalling for the impact of the COVID 19 on the aviation and measures taken to face it. In his elocution Mr. Manar Abdenebi the Director General of the ACAO pointed out the importance of preparation of the ICAO A41 using the coordination mechanism amended on the light of the lessons learned from its implementation during the ICAO High Level Conference HLCC/21.

In addition to the review of the list of actions and decisions taken as result of the previous session, the meeting adopted a series of recommendations regarding the implementation of the ATFM (outcomes of the 1st ACAO ATFM SG meeting- ATFM strategic highlines), GNSS (Outcomes of 1st ACAO GNSS meeting- GNSS Strategy) and Over Flight Permit process plan aiming supporting the Members States who request it, as well as the 2023/2024 plan of ACAO Air Navigation activities.

The meeting was a good opportunity to present the outcomes of the MIDANPIRG/19 event. The participants discussed the frequency management challenges, the 5G potential risk on aviation in the region, the cybersecurity concerned threats.

The Arab Civil Aviation Organization participates in the work of the twenty-fourth session of the General Assembly of the Latin American Civil Aviation Commission



The Arab Civil Aviation Organization, represented by its Director General, His Excellency Eng. Abdennebi Manar, participated in the works of the twenty-fourth session of the General Assembly of the Latin American Civil Aviation Commission, which was held from 23 to 25 March 2022 in Montevideo, Uruguay. In the presence of the heads of civil aviation authorities of the member states of the Committee, the President of the Council and the Secretary-General of the International Civil Aviation Organization, the heads and secretaries-general of regional civil aviation organizations, and representatives of countries that have cooperative relations with the Latin American Committee.

Brigadier General Gaetano BATTAGLIESE, National Director of Civil Aviation and Aviation Infrastructure in Uruguay, opened the session with a speech in which he welcomed all the participating delegations, recalling the situation in which this Assembly is being held and the need for collective action by the civil aviation family to facilitate the recovery of air traffic.

The opening session also featured the interventions of Their Excellencies, Messrs. Daniel Armando, President of the Latin American Civil Committee, Salvatore Chiaquitano, President of the Council of the International Civil Aviation Organization, as well as the executive heads of regional organizations, and heads of delegations from the United Arab Emirates, the State of Qatar, the Kingdom of Saudi Arabia and the United States USA, Republic of Singapore, Republic of South Korea and Malaysia.

In accordance with the agenda of the General Assembly, the members of the Latin American Civil Aviation Commission approved the reports of the working committees, and approved the operational plan and program of meetings and training, for the period extending from 1 April 2022 to the end of December 2023.

Brigadier General Gaetano BATTAGLIESE, National Director of Civil Aviation and Aviation Infrastructure of Uruguay, was elected CEO of the Latin American Civil Aviation Commission, as were the candidate nations for the ICAO Council and the Air Navigation Commission.

In his speech delivered remotely during this session,

His Excellency Captain Haitham Misto, Chairman of the Executive Council of the Arab Civil Aviation Organization, thanked Kak for its participation in the twenty-sixth General Assembly of the Arab Civil Aviation Organization last July, and for its participation in the symposium organized on the occasion of the anniversary celebration The twenty-fifth anniversary of its establishment, especially in discussions on ways to enhance cooperation between regional organizations in order to raise global future challenges that air transport will face.

His Excellency also stressed the importance of the role of regional civil aviation organizations in implementing international civil aviation policies, and that cooperation between these organizations is necessary to protect the vital interests of regional and international civil aviation, especially since there are future issues that require continuous cooperation and coordination, to highlight positions on actions taken regarding a global system. Fair to deal with the environmental impact of aviation and reduce gas emissions.

In conclusion, His Excellency expressed his optimism for the continuity of this cooperation with the new president and the General Secretariat of the Latin American Committee, through the improvement of consultation mechanisms on regional and international issues in a way that contributes to the sustainability of the air transport industry. In this regard, he was invited to attend a coordination meeting between the four organizations, AFCAC, ACAO, ECAC and LACAC, hosted by the Arab Group.

During the closing session of this Assembly, the Secretary-General of the International Civil Aviation Organization commended the efforts of the Latin American Commission in the development of international air transport, and renewed his invitation to Member States to participate in the forty-first session of the ICAO Assembly and to contribute to identifying priorities and future goals and adopting a program of work to achieve them.

The thirty-fifth meeting of ACAO's Civil Aviation Security Committee



The Civil Aviation Security Committee of the Arab Civil Aviation Organization held its thirty-fifth meeting in Casablanca, Kingdom of Morocco, from 16 to 18 March 2022. Eleven aviation security officials representing 8 member states of the organization participated in the meeting.

During his opening speech, His Excellency Eng. Abdennebi Manar, Director-General of the Organization, called on the members of the committee to update the priorities and work program of the committee in line with the developments of the international scene. He also called for the need to study topics of common Arab interest, such as cybersecurity, raising awareness and security culture, and managing risks in an international context, characterized by the increasing and growing worldwide conflicts, based on a common approach to address these threats taking into account the need for the exchange of experiences and best practices.

During this meeting, participants discussed developments and measures related to civil aviation security in light of the growing threats resulting from conflicts. The committee adopted the outcomes of the second meeting of ACAO's cybersecurity working group, and also identified the priorities and work program for the 2023-2024 phase, including activities related to capacity building during this phase.

In view of the current developments and emerging threats facing civil aviation security, the Committee has established an advisory team under the umbrella of the Arab Organization to provide technical support and assistance to countries wishing to benefit from the team's expertise related to ICAO security audits.

His Excellency the Director-General of the Arab Civil Aviation Organization holds a meeting with the Director-General of Civil Aviation in Singapore



On the side-lines of the works of the twenty-fourth General Assembly of the Latin American Committee in Uruguay, His Excellency the Director General of the Arab Civil Aviation Organization held a meeting with His Excellency the Director General of Civil Aviation in Singapore on March 23, 2022, during which they explored ways to enhance cooperation by coordinating and supporting positions, as well as organizing joint activities and presenting Grants for Arab cadres. Given that the current memorandum of understanding expired during the month of March 2022, the two parties agreed on the final version of a memorandum of understanding that includes an increase in the number of training grants while retaining the same number of joint training and workshops, With the opportunity to participate in regional and international events organized by one of the parties. This Memorandum of Understanding will be signed during the 27th General Assembly, which will be held on 19-20 May in Rabat, Kingdom of Morocco.

The Director-General of the Arab Civil Aviation Organization meets the Director-General of the National Civil Aviation Agency of the Islamic Republic of Mauritania



His Excellency Eng. Abdennebi Manar, Director-General of the Arab Civil Aviation Organization, met, on Wednesday, March 09, 2022, at the organization's headquarters in Rabat, H.E Engid Abdullah Abbas, Director-General of the National Civil Aviation Agency of the Islamic Republic of Mauritania and his accompanying delegation, as part of a working visit.

The meeting dealt with prospects for joint cooperation and ways for the Arab Civil Aviation Organization to contribute to providing technical support and strengthening and building capacities of Mauritanian staff in areas related to aviation security and safety, air transport, air navigation, and environmental protection in response to the current and future challenges that confront the civil aviation sector.

In this context, His Excellency Eng. Abdullah Abbas Engid stressed the role of the organization in promoting Arab cooperation, as it is a house of expertise that provides technical support in the civil aviation sector to serve the common Arab interests.

A workshop on "the certification of ICAO's National Security Audit Coordinators"



The Arab Civil Aviation Organization organized a workshop on the « Certification of ICAO's National Security Audit Coordinators » under the Continuous Monitoring Approach (USAP-CMA"), in Casablanca / Kingdom of Morocco from 14 to 18 March 2022, with the participation of 13 civil aviation security officials representing 7 member countries.

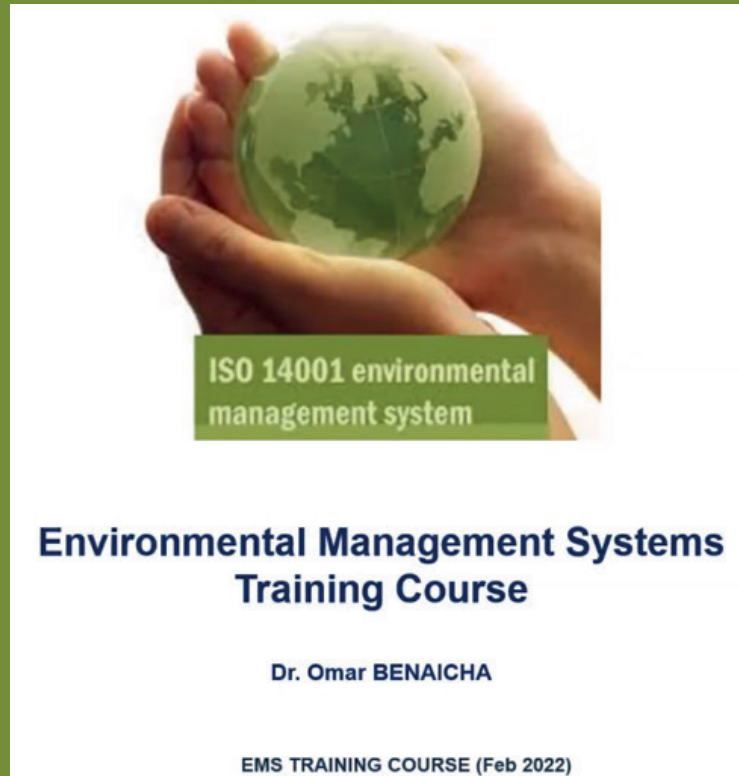
During this workshop, which was moderated by Arab competencies known for their scientific and practical acumen in the field of aviation security, lecturers highlighted the importance and role of coordination in the audit process. They also simulated the process of preparatory works for the ICAO security audit as well as during the conduct of the audit process. Thus, the workshop was definitely an opportunity for the participants to understand:

- Audit stages and audit methodology;
- The coordination and communication stages with the related bodies and the readiness of these bodies for auditing;
- The eight critical components (theoretical and practical), protocol questions and audit questionnaire;
- Compliance/Sustainability Index;

This workshop falls within the framework of the contribution of the Arab Civil Aviation Organization to the wide-ranging efforts and measures undertaken by the International Civil Aviation Organization and its Member States in implementing the objectives of the Global Plan for Civil Aviation Security.



A training course on environment and gas emissions related quality (ISO 14064,14069,14001)



The Arab Civil Aviation Organization organized, from February 21 to 23 and from 28 February to 2nd March, 2022, a training course on quality standards related to the environment and gas emissions (ISO 14064, 14069, 14001), via videoconference. Forty-two officials in charge of environmental protection within civil aviation authorities, airport authorities, airlines, and ground handling companies in the Arab region, representing 13 member states of the Arab Civil Aviation Organization participated to this training course.

The course falls within the framework of the Arab Civil Aviation Organization's contribution to the wide-ranging efforts and measures undertaken by the International Civil Aviation Organization and Member States to raise awareness on environment and aviation.

During his opening speech to this workshop, His Excellency Eng. Abdennebi Manar, Director General of the Organization, called for the need to launch a debate on the challenges and difficulties faced by Arab countries in order to implement the environmental management system, and to build up an approach based on control, monitoring, reporting and verification, including the conduct of internal audits of environmental management systems.

In this regard, he expressed the readiness of the general administration of the organization, in coordination with experts of Arab countries, specialized companies, and international and regional bodies, to develop a package of training programs and raise awareness in the field of environment, and to prepare trainers specialized in environmental protection within the Arab region.

This course, which was organized by skilled trainers of a company specialized in studies, training, advisory services and auditing in relation to quality and performance standards aimed to:

- Explain the guidelines of international standards related to environmental management and carbon emission inventory according to «ISO 14064, 14069, 14001»,
- simplify the conduct of internal audits of environmental management systems, inventory direct and indirect emissions, and approaches to control, monitoring, reporting and verification,
- Explain how to establish operational systems to protect the environment.

ICESCO and ACAO Sign a Cooperation Agreement



The Islamic World Educational, Scientific and Cultural Organization (ICESCO) and the Arab Civil Aviation Organization (ACAO) signed a memorandum of understanding to enhance cooperation in the areas of common interest, most notably sustainable development, environmental protection, reducing greenhouse gas emissions, supporting cultural tourism, and publicizing Member States' heritage.

Dr. Salim M. AlMalik, ICESCO Director-General, and Eng. Abdul Nabi Manar, ACAO Director-General, signed the memorandum of understanding, on Monday, February 28, 2022, at the headquarters of the Arab Civil Aviation Organization, in Rabat, in the presence of a number of officials and advisers of the two organizations.

After signing the memorandum, Dr. AlMalik expressed his happiness at this constructive cooperation between ICESCO and ACAO, pointing out that the areas of common interest of the two parties can help them conduct joint result-based studies, programs and practical projects, train and build the capacity of young people in the Islamic world in vital areas, including cyber-security and environmental sustainability.

For his part, Eng. Manar said that memorandum of understanding falls within the strategy of the Arab Civil

Aviation Organization, approved by the 26th Ordinary Session of the Organization's General Assembly, which supports holding partnerships likely to enhance its efforts to achieve its strategic orientations, noting that ICESCO has become a house of expertise, a global hub for scientific competencies from all Muslim countries and an international center for dialogue and human commonalities to build a new world where the values of brotherhood, harmony and peace prevail.

At the conclusion of the signing ceremony, Eng. Manar presented the shield of the Arab Civil Aviation Organization to Dr. AlMalik in appreciation of his efforts and the roles that ICESCO fulfills in its areas of competence.

The memorandum of understanding aims to lay the foundations for cooperation and partnership between the two parties in the fields of environmental protection, reducing greenhouse gas emissions, sustainable development, cultural and sustainable tourism, and publicizing cultural and heritage treasures in Member States by holding joint conferences and seminars in the fields of aviation and tourism, encouraging young people in the Islamic world to join the field of civil aviation, and supporting entrepreneurs in this field.





In his speech, he added that the Corona pandemic (Covid-19) has topped the attention of all countries of the world due to its social and economic effects due to the restrictions imposed on air transport in the region and the world, and therefore everyone has to work towards strengthening air transport to restore its normal movement.

He explained that the agenda of the 64th Executive Council meeting of the organization includes many important topics, which we hope to come out with decisions that benefit the Arab civil aviation system to keep pace with developments in the world of civil aviation through the tools of the Arab organization (air transport, aviation security, air navigation, and safety air and environmental protection) and this is what calls the organization to strive with all its efforts to keep pace with the major global transformations that the civil aviation sector is experiencing.

His Excellency stressed that the Sultanate of Oman, since its accession in 1996 to the organization, has been working through its membership in the Executive Council as well as in its technical committees towards supporting the efforts of the Arab Civil Aviation Organization to achieve the highest levels of cooperation among member states to provide an aviation system that serves the interests of all, stressing the keenness of the Sultanate of

Oman In the continuation of cooperation with the rest of the member states of the Arab Organization in a way that helps to strengthen ties in order to advance joint Arab action in all fields of civil aviation in order to overcome all future challenges in the international civil aviation sector.

In this context, His Excellency the Director-General of the Organization, Engineer Abdennabi Manar, added that the Arab Civil Aviation Organization participated in the international precautionary health measures to mitigate the effects of the Corona crisis, to facilitate the travel process and limit the spread of the epidemic, and proposals were submitted regarding, in particular, the financial aspect and financial support for the industry. Air transport in the Arab world.

He explained that consensus was reached regarding these global procedures at the level of the International Aviation Organization and at the regional level through the League of Arab States so that «there is no significant difference that disturbs or affects the movement of people and goods».

His Excellency highlighted that the hope is that the social and economic aspects that have a significant impact on the Arab region and the world at large will be taken into consideration.



The Executive Council of the Arab Civil Aviation Organization holds its 64th session in Rabat



The Arab Civil Aviation Organization held, on Tuesday and Wednesday February 22 and 23, 2022 in Rabat, the 64th session of its Executive Council, with the participation of the Hashemite Kingdom of Jordan, the United Arab Emirates, the Kingdom of Saudi Arabia, the Republic of Iraq, the Sultanate of Oman, the State of Qatar, the State of Kuwait, the Arab Republic of Egypt, the Kingdom of Morocco, as well as the General Secretariat of the League of Arab States and the Arab Air Transport Association as an observer.

The 64th session of the Executive Council comes in light of signs that the aviation sector in the world is on its way to recovery from the repercussions of (Covid-19), and it also discussed a number of basic points such as following up on the recommendations and decisions of previous sessions of the Council, studying the reports of the technical committees of the organization, discussing The mechanism for coordinating the positions of the member states of the Arab Civil Aviation Organization during international forums, and implementing the strategic objective of promoting the achievements and initiatives of the Arab civil aviation sector regionally and internationally, and the projects of the Technical Support Fund in the field, as well as the organization's regional initiative in the field of training and the long-term environmental goal of civil aviation.

In the opening speech of His Excellency Captain Haitham Mesto - Chairman of the Executive Council and Chairman of the Board of Commissioners of the Jordanian Civil Aviation Regulatory Commission, His Excellency thanked

the Kingdom of Morocco for the generous hosting of welcoming their Excellencies members of the Executive Council in advance of their response to the invitation to participate in this session. The Executive Council indicated that the meeting of the current session in an in-attendance manner indicates the desire of civil aviation leaders to support the organization in its work and objectives despite the challenges that led to the postponement of the meeting for more than two months, He also referred to the agenda and the good initiatives it contains that would advance the system of joint Arab action towards achieving integration and common goals in the Arab civil aviation sector, indicating the need to exert effort, seriousness and perseverance to fulfil the council's full mission in the hope of meeting the aspirations of this important sector, which is one of The most important engines of countries' economy, wishing the meeting success, pointing to the importance of the meeting and the topics on its agenda.

His Excellency the Captain / Chairman of the Executive Council, on behalf of their Excellencies the members, congratulated the Kingdom of Saudi Arabia on the occasion of the Kingdom's founding day, February 22.

The speech of His Excellency Eng. Nayef bin Ali bin Hamad Al Abri - President of the Civil Aviation Authority in the Sultanate of Oman, in which he stressed the need for joint action and concerted efforts to advance the Arab civil aviation industry at the regional and international levels, and work to advance this sector to the highest levels required to achieve the ambition and hopes of our countries Arabic in all activities of the sector.

His Excellency Eng. Abdennebi Manar receives His Excellency Eng. Nayef bin Ali Al Abri President of the Civil Aviation Authority of the Sultanate of Oman and his accompanying delegation



His Excellency Eng. Abdennebi Manar, Director General of the Arab Civil Aviation Organization, received today, Wednesday, February 23, 2022, at the organization's headquarters in Rabat, H.E. Eng. Nayef bin Ali Al Abri, President of the Civil Aviation Authority of the Sultanate of Oman and his accompanying delegation.

The meeting dealt with prospects of joint cooperation and how the Arab organization contributes as the Arab framework organizing the cooperation of Arab civil aviation authorities in providing technical support and training for Omani cadres in the Civil Aviation Authority.

In turn, His Excellency Eng. Nayef Al-Abri stressed the importance of the organization's role in terms of enhancing the capabilities of this sector in the Sultanate of Oman and activating joint Arab cooperation in this vital and important field. He also stressed the Sultanate of Oman's support for the efforts of the Arab Civil Aviation Organization and working to activate new horizons for cooperation.

The Arab Civil Aviation Organization congratulates the Arab Republic of Egypt and praises its role in the field of air transport



The Arab Civil Aviation Organization expressed its appreciation for the effective role of the Arab Republic of Egypt in various air transport activities, appreciating the close cooperation between the Egyptian civil aviation sector and the Arab Aviation Organization in all fields, and the Civil Aviation Authority hosting many training courses in the field of air

transport for a large number of aviation workers in the countries The Arabs, who praised the good reception, organization and hospitality from the Egyptian side.

This came during the meetings of the Executive Council of the Arab Civil Aviation Organization at the organization's headquarters in Rabat, Kingdom of Morocco, on February 22 and 23, in which Dr. Civil aviation in the Arab countries.

The Arab Air Organization, represented by its member states, also congratulated Egypt on its selection as the first Arab and African country to obtain the seat of Vice-

Chairman of the ICAO Environment Committee, as Eng. and an African Arab as Vice-Chairman of the Committee on Environmental Protection (CAEP) of the International Civil Aviation Organization "ICAO", which was unanimously adopted by the member states of the Committee.

The Executive Council discussed the results of the work of the various committees of the organization during the previous period, and the follow-up to the recommendations that were implemented during the general assembly of the organization, which was held in 2021, during which Egypt was elected as a member of all the five committees of the organization, namely, the Committee on Air Transport, Air Safety, Aviation Security, Air Navigation and the Environment.

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

The Arab Civil Aviation Organization participates in the twelfth meeting of the ICAO Committee on the Protection of the Environment in the Field of Aviation



The Arab Civil Aviation Organization participated in the twelfth meeting of the ICAO Committee on Environmental Protection in the Field of Aviation, during the period from 07 to 18 February 2022, via video communication technology due to the exceptional circumstances caused by the emerging Corona virus pandemic. A pre-CAEP/12 briefing was also organized from January 17-21, 2022.

The twelfth session of the 'CAEP' participated in the Arab member states of the ICAO Committee for Environmental Protection: The United Arab Emirates, the Kingdom of Saudi Arabia, the State of Qatar and the Arab Republic of Egypt. He also participated with the Arab Organization as an advisor to the representatives of the Hashemite Kingdom of Jordan, the Republic of Iraq and the Arab Air Transport Association.

This session constituted a distinguished event for the Arab bloc, represented in the selection of Eng. Abdel Ghaffar El-Sayed Abdel Ghaffar Abdel Halim, representative of the Arab Republic of Egypt, as Vice President of CAEP.

During this session, he reviewed the latest developments since the eleventh meeting of the Committee, the processes of evaluating the impact of aircraft noise in the present and the future, including the Corona pandemic, and the upcoming work of the Committee, as well as the reports of the work of working groups of the Committee on Environmental Protection, such as: The Support Group with Forecasting and Analysis The Economic Task Force (FESG), the Modeling and Rules Development Group (MDG), the Long-Term Ambition Target Group (LTAG-TG), the CORSIA Group (WG4), the Fuel Task Force (FTG), the Emissions Task Force (WG3), the The Noise Action (WG1), the Airports and Operations Task Force (WG2)....

The Kingdom of Saudi Arabia hosts the second technical meeting of the Regional Organization for Safety Oversight in the Middle East and North Africa



The Kingdom of Saudi Arabia, represented by the General Authority of Civil Aviation, hosted the second technical meeting of the Regional Organization for Oversight of Aviation Safety in the Middle East and North Africa, with the participation of the International Civil Aviation Organization (ICAO), the Arab Civil Aviation Organization, and officials of aviation authorities in the Member States, at the Ritz Hotel Carlton, Riyadh.

The meeting aims to complete the establishment of the organization, which will enhance the safety program of the member states of the organization in the field of aviation safety oversight.

At the beginning of the meeting, the Executive Vice President for Safety and Aviation Standards, Captain Suleiman bin Saleh Al-Muhaimidi, welcomed the participants from the member states of the organization, hoping that the meeting would yield the best experiences and practices in the field of air safety control in civil aviation, benefit from the expertise and cadres, establish the highest levels of air safety and educate the latest developments

of the group. Regional Aviation Safety in the Middle East and North Africa.

He noted that the meeting was an opportunity to network and reach agreement on agenda items, and to discuss common issues, and thanked the International Civil Aviation Organization (ICAO) for its continuous efforts over the past decade to support the establishment of the Regional Safety Oversight Organization in the Middle East and North Africa (MENA RSOO).

During the meeting, opinions and proposals were exchanged, and coordination and joint cooperation between the civil aviation authorities and authorities in the organization was strengthened.

It is noteworthy that the Regional Organization for Oversight of Aviation Safety in the Middle East and North Africa (-MENARSOO), which is headquartered in Riyadh, aims to enhance the use and development of civil aviation in a safe and effective manner inside and outside the organization's member states, develop guidance materials, conduct studies, training and consultancy.



agreement regulating technical and financial procedures for maritime transport of passengers and goods between Arab countries, and an item on supporting Tourism innovation and smart tourism. A project to establish an Arab ministerial council to be concerned with the affairs of local authorities (municipalities and village councils) in Arab countries was also discussed.

The preparatory meetings for this session concluded on Wednesday, February 09, 2022, with a meeting at the level of senior officials, preceded by two meetings of the Economic and Social Committees of the Council that took place from the 06th to the 08th of the current month.

The Minister of Economy and Trade in the Government of National Unity in the State of Libya, His Excellency Mr. Muhammad Ali Al-Hawij, President of the previous session (108), praised the natural resources of our Arab region and the huge human and material potentials. However, he stressed that these capabilities have not been fully exploited yet. This is due to the fragmentation of economic work, and the lack of integration and consistency of the efforts exerted. There is no doubt that an effective and comprehensive strategy for economic cooperation and development between Arab countries may provide multiple opportunities to achieve the desired development returns.

His Excellency the Minister also stressed the pivotal role of the joint Arab action institutions, as they are the executive arms of the Arab labor system. In this regard, he stressed the importance of these institutions playing the role entrusted to them, and coordinating their work policies and programs in order to ensure integration and comprehensiveness of their efforts, with the aim of achieving the desired goals in the required time and keeping pace with the rapid change in the world around us.

In his opening speech, His Excellency the Secretary-General of the League of Arab States, Ahmed Aboul Gheit, said that the meeting is taking place in light of the continuing challenges imposed by the Corona pandemic, with its repercussions on the efforts engaged to achieve the sustainable development agenda agreed upon by the international community seven years ago, recalling that achieving The Sustainable Development Goals requires new frameworks that take into account the strong relationship between development operations, humanitarian relief and peace efforts.

He pointed out that climate change is a critical existential issue for humanity, because of its significant impacts on lifestyle and the pillars of development and societal peace, and concluded that the Arab world is experiencing a "delicate stage that involves political, security and strategic transformations, as well as health, social and economic transformations, that calls for the

development of mechanisms dealing and responding to these changes," stressing that "the ability to adapt to the accelerating changes is a key feature of the success of countries and governments in the next stage."

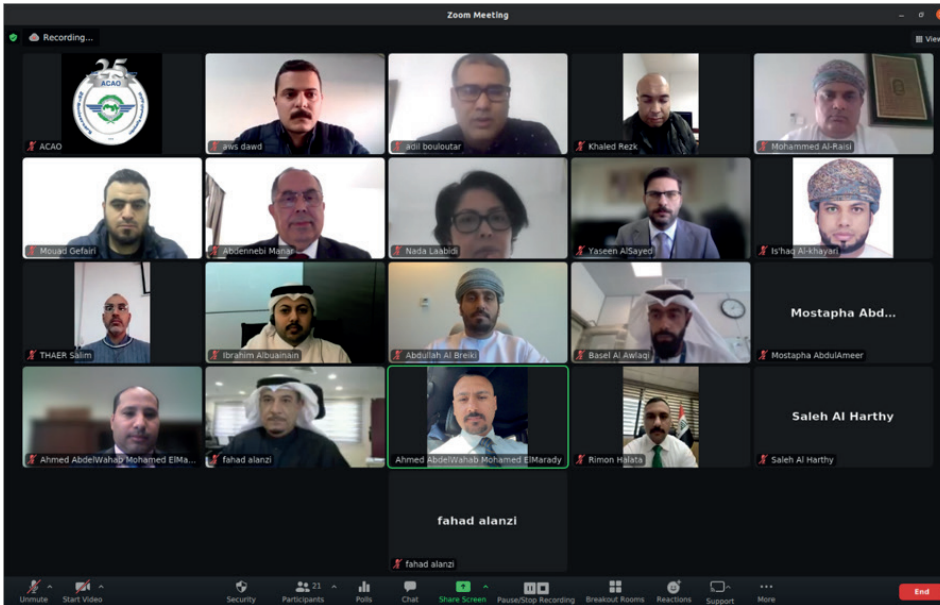
His Excellency praised the great efforts made by the Egyptian State under the leadership of President Abdel Fattah El-Sissi, in preparation for the hosting by Egypt at the end of this year of the 27th session of the United Nations Framework Convention on Climate Change, which would pave the way from Glasgow to Sharm El-Sheikh to confront climate change. On the other hand, this session will represent a great opportunity for Arab countries to present their claims in order to enhance their capabilities to set clear targets and specific dates to fulfill national and international commitments to reduce greenhouse emissions. Aboul Gheit highlighted that the League of Arab States is fully prepared to provide all the necessary support to coordinate Arab efforts in this regard, and to make this global event organized and hosted by Egypt a success. Once again, he congratulated the United Arab Emirates for winning the organization and hosting of the next edition of this event (COP 28) next year. There is no doubt that holding two consecutive sessions of the most important global climate conference, in two Arab countries, will represent an appropriate ground for the Arab countries to consolidate their claims and obtain the support they need regarding increasing national capacities and strengthening healthy ecosystems to face the effects of climate change.

In the context of Egypt presiding over the work of the current session of the Council, Her Excellency Mrs. Nevin Gamea, Minister of Trade and Industry, gave a speech in which she said that the Arab Republic of Egypt attaches great hopes to this session to come up with positive decisions that enhance the achievements and gains made within the framework of Arab social and economic work that requires more cooperation, coordination and development in all areas of joint Arab action.

Jameh highlighted that despite the progress that has been made in implementing the Greater Arab Trade Area and removing many obstacles to trade exchange between the Arab member States in the region, there is still a long way to go to overcome the difficulties and obstacles facing the joint Arab economic integration, which will be achieved by the declaration of the Arab Common Market, that will serve the interests of the Arab nation as a whole.

Her Excellency affirmed the keenness of all parties to reach positive results and practical decisions that take into consideration the rapid and successive changes witnessed by the global economy at the present time, and whose direct and indirect effects are reflected on the Arab economic and social conditions.

The second meeting of ACAO's cybersecurity working group Via videoconference



Rabat- The Arab Civil Aviation Organization held, on February 9, 2022, the second meeting of the cybersecurity working group via videoconference. Twenty-three experts representing eleven member states of the organization and regional organizations participated to this meeting.

This meeting falls within the framework of the contribution

of the Arab Civil Aviation Organization to the wide-ranging efforts and measures undertaken by the International Civil Aviation Organization and its Member States in the implementation of the decisions issued by the ICAO Assembly at its fortieth session, especially with regards to the implementation of the Global Plan for Civil Aviation Security.

During his opening speech to the meeting, His Excellency Eng. Abdennebi Manar, Director General of the organization, stressed the need to enhance awareness and spread a cybersecurity culture among employees and workers in the aviation system, as well as the importance of exchanging

information and best practices to address security challenges at the regional and local levels, and the need for developing a package of relevant training programs.

During this meeting, the priorities set for the work of the cybersecurity working group in terms of strengthening Arab capabilities in this field were discussed.

ACAO's participates to the 109th session of the Economic and Social Council



The works of the 109th ministerial session of the Economic and Social Council of the League of Arab States were concluded on Thursday, February 10, 2022, at the headquarters of the General Secretariat of the League, headed by the Arab Republic of Egypt, with the participation of the Ministers of Finance, Economy and Trade of the Member States. The Arab Civil Aviation Organization participated to these works with a delegation headed by His Excellency Eng. Abdennebi Manar,

Director General of the Organization.

The agenda of the ministerial session of the Council, which included a number of important items, among other things the establishment of the Council of Arab Ministers responsible for educational affairs, the preparation of the economic and social files for the 31st Arab Summit, the Fifth Arab Economic and Social Summit in Mauritania 2023, and the follow-up to the implementation of the decisions of the fourth session of the Arab Summit Development, which was held in Beirut in January 1919, and an item on Arab

international cooperation in the social and development fields.

Other items were also addressed including, the Greater Arab Free Trade Area, the developments of the Customs Union, and the work mechanism of the committees concerned with Arab economic integration, in addition to an item on investment in Arab countries, another on an

A meeting held between the Arab Civil Aviation Organization and the International Civil Aviation Organization office in the Middle East

With in the framework of continuous coordination and cooperation between the General Administration of the Arab Civil Aviation Organization and similar international and regional organizations in order to enhance bilateral and regional cooperation in areas of common interest and in particular, define joint programs and priorities, enhance safety, absorptive capacity, air navigation efficiency, security, protect the aviation environment, avoid duplication and unify efforts in the region, his Excellency Eng. Abdennebi Manar, Director General of the Organization, held a meeting with His Excellency Eng. Mohammed Abubaker Farea, Regional Director of the International Civil Aviation Organization - Middle East Regional Office in Cairo - on Tuesday, February 08, 2022, during which a summary of the joint work plan between the Organization and the Cairo Regional Office was presented. The objectives, priorities and areas of cooperation for the coming years were also discussed, in order to prepare the joint program for regional activities in the various fields of civil aviation.

During this meeting, His Excellency Eng. Manar extended his warm congratulations to His Excellency Eng. Farea on his appointment by the International Civil Aviation Organization (ICAO) to assume the position of Regional Director of the International Civil Aviation Organization for the Middle East.

It is worth noting that the Regional Office for the Middle East covers, according to ICAO's geographical distribution, 15 countries of the region, and coordinates with them to develop the aviation security and safety system in the region, in accordance with the strategic objectives and standards of the International Civil Aviation Organization (ICAO).



Message of H.E Ahmed Abou Algehit Secretary General of the League of Arab States



It is a pleasure to use the occasion of Arab Civil Aviation Day to congratulate and thank all members of the civil aviation sector in Arab countries for their efforts, which have resulted in tangible achievements and contributed to the integration of Arab countries.

This day provides an opportunity to assess the prospects for developing Arab air transport and connecting it regionally and internationally as a critical sector that will undoubtedly contribute to the Arab world's development goals and accelerate the pace of Arab economies' integration and link to the global market.

Despite the severe pressures imposed by the new coronavirus pandemic, we are witnessing a solid return to air transport activity thanks to the increase in vaccination rates and the easing of health procedures at airports. In this regard, I cannot fail to commend the efforts made by Arab governments to strengthen the response to health risks, as they have contributed significantly to the impact of the pandemic.

In this regard, I applaud the Arab Civil Aviation Organization's efforts to speed the return of air transport sector activity to previous levels, particularly the resolutions issued by the General Assembly's 26th session, which called for direct negotiations with states and unions to achieve mutual recognition of certificates of vaccination against the new coronavirus.

In the same vein, as part of Arab efforts to address the economic and social consequences of the novel coronavirus pandemic, the Arab Civil Aviation Organization, the Arab Tourism Organization, and the Arab Air Carriers Organization formed a regional group comprised of their representatives and tourism industry representatives to consider a series of practical measures and plans to aid Arab tourism recovery. In this regard, I look forward to Arab States' support and assistance in implementing these initiatives.



The Arab aviation community celebrates Arab Civil Aviation Day



The Arab Civil Aviation community commemorates Arab Civil Aviation Day on the seventh of February each year, following its official adoption by the Arab Civil Aviation Organization's governance bodies and the League of Arab States' Supreme Coordination Committee for Joint Arab Action.

The Arab Civil Aviation Day commemorates the founding of the Arab Civil Aviation Organization.

The purpose of this day is to raise awareness of the critical role of civil aviation in the social and economic development of Organization Member States, as well as the critical role of the latter in providing a framework for joint action and developing general planning for civil aviation among Arab States with the goal of developing and ensuring its safety, as well as promoting cooperation and coordination among Member States.

This day also provides an opportunity to assess the prospects for developing Arab and regional air transport. The transportation sector is critical to economic life in the modern era and one of the essential requirements for development and. It is a crucial pillar of international trade, tourism, and the link between countries.

Although aviation has been hit the hardest by the global COVID-19 crisis in comparison to other economic sectors, its humanitarian nature has emerged as a result of the continuous transfer of critical products such as foodstuffs, medical supplies and equipment, personal protective equipment (PPE), and vaccines, as well as other products required to operate sensitive supply chains.

This year's Arab Day for Civil Aviation provides an opportunity to highlight the role of the Arab Civil Aviation

Organization in combating the Coronavirus in the Arab region, which aims to coordinate efforts among Arab countries within the framework of joint Arab action by implementing several necessary measures to ensure the virus's containment.

Aviation is not a new economic sector; it is not the source of yesterday or today's events. It is a sector that has seen numerous crises, but there is a glimmer of hope that the sector will recover because it has developed sufficient resilience in the face of crises and will be able to stand on its own two feet again, as aviation remains the unifying force connecting people, places, culture, and commerce.

Since its establishment on February 7, 1996, the Arab Civil Aviation Organization has worked, in accordance with its assigned goals, to open up to international and regional organizations through the signing of several agreements and memoranda of understanding and cooperation, covering the areas of air transport, aviation security, facilities, safety, air navigation and the environment.

Aware of the sector's critical role in Member States' sustainable development and committed to advancing the sector's institutions to regional and global excellence, the Organization continues to propose plans and programs to assist in mitigating the effects of the Coronavirus pandemic, as well as to undertake initiatives that support the sector and increase its productivity and resilience to crises, in order to preserve its gains.

On this occasion, the Arab Organization for Civil Aviation extends its sincere congratulations to the Arab aviation community, wishing all the actors in the sector continued brilliance and success.

The Arab Labor Organization celebrates the fifty-seventh anniversary of its founding



The Arab Labor Organization which is one of the joint Arab action organizations affiliated with the League of Arab States, is unique in its tripartite representation. Its partners are the three parties to production in the Arab countries (governments, employers and workers) together, they form the solid pillars of this great edifice, which was established to achieve noble goals stipulated in the Arab Labor Charter the constitution of the organization through the participation of the organizations of employers, workers and governments in all the activities of the organization and its constitutional bodies; Believing in the importance of the solidarity of the three production parties, and recognizing that cooperation in the field of work is the best guarantee of Arab human rights in a dignified life based on social justice.

The organization stated in a statement on the occasion of the fifty-seventh anniversary of its founding, that the Corona pandemic crisis that the world of work suffers from today, which has entered its third year, has exceeded the effects of the global financial crisis or the so-called Great Depression, and has created an existential threat that transcends just being an emergency health pandemic. As a result, both workers and employers have been harmed, and Arab governments have made every effort to overcome its multidimensional effects.

In the same statement, the organization highly valued the efforts of Arab governments in responding to this unprecedented crisis and mitigating its economic and social consequences in partnership with organizations of workers and employers by consolidating the pillars of effective national social dialogue, which resulted in policies, plans, measures and incentive programs to support economic establishments and protect jobs and incomes. and labor gains, and the Arab Labor Organization seeks to support continuous efforts to address the repercussions of this pandemic and its modifiers, which require qualitative successive interventions that keep pace with the development and spread of the virus and its modifiers according to the available resources and capabilities, and necessitate a rearrangement of priorities at the national and Arab levels.

On the basis of its national responsibility, the Arab Labor Organization affirmed its commitment to its duties, and its continuous readiness to provide all possible technical support to governments and social partners to contribute to building and developing participatory, comprehensive and sustainable recovery policies, so that they are more able to withstand any future emergency crises, through the distinguished Arab social dialogue platform. Which provides an opportunity for a better Arab integrated reconstruction.

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

<p>Workshop on competition between airlines</p> <p>Rabat 16-20 May</p>	<p>ICAO/ACAO SSP WS</p> <p>Casablanca 23-27 May</p>	<p>Arab Aviation Security Forum</p> <p>Rabat 23-25 May</p>	<p>Workshop on ICAO new Emission standards</p> <p>Rabat 30-31 May</p>	<p>Workshop on ICAO new Emission standards</p> <p>Rabat 1-3 June</p>
<p>ACAO/ICAO FREQUENCY MGMT WS</p> <p>Casablanca 6-10 June</p>	<p>Workshop on ACI Airport Carbon Accreditation</p> <p>Rabat 6-10 June</p>	<p>Seminar on Fatigue risk management (FRMS)</p> <p>Virtual 13 June</p>	<p>Regional Seminar on Facilitation</p> <p>Casablanca 13-15 June</p>	<p>Seminar on Civil Military Coordination</p> <p>Virtual TBD</p>
<p>ACAO/ICAO Seminar on Team Resource Management (TRM) Crew Resource Management - CRM</p> <p>Virtual 19-23 June</p>	<p>Negotiation skills course</p> <p>Cairo 24-28 July</p>	<p>Symposium on Surveillance Techniques</p> <p>TUNIS 5-7 July</p>	<p>2nd Regional Seminar on Innovation and Cyber security</p> <p>Marakkech 5-7 September</p>	<p>Course on the economics of air transport</p> <p>Rabat 19-23 September</p>
<p>Active workshop on Environment</p> <p>UAE 17-19 September</p>	<p>GANP NANP WS</p> <p>CAIRO 14-17 November</p>	<p>Train the trainer course on environment</p> <p>TBD 21-25 November</p>	<p>WS Passenger Rights protection</p> <p>Cairo 27-30 November</p>	<p>WS Passenger Rights protection</p> <p>Cairo 1 December</p>
<p>DRONE Symposium</p> <p>CASA/Marrakech 5-9 December</p>		<p>ACAO/ICAO Ground Handling + Dangerous Good</p> <p>CASABLANCA 12-15 December</p>		



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

On the late 7th February, we celebrated the Arab Aviation Day to commemorate the 26th anniversary of the establishment of the Arab Civil Aviation Organization. It was an opportunity to recall the efforts made by our predecessors to strengthen the aviation system in Arab countries and to play their role for a sustainable development both at the regional and international levels.

His Excellency the Secretary-General of the League of Arab States, Mr. Ahmed Aboul Gheit, issued a statement on this occasion congratulating all members of the civil aviation sector in Arab countries. He also praised the efforts made by Arab governments in enhancing their response to confront health risks related to the Corona pandemic, and those made by the Arab Civil Aviation Organization to accelerate the pace of restart to enable the air transport sector to reach its previous activity levels; He emphasized in particular the decisions issued by the 26th session of the General Assembly

of the organization, that called for entering into direct negotiations with countries and unions to reach mutual recognition of certificates of vaccination against the emerging corona virus. His Excellency the Secretary-General noted the vital role of the air transport sector's Civil aviation in achieving development goals in the Arab world, and accelerating the pace of integration of Arab economies while linking them to the global market.

The statement issued by the organization on this occasion confirmed that the latter pursues its path in proposing and implementing plans and programs to help confront the effects of the Corona pandemic, and to carry out initiatives that support the sector and raise its productivity and ability to withstand crises, in order to preserve its gains, in cooperation with international and regional organizations in the fields of air transport, civil aviation security, facilitation, air navigation safety and environmental protection.

Our celebration of the Arab Civil Aviation Day comes at a time that has witnessed a decline in the spread of the Corona pandemic, and where countries have been relieving health measures and started opening borders, thus allowing the gradual lifting of restrictions on flights, and the movement of passengers and goods; The forecast show a positive rate and a continued growth in terms of air traffic as we are about to witness the start of this year's summer flight program operated by air carriers.

And as much as we are optimistic about the recovery of air transport, as much as we are aware of the need to speed up the digitization

of data and documents related to health control of passengers, in order to reduce the time required for travel procedures at airports and operate flights on time; It is also necessary to speed up the digitization of air freight, especially since the air transport industry's expectations in the short term indicate that passenger traffic may reach 83% this year compared to the figures recorded in 2019, and will exceed this number in the beginning of 2024, while the volume of air cargo in ton-kilometers increased last year by 6.9% compared to 2019.

In the same period, the interest of all actors in the civil aviation sector is focused on mitigating the effects of air transport activity on the environment, by intensifying studies, research and experiments, including improving the efficiency of aviation systems, air navigation management systems, designing advanced aircraft with less weight and more efficient propulsion systems. This comes in addition to the use of alternative fuels, as well as the implementation of trade and compensation schemes for emissions.

The International Civil Aviation Organization, which places the issue of environmental protection among its priorities, is working hard for its part to organize a high-level meeting on the feasibility of setting an ambitious, long-term global goal in the field of international aviation, during the second half of July, the outputs of which will have an important impact on the decisions of its General Assembly scheduled on the coming fortieth of October.



President of the General Assembly of the Arab Civil Aviation Organization

His Excellency

Mr. ALI HAMIEH

Minister of Public Works and Transport in the Lebanese government



His Excellency

Mr. Haitham Mesto

Chairman of the Board of Commissioners of the Civil Aviation Regulatory Authority Hashemite Kingdom of Jordan
- Chairman of the Executive Council of the organization -

Executive Board Members 2021 – 2023



His Excellency Mr. Yousef Al-Fawzan

General Director of Civil Aviation

State of Kuwait

- Vice-President of the Executive Council of the organization -



His Excellency Mr. Saif Mohammed Al Suwaidi

Director General of the General Authority of Civil Aviation

State of United Arab Emirates

- Member of the Executive Council of the organization -

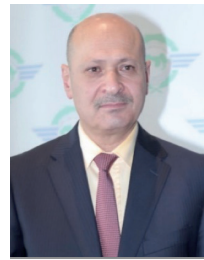


His Excellency Mr. Abdulaziz bin Abdullah Al Duailej

President of the General Civil Aviation Authority

Kingdom of Saudi Arabia

- Member of the Executive Council of the organization -



His Excellency Mr. Nael Saad

Head of the Civil Aviation Authority

The Republic of Iraq

- Member of the Executive Council of the organization -



His Excellency Eng. Nayef bin Ali bin Hamad Al Abri

Undersecretary of the Ministry of Transport, Communications, and Information Technology for Transport.

Sultanate of Oman

- Member of the Executive Council of the organization -



His Excellency Mr. Mohammed Faleh Al-Hajri

The person in charge of conducting the work of the General Authority of Civil Aviation

State of Qatar

-Member of the Executive Council of the Organization-



His Excellency Mr. Ashraf Noweir

Head of Civil Aviation Authority

The Egyptian Arabic Republic

-Member of the Executive Council of the Organization-



His Excellency Mr. Zakaria Ben Ghazi
Director General of the Directorate General of Civil Aviation

The Kingdom of Morocco

-Member of the Executive Council of the Organization-

Creation

The Arab Civil Aviation Organization is a specialized organization affiliated to the League of Arab States that aims to strengthen cooperation and coordination between Arab countries in the field of civil aviation and its development. It was established on February 7, 1996 when its agreement to establish it came into force, and its first general assembly was held on June 4-5, 1996.

VISION

An effective entity with a supportive approach to the march of the Arab civil aviation sector towards leadership

MESSAGE

Supporting the Arab civil aviation sector towards leadership, coordinating between member states, defending their interests, developing their capabilities, providing advisory and training services, supporting them in regional and international forums, and publicizing and being proud of their achievements.

VALUES

Commitment: achieving the desired goals and results.
Impartiality and objectivity: impartiality and concern for fairness and preservation of the common interest.
Efficiency: the optimal use of the most appropriate resources in achieving the objectives of the organization.
Credibility: the obligation to provide accurate information in a timely manner and to clarify its sources transparently.
Affiliation: Institutional and regional loyalty to the organization.

GOALS

The purposes and objectives of the Organization are to provide the civil aviation authorities of the Member States with a framework for joint action to:

- Develop a general planning for civil aviation among the Arab countries in order to develop and ensure its safety.
- Promote cooperation and coordination between Member States in the field of civil aviation and lay the foundations for this to be of a unified nature.
- Work on the development and development of Arab civil aviation in a way that responds to the needs of the Arab nation in safe, sound and regular air transport.

ARAB AVIATION

General Supervision

Eng. Manar Abdennebi

DG, ACAO

Editor in Chief

Mr. Ibrahim Bennadi

Editorial Board

Mr. Khaled Mohamed Antar

Ahmed

Eng. Adil Bouloutar

Hicham Bennani

Finance and Logistics

Mr. Faysal Benssliman

Imprimerie

All Print Pub

Agdal

E-mail:

acao@acao.org.ma

Website:

www.acao.org.ma

Postal Address:

PO Box 5025 Rabat / Souissi the

Kingdom of Morocco

Phone:

(+212)537 658340/658323

Fax:

(+212)537 658111/658154

No. Legal Deposit:

165/2000

ISBN:

ISSN 1119 - 3053

ALL rights reserved

2022



المنظمة العربية للطيران المدني
Arab Civil Aviation Organization

ARAB AVIATION

ISSUE
46

Periodic Magazine Issued by the Arab Civil Aviation Organization

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

www.acao.org.ma
acao@acao.org.ma



/ArabCivilAviationOrganization



@acao1996



ACAO



/ACAO