

العدد  
51

# الطيران العربي

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: 165/2000 - ردمك: ISSN 111-3053



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

الموقع الإلكتروني

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

رقم الإيداع القانوني

2000/165

ردمك

ISSN 1119 - 3053

الهاتف

(212) 537 658323/658340

الفاكس

(212) 537 658154/658111

العنوان

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

جميع الحقوق محفوظة 2023

# 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.



الهيئة 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



يونيو 2023

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 2021-2024

سعادة السيد سيف محمد  
السويدي

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



المهندس عماد فالح الجلوي  
مدير عام الطيران المدني بالتكليف  
دولة الكويت

- نائب رئيس المجلس التنفيذي  
للمنظمة -



سعادة السيد عماد عبد الرزاق  
الاسدي

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



معالي الاستاذ عبدالعزيز بن  
عبدالله الدعيلج  
رئيس الهيئة العامة للطيران المدني  
المملكة العربية السعودية  
- عضو المجلس التنفيذي للمنظمة -



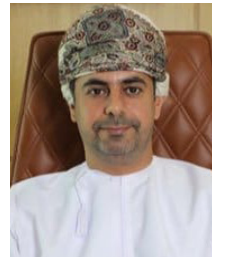
سعادة السيد محمد فالح الهاجري  
المكلف بتسيير أعمال الهيئة العامة  
للطيران المدني  
دولة قطر

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

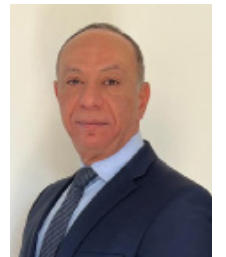
المملكة المغربية

- عضو المجلس التنفيذي للمنظمة -



سعادة الطيار عمرو الشرقاوي

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



## الإِنشاء

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.  
الانتحاء: الولاء المؤسسي والإقليمي للمنظمة.

ورشة عمل مشتركة  
مع الايكاو حول تنفيذ  
البرنامج الوطني للسلامة

مسقط  
27-23 يوليو

دورة أسعار النقل الجوي

القاهرة  
13-9 يوليو

ورشة عن التحقيق في  
الحوادث

الرباط  
13-10 يوليو

ورشة عمل مشتركة مع  
الايكاو حول التحضير  
لمؤتمر الاتصالات الدولي  
لسنة 2023

القاهرة  
8-4 سبتمبر

ورشة عمل مشتركة  
إقليمية حول التهديد  
الداخلي

الرياض  
27-23 يوليو

دورة إدارة المخاطر  
في النقل الجوي

القاهرة  
7-3 سبتمبر

ورشة عمل مشتركة  
إقليمية حول أمن المناطق  
المفتوحة للجمهور 2023

دبي  
20-18 سبتمبر

دورة الإدارة الاستراتيجية  
للنقل الجوي

القاهرة  
14-10 سبتمبر



دورة للمدققين في أمن  
الطيران المدني

الكويت  
10-6 نوفمبر

ندوة إقليمية حول  
الطائرات بدون طيار

المغرب  
5-4 أكتوبر

دورة إدارة المخاطر  
في النقل الجوي

القاهرة  
12-8 أكتوبر

ندوة إقليمية حول الأمن  
السيبراني

الدوحة  
22-20 نوفمبر

قواعد إصدار تصاريح  
النقل الجوي وكيفية  
تطبيقها

القاهرة  
15-13 نوفمبر

ورشة مشتركة مع المؤتمر  
الأوروبي للطيران المدني  
حول تقييم المخاطر

الدوحة  
15-14 نوفمبر

ورشة عمل بشأن الخطط  
الوطنية للدول لخفض  
انبعاثات الكربون

الرباط  
29 نوفمبر-1 ديسمبر

ورشة عمل مشتركة مع  
الايكاو حول ادارة السلامة  
الجوية وتحليل بيانات  
الطائرات

المغرب  
24-20 نوفمبر

مختلفة من الاقتصاد، كما يساهم في تحسين جودة حياة الأشخاص. وقطاع النقل بصفة عامة هو عصب الاقتصاد في أي دولة، وشبكات الطرق بمختلف أنواعها برية كانت أو بحرية أو جوية، هي شرايين الحياة لهذا الاقتصاد، ولاسيما إذا كانت هذه الشبكة متكاملة ومتطورة، بل إن غياب هذه الأخيرة يؤثر سلبا على المسار الاقتصادي، والتراجع الكبير لحركة النقل الجوي خلال الجائحة أكبر دليل على ذلك.

كما أن صناعة النقل الجوي ستتأثر لا محالة من الاعتماد على الذكاء الاصطناعي الذي سيتواجد في كل مناحي الحياة البشرية بعد أن أصبح يحاكي القدرات البشرية ويتعامل مع أحداث مستجدة لم تتطرق لها برمجيات الكمبيوتر.

وحسب دراسات قام بها معهد ماكينزي يتوقع أن تضح ثورة الذكاء الاصطناعي ما يزيد عن 15 تريليون دولار أمريكي في الاقتصاد العالمي، وهي فرصة سانحة لقطاع الطيران المدني ليكون له نصيب من هذه الثروة.

الربع الثاني لهذه السنة عاشت تظاهرات إقليمية ودولية تخللتها نقاشات هامة حول التحول الرقمي والذكاء الاصطناعي على مستوى المنظمات المتخصصة لدى جامعة الدول العربية وأيضا على مستوى منظمة الطيران المدني، أكدت ضرورة الاستفادة من هذه التكنولوجيا وضرورة تقنينها تفاديا لمخاطرها ولتكملة أعمال البشر وليس لاستبدالها.

ليتجاوز 89% مما كان عليه سنة 2019. وقد تم تشغيل حوالي 84% من أسطول الناقلات العربية خلال سنة 2022.

كما أن الحركة الجوية التي سجلت خلال الربع الأول من هذه السنة عرفت ارتفاعا ملحوظا بالمقارنة مع سنة 2022 من حيث إيرادات المسافرين بالكيلومتر. التوقعات تؤكد أن هذه المؤشرات ستستمر في الارتفاع لتقترب سنة 2023 من تلك التي سجلت سنة 2019، على أن يتم تجاوزها سنة 2024. ونأمل أن تعود حركة الطيران التجاري الى ما كانت عليه ما قبل الجائحة قبل نهاية السنة الحالية، وأن يتجاوز الطلب عروض شركات النقل الجوي، بفضل الترتيبات التي عكفت عليها سلطات الطيران المدني وأصحاب المصلحة.

وبقدر ما نستبشر خيرا بهذا الانتعاش، بقدر ما ندرك ضرورة التسريع برفع التحديات التي أقر بها المنتظم الدولي لتفادي الانتكاسة التي عرفها العالم وخاصة نشاط النقل الجوي خلال الجائحة.

من أبرز هذه التحديات استعمال التكنولوجيا والتحول الرقمي والذكاء الاصطناعي، الذي دخل جميع القطاعات سواء الاقتصادية، الاجتماعية وحتى الخدمية، وأصبح يغطي نطاقا واسعا من جوانب الاقتصاد مما أعطاه وصف الاقتصاد الرقمي، بحيث أصبح بمثابة الوجه المتطور للاقتصاد التقليدي وليس فقط أحد قطاعاته. حيث يساهم في تطوير قطاعات



المهندس/عبد النبي منار  
مدير عام المنظمة العربية للطيران المدني

يحل علينا فصل الصيف لسنة 2023، ونحن نتطلع إلى أن يبلغ نشاط النقل الجوي مستوياته التي حققها ما قبل الجائحة، بعدما سجل ارتفاعا هاما سنة 2022. الإحصائيات الصادرة عن الجهات المختصة من سلطات الطيران المدني والمنظمات وكذلك من أصحاب المصلحة تشير إلى أنه بتمت سنة 2022، تجاوزت إيرادات المسافرين بالكيلومتر عالميا 68.5% مقارنة بمستويات سنة 2019، بعد ان انخفضت الى حوالي 41.7% مما كانت عليه سنة 2019، وبلغ الطلب 72% من العرض بالمقعد الكيلومتر، بما يعادل 78% كمعدل للحمولة، وارتفع مؤشر الربط الجوي الدولي إلى 85% من سنة 2019، في حين أن النقل الجوي الدولي للبضائع ضل في نفس المستوى الذي كان عليه قبل الجائحة، إذ تضاعف بأقل من 2% حركة نقل المسافرين والبضائع هاته تطلبت تشغيل حوالي 90% من اسطول الطائرات. المنطقة العربية وحسب الاتحاد العربي للنقل الجوي، عرفت بدورها ارتفاعا في عدد المسافرين





## الاجتماع الثالث لآلية التعاون الإقليمي للتحقيق في حوادث الطائرات والوقائع بمنطقة الشرق الأوسط وشمال إفريقيا (MENA ARCM / 3)

MID-RASFG/3



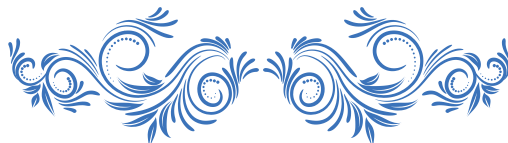
ICAO



وتناول الاجتماع مجموعة من المواضيع من أهمها التقدم المحرز في مجالات التعاون، وتحديثاً للبيانات المجمعّة فيما يتعلق بالتحقيق في الحوادث / الوقائع، وإجراءات برنامج المساعدة الفنية في ظل آلية التعاون الفني في ميدان التحقيقات، بالإضافة الى لمحة عامة عن الأحداث / الأنشطة القادمة.

حضر حوالي 30 مشاركاً الاجتماع وحضر أكثر من 200 مشارك الندوة، التي قدمها متحدثون من المنظمات (منظمة الطيران المدني الدولي، اتحاد النقل الجوي الدولي، ... إلخ) الدول (الإمارات العربية المتحدة، المملكة العربية السعودية، المغرب، الولايات المتحدة، ...) والصناعة (بوينج، إيرباص، الخطوط الجوية، ... إلخ).

في إطار تعاونهما ضمن مشروع بناء القدرات نظمت المنظمة العربية للطيران المدني الدولي بالاشتراك مع منظمة الطيران المدني الدولي الاجتماع الثالث لآلية التعاون الإقليمي للتحقيق في حوادث وحوادث الطائرات في الشرق الأوسط وشمال إفريقيا (MENA ARCM / 3)، التي استضافتها الهيئة العامة للطيران المدني لدولة الامارات في دبي، الإمارات العربية المتحدة، 2 مايو 2023. بالتزامن مع هذا الاجتماع، تم تنظيم ندوة حول مستقبل سلامة الطيران والتحقيق في حوادث الطائرات بالفترة 3-4 مايو 2023. كان الهدف الرئيسي للاجتماع هو مناقشة الرؤى المحفزة للتفكير في مجال السلامة والتحقيق في الحوادث وتبادل الأفكار والحلول.



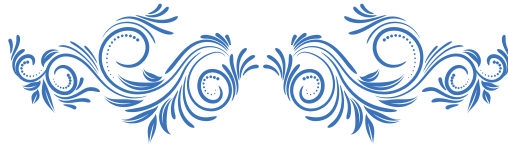
## الاجتماع الرابع والعشرون للجنة البيئة في مجال الطيران المدني



وخلال هذه الدورة للجنة، تداول المشاركون المستجدات والمواضيع ذات الاهتمام المشترك بين الدول العربية المتعلقة بحماية البيئة في مجال الطيران المدني، ومخرجات فرق العمل وألويات اللجنة للفترة 2023، وكذلك متابعة تنفيذ برنامج الدعم والمساعدة الفنية. كما اعتمدت اللجنة بعض التوصيات لتعزيز حماية البيئة بالمنطقة العربية بما فيها أنشطة بناء القدرات لفائدة الدول الأعضاء.

نظمت المنظمة العربية للطيران المدني الاجتماع الرابع والعشرين للجنة البيئة بالرباط خلال الفترة الممتدة من 3 إلى 5 مايو 2023. حيث عرف هذا الاجتماع مشاركة 21 خبير يمثلون 9 دول أعضاء بالمنظمة. بالإضافة إلى الاتحاد العربي للنقل الجوي.

وفي كلمته الافتتاحية، دعا سعادة المدير العام للمنظمة إلى ضرورة مواصلة الجهود وتعزيز التعاون وتبادل الخبرات بما يعزز التكامل العربي ويحقق الاستفادة من تجارب الدول فيما بينها في ظل التحديات والمستجدات المتعلقة بالبيئة. وكذلك إلى تظافر الجهود بين الدول الأعضاء للدفاع على مصالح الدول العربية خلال المحافل الدولية التي ستعقد خلال السنة 2023.



## تنظيم دورة تدريبية حول "الضبطية القضائية" بالقاهرة

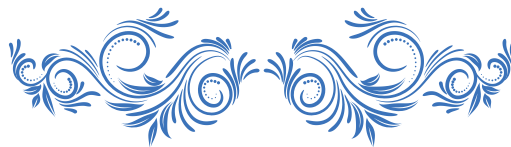


المدني، وقام بإلقاء المحاضرات الدكتور فتحي غنيمي، أستاذ القانون الدولي العام بجامعة القاهرة.

جدير بالذكر ان هذه الدورة تأتي في إطار التنسيق بين المنظمة العربية للطيران المدني وسلطة الطيران المدني في جمهورية مصر العربية، حيث تستضيف السلطة هذا العام 5 دورات تنظمها المنظمة في مجال النقل الجوي.

افتتح سعادة الطيار عمرو الشرقاوي، رئيس سلطة الطيران المدني في جمهورية مصر العربية، دورة "الضبطية القضائية"، التي نظمتها المنظمة العربية للطيران المدني باستضافة كريمة من معالي الفريق محمد عباس، وزير الطيران المدني في جمهورية مصر العربية، من 7 إلى 11 مايو 2023، بمشاركة ممثلي كل من المملكة العربية السعودية، دولة ليبيا، جمهورية مصر العربية والمملكة المغربية.

أشرف على الدورة السيد خالد محمد عنتر، خبير النقل الجوي بالمنظمة العربية للطيران



## ورشة عمل إقليمية مشتركة بين المنظمة العربية للطيران المدني والمؤتمر الأوروبي للطيران المدني واللجنة الإفريقية للطيران المدني حول "أمن الحدود وتسهيلات السفر"



المعنيين بتبادل بيانات الركاب وأمن الحدود ، مثل شركات الطيران والمطارات وسلطات الهجرة ووكالات إنفاذ القانون. وإلى تبادل المعلومات والخبرات وسبل تعزيز التواصل وتبادل المعرفة في مجال أمن الطيران والتسهيلات.

ومن بين الموضوعات التي تمت مناقشتها:

- التهديدات والتحديات الأمنية الناشئة
- أنظمة بيانات الركاب
- قاعدة بيانات وثائق السفر المسروقة والمفقودة
- أدوات وأنظمة مراقبة الحدود
- بناء القدرات وبرامج التدريب
- التعاون الإقليمي والدولي

في الحفل الختامي ، أدلى العقيد دوكيسيمي غناما لاتا ، المدير العام لوكالة الوطنية للطيران المدني في التوغو ، بكلمته الختامية، موجهاً الشكر والتقدير لجميع الأطراف المنظمة على عملهم في الجمع بين خبراء أمن الطيران ومراقبة الحدود والمهنيين من جميع أنحاء إفريقيا والشرق الأوسط ، كما تقدم بالشكر والتقدير للاتحاد الأوروبي الذي قدم التمويل الكافي لتنظيم الورشة.

نظمت المنظمة العربية للطيران المدني (ACAO) والمؤتمر الأوروبي للطيران المدني (ECAC)، كهيئة تنفيذ لمشروع أمن الطيران لإفريقيا والشرق الأوسط وآسيا (CASE) الممول من الاتحاد الأوروبي، واللجنة الإفريقية للطيران المدني (AFCAC)، وبدعم من الوكالة الوطنية للطيران المدني بالتوغو، الورشة الإقليمية المشتركة حول "الأمن والتسهيلات - أمن الحدود" بلومي خلال يومي 10 و11 مايو 2023.

افتتح ورشة العمل المدير العام للوكالة الوطنية للطيران المدني في التوغو ، وسفير الاتحاد الأوروبي في التوغو ، وممثلو المنظمة العربية للطيران المدني ، واللجنة الإفريقية للطيران المدني ، والمؤتمر الأوروبي للطيران المدني بصفته منظمين مشاركين ، ووزير الطرق والجو والسكك الحديدية في التوغو. ينقل.

وخلال هذه الفعالية، أقر الحضور بأهمية هذه المبادرة وسلطوا الضوء على الشراكة الجيدة والتنسيق الممتاز بين المنظمات الإقليمية ومختلف أصحاب المصلحة في تعزيز الطيران المدني.

شارك في هذه الورشة أكثر من 60 مشاركاً و15 خبيراً من 40 دولة إفريقية وعربية، ومن المنظمات الدولية والإقليمية وصناعة الطيران. حيث تداول الحضور خلال هذه الورشة الإقليمية أفضل الممارسات بشأن أمن الطيران والتسهيلات.

هدفت هذه الورشة الإقليمية إلى تعزيز الفهم المشترك لأدوار ومسؤوليات مختلف أصحاب المصلحة

## انتخاب السيد حمد سالم المهيري رئيساً لفريق خبراء أمن الطيران لدى منظمة الطيران المدني الدولي



ويعد انتخاب السيد حمد سالم المهيري، المشهود له بالكفاءة والمهنية العالية، عرفانا من أعضاء اللجنة لما قدمه من مجهودات ودعم ومساندة للنهوض بأمن الطيران المدني وتطوير السياسات ذات الصلة.

وبهذه المناسبة، يطيب للمنظمة العربية للطيران المدني أن تتقدم بأحر التهاني للسيد حمد سالم المهيري متمنياً له التوفيق والنجاح في هذه المهمة.

انتخبت منظمة الطيران المدني الدولي "الإيكاو" خلال جلستها التي جمعت ممثلي الأمانة العامة للمنظمة ومقرري لجنة أمن الطيران بتاريخ 10 مايو 2023 مرشح دولة الإمارات العربية المتحدة ممثلة في الهيئة العامة للطيران المدني، السيد حمد سالم المهيري المدير العام المساعد لقطاع شؤون أمن الطيران بالهيئة، ليكون رئيساً للجنة خبراء أمن الطيران التابعة لمنظمة الإيكاو.

وتعتبر هذه اللجنة التي تتكون من 33 عضواً من بين 193 عضواً بالإيكاو، الذراع الفني للإيكاو في المواضيع المتعلقة بأمن الطيران المدني.



## مشاركة المنظمة في الاجتماع العاشر للمجموعة الإقليمية لسلامة الطيران والاجتماع العشرون للمجموعة الإقليمية للتخطيط والتنفيذ



التي تمت مناقشتها لمواجهة مخاطر السلامة التشغيلية ، والقضايا التنظيمية والمخاطر الناشئة. وشمل أيضا ، تطوير نهج قائم على المخاطر لمراقبة السلامة ، وتنفيذ أنظمة إدارة السلامة ، واستخدام استراتيجيات تعتمد على البيانات لتعزيز السلامة.

إدراكاً للتحديات المتطورة التي تواجه صناعة الطيران ، ركزت MIDANPIRG / 20 على تحديد أولويات وأهداف الملاحة الجوية لمنطقة الشرق الأوسط ، ومواءمة خطط الملاحة الجوية الوطنية عبر المنطقة ، باستخدام آلية ASBU ، وكذلك دعم التدريب والكفاءات- التدريب والتقييم المعتمد (CBTA) ، وزيادة مستوى تنفيذ PBN ، واستدامة برنامج إجراءات الطيران ، ونشر A-CDM عبر المطارات في المنطقة.

قدم الاجتماع العاشر لـ RASG والاجتماع 20 لـ MIDANPIRG منصة قيمة لمجتمع الطيران في منطقة الشرق الأوسط للالتقاء ومعالجة قضايا السلامة الحرجة. أكدت المناقشات التزام الدول الأعضاء بالتحسين المستمر والتعاون والمواءمة. من خلال تبادل أفضل الممارسات وتحديد المخاطر الناشئة وتعزيز نهج إقليمي للسلامة ، أرست هذه الاجتماعات أساساً قوياً لتعزيز سلامة الطيران في الشرق الأوسط. ستساهم نتائج RASG / 10 و MIDANPIRG / 20 بشكل كبير في جهود المنطقة في التوافق مع معايير الطيران العالمية وضمن رفاهية الركاب والنمو المستدام لصناعة الطيران.

عُقد الاجتماع العاشر للمجموعة الإقليمية لسلامة الطيران (RASG / 10) والاجتماع العشرين للمجموعة الإقليمية للتخطيط والتنفيذ (MIDANPIRG / 20) في الفترة من 14 إلى 17 مايو 2023 بمسقط ، عمان. قدمت هذه الاجتماعات منصة لخبراء الطيران والمنظمين والمتخصصين في الصناعة للتعاون وتبادل أفضل الممارسات ومعالجة التحديات الرئيسية في ضمان سلامة الطيران في منطقة الشرق الأوسط. مع اعتبار السلامة أولوية قصوى ، ركزت المناقشات على تعزيز تدابير السلامة ، ومعالجة المخاطر الناشئة، وتعزيز التنسيق بين الدول الأعضاء. تم عقد كلا الاجتماعين RASG / 10 و MIDANPIRG / 20 بالتزامن، عبر جلسات عامة واجتماعات مخصصة.

خلال الجلسة العامة، تم تقديم لمحة عامة عن عدة مواضيع مثل نتائج الجمعية الحادية والأربعين لمنظمة الطيران المدني الدولي ، والتطورات العالمية لسلامة الطيران والملاحة الجوية ، ونتائج اجتماع CAPSCA / 10 ، وبرنامج تعزيز (MIDANPIRG MEP) ، والمشروعات الإقليمية (MENA-RSOO & MENA ARCM) ، والأمن السيبراني في خدمات الملاحة الجوية ، وموضوعات الملاحة الجوية التي تهتم RASG-MID بما في ذلك عمليات RVSM والمراقبة وتداخل اشارات GNSS.

بدأ RASG / 10 بإلقاء نظرة عامة على التقدم المحرز في تنفيذ الخطة الإقليمية لسلامة الطيران (RASP) وتطوير نسخها الثانية المتوافقة مع الخطة العالمية لسلامة الجوية 23-25. أقر المشاركون بالجهود التي تبذلها الدول الأعضاء لتعزيز معايير السلامة وتعزيز ثقافة التحسين المستمر. تم تطوير المبادرات الرئيسية

## اجتماع قمة جامعة الدول العربية الـ 32



وازدهارها، ونظرا للتأخر المسجل في الانضمام إلى تلك الاتفاقيات وتفعيلها ارتأت الأمانة العامة أهمية طرح الموضوع على المجلس الاقتصادي والاجتماعي للدفع به قدما.

وفي كلمته الافتتاحية لأشغال هذا المجلس، أكد معالي الأمين العام لجامعة الدول العربية على أهمية تكثيف الجهود لإيجاد حلول مستدامة، ودعا المجلس الاقتصادي والاجتماعي إلى تكثيف العمل لوضع خطط عمل قابلة للتنفيذ وذات أفق زمني واضح، لتحقيق طموحات المجتمعات العربية، كما دعا إلى تعزيز العمل العربي الاقتصادي والاجتماعي من أجل تخفيف المعاناة عن الفئات الضعيفة في المجتمعات العربية، وتلك التي تواجه مصاعب متراكمة.

كما أكد ابو الغيث ان قضية "الأمن الغذائي العربي" تعد إحدى أهم الأولويات العربية وأكثرها إلحاحاً، وذلك بالنظر إلى تناقص المخزون الغذائي على المستوى العالمي، فضلاً عن ارتفاع الأسعار ومحدودية الموارد. وحيث أن المنطقة العربية تواجه بالإضافة إلى ذلك، تحدياً كبيراً يتمثل في استمرار النمو السكاني، فإن الوضع سيزداد صعوبة إذا لم يتم التعامل معه بالسرعة الكافية.

شارك المهندس عبد النبي منار، مدير عام المنظمة العربية للطيران المدني في اجتماع قمة جامعة الدول العربية الـ 32، التي اقيمت بجدة - المملكة العربية السعودية يوم الجمعة الموافق 19 مايو 2023، حيث عرفت بحث عدة قضايا رئيسية، من بينها الملفات الاقتصادية التي تدخل في إطار الخطط التنموية للجامعة العربية.

وانعقد المجلس الاقتصادي والاجتماعي على المستوى الوزاري وذلك في إطار التحضير لمجلس الجامعة العربية على مستوى القمة، والذي تدارس عددا من الموضوعات منها تقرير الأمين العام للجامعة عن العمل الاقتصادي والاجتماعي التنموي العربي المشترك، والتقدم المحرز في استكمال متطلبات منطقة التجارة الحرة العربية الكبرى وإقامة الاتحاد الجمركي، والاستراتيجية العربية للسياحة، والاستراتيجية العربية للاتصالات والمعلومات (الأجندة الرقمية العربية -2023 2033).

كما بحث الاجتماع سبل تفعيل اتفاقيات النقل التي أبرمت في إطار المنظومة العربية، وهي عديدة ومتراصة حيث يعدّ النقل ركنا أساسيا من أركان التكامل الاقتصادي العربي، وقد شكّل عائقا أمام زيادة التجارة البينية العربية

هذا بالإضافة إلى قرارات حول استضافة مؤتمرات ومنتديات ذات طابع اقتصادي واجتماعي بالدول العربية، وقد حظيت هذه المشاريع بمصادقة قمة مجلس الجامعة على مستوى القمة في دورتها الثانية والثلاثين.

مناقشات أعضاء المجلس للملفات الاقتصادية والاجتماعية الواردة في جدول أعماله أفضت أيضا إلى اعتماد مشاريع قرارات حول استكمال متطلبات منطقة التجارة الحرة العربية الكبرى وإقامة الاتحاد الجمركي، تفعيل اتفاقيات النقل ومن ضمنها اتفاقية دمشق لتحرير النقل الجوي بين الدول العربية، اعتماد الإستراتيجية العربية للسياحة، وللاتصالات والمعلومات (الأجندة الرقمية العربية 2023-2033)، برنامج المملكة العربية السعودية لرواد الفضاء والتعاون العربية في هذا المجال، العقد العربي الثاني للأشخاص ذوي الاحتياجات الخاصة.





## زيارة ميدانية للإطلاع على تجربة مطارات دولة الامارات في ادارة المطارات والخدمات المصاحبة



كما قام الوفد أيضا بزيارة لمطار دبي الدولي تم خلالها الوقوف على مختلف الادارات والأنشطة التي يقوم بها المطار وأيضا المشاريع المستقبلية الهادفة إلى تعزيز القدرات الاستيعابية الجديدة للمطار، مع القيام بزيارة ميدانية للمبنى رقم 3 والوقوف على أهم مميزاتا من تجهيزات حديثة ومبتكرة.

هذا وقد شملت الزيارة أيضا زيارة مركز الشيخ زايد للملاحة الجوية التابع للهيئة العامة للطيران المدني والذي يعد أحدث مركز لخدمات الملاحة الجوية في العالم، ويمثل جزءاً من سعي الهيئة إلى تبوؤ موقع الريادة في قطاع الطيران المدني على المستوى العالمي، كما تم إعطاء لمحة على مراحل إنشاء المركز منذ اختيار الموقع وعمليات الإنشاء وأهمية المركز من ناحية التواصل مع مركز الملاحة في دول التعاون والشرق الأوسط، وتخفيض وقت الطيران.

وفي ختام الزيارة تقدم وفد المكتب الوطني للمطارات المغربية بالشكر لكل من المنظمة العربية للطيران المدني وللهيئة العامة للطيران المدني بدولة الامارات العربية المتحدة على إتاحة الفرصة للقيام بهذه الزيارة التي كان لها الأثر الكبير للوقوف على آخر المستجدات التي تدخل في إطار الخطة التشغيلية للمطارات، مع تبادل افضل الممارسات في هذا المجال.

في إطار اتفاقية الشراكة والتعاون الموقعة بين المنظمة العربية للطيران المدني والمكتب الوطني للمطارات بالمملكة المغربية، والتي تهدف إلى دعم تأهيل الكادر الوظيفي للمكتب.

وبمبادرة من إدارة المنظمة العربية للطيران المدني وتعاون مع هيئة الطيران المدني بدولة الامارات العربية المتحدة، قام وفد إداري من المكتب الوطني للمطارات المغربية وممثل عن المنظمة بزيارة ميدانية خلال الفترة -29 31 مايو 2023 وذلك للإطلاع على تجربة مطارات دولة الامارات في ادارة المطارات والخدمات المصاحبة.

اطلع الفريق خلال هذه الزيارة على سير العمل في مبنى مطار أبو ظبي الجديد والذي يرسى معيارا جديدا لجميع مطارات العالم، حيث سيستوعب بمجرد افتتاحه ما يصل إلى 45 مليون مسافر سنوي، كما يعد من أكبر مشاريع البنى التحتية في دولة الإمارات والمنطقة كما أنه أكبر مبنى مطار تحت سقف واحد على مستوى العالم، ويتوفر على أحدث التقنيات الذكية في كافة تعاملات المسافرين من خلال أنظمة مترابطة بين كافة الشركاء من الجوزات والجمارك وشركات الطيران.

بعد ذلك قام الوفد بزيارة لمطار أبو ظبي الحالي، تم الاجتماع خلالها مع مسؤولي المطار وأيضا القيام بجولة ميدانية للمطار شملت منطقة انهاء إجراءات السفر، ومبنى المغادرة والوصول.

## تنظيم دورة تدريبية مشتركة بين المنظمة العربية للطيران المدني وسلطة الطيران المدني السنغافوري حول "ترخيص المشغل الجوي ومراقبته لفائدة مفتشي التشغيل الجوي"



هدفت الدورة التدريبية ، التي جمعت بين المتخصصين في مجال الطيران والخبراء من جميع أنحاء المنطقة، إلى تعزيز مهارات ومعارف مفتشي عمليات الطيران المشاركين في عمليات اعتماد المشغل الجوي وعمليات المراقبة. من خلال تعزيز التعاون وتبادل أفضل الممارسات ، كما هدفت الدورة إلى تعزيز السلامة العامة وكفاءة عمليات الطيران بالمنطقة العربية.

ما كان التعاون بين كل من CAAS و CARC إلا ليجدد التزام سلطات الطيران بتعزيز السلامة والكفاءة والمواءمة في عمليات الطيران. فنجحت هذه الفعالية في تعزيز التواصل والتعاون بين المشاركين ، وإنشاء منصة لتبادل المعلومات والتعاون في المستقبل. كما من المتوقع أن يكون تأثير هذا البرنامج التدريبي الإقليمي محسوساً في جميع أنحاء مجتمع الطيران ، مما يؤثر بشكل إيجابي على عمليات الطيران ويضمن سماء أكثر أماناً للجميع.

لطالما اعتبرت سلطة الطيران المدني السنغافورية CAAS شريكاً مهماً لهيئة الطيران المدني ، لا سيما لمساهمتها الكبيرة في بناء القدرات في قطاع الطيران المدني .

في إطار التعاون بين سلطة الطيران المدني السنغافورية (CAAS) والمنظمة العربية للطيران المدني (ACAO) بناءً على مذكرة التفاهم الموقعة في عام 2021 ، لتجديد التزامهما بتوفير التدريب للطيران المدني في المنطقة العربية. ، تم تنظيم دورة تدريبية حول "ترخيص المشغل الجوي ومراقبته لفائدة مفتشي التشغيل الجوي" كتنفيذ لبرامج التدريب التي تضمنتها مذكرة التفاهم.

أقيمت الفعالية ، التي نظمت بالاشتراك بين CAAS و ACAO ، بنجاح في الفترة من 29 مايو إلى 2 يونيو 2023. ولعبت هيئة تنظيم الطيران المدني الأردني (CARC) دوراً محورياً في استضافة هذا البرنامج التدريبي الهام.

امتدت الدورة التدريبية على خمسة أيام ، وتضمنت مجموعة شاملة من الجلسات التفاعلية ودراسات الحالة والتمارين العملية، حيث أتاحت للمشاركين الفرصة للتعمق في مواضيع مختلفة ، بما في ذلك دراسة أفضل الممارسات في مراقبة السلامة ، ومراجعة دليل العمليات والموافقة عليه أو قبوله أو التخطيط لبرنامج مراقبة قائم على المخاطر.

## ندوة منظمة الطيران المدني الدولي حول دعم التنفيذ العالمي في مجال الطيران المدني

سيول-جمهورية كوريا، 30 ماي – فاتح يونيو 2023.



الجوي والملاحة الجوية، ومؤسسات التمويل، وإدارة الموارد البشرية، وكذلك مؤسسات التدريب؛

وفي كلمته خلال المائدة المستديرة التي عقدت على مستوى الوزراء للمناقشة حول سياسات واستراتيجيات الاستجابة لمتطلبات قطاع الطيران المدني وكذلك سبل التمويل، أشاد معالي السيد علي حميه، وزير النقل والأشغال العامة بالجمهورية اللبنانية والرئيس الحالي للجمعية العامة للمنظمة العربية للطيران المدني بالدور المتميز الذي تلعبه منظمة الطيران المدني الدولي، ونوه بمبادرة معالي وزير البنى التحتية والنقل بجمهورية كوريا لاستضافة النسخة الثالثة لفعالية التنفيذ العالمي لمتطلبات الطيران المدني، كونها شكلت منصة لتبادل أفضل الممارسات واستخلاص الدروس من التجارب السابقة، وكذلك فرصة سانحة لتأكيد الالتزام بمواصلة الجهود للارتقاء بأمن وسلامة الطيران المدني بتطوير البنى التحتية ونظم الملاحة الجوية، وبناء قدرات الموارد البشرية.

كما جدد معاليه الالتزام بالعمل على الحد من انبعاثات ثاني أكسيد الكربون وأثاره على المناخ في إطار التعاون والشراكة، وانخراط المجموعة العربية في رقمنة خدمات النقل الجوي والمطارات، سعياً في رفع التحديات التي

بدعوة كريمة من معالي وزير البنى التحتية والتراب الوطني بجمهورية كوريا الجنوبية، شارك وفد عن المنظمة العربية للطيران المدني برئاسة معالي السيد علي حميه وزير النقل والأشغال العامة بجمهورية لبنان ورئيس الجمعية العامة للمنظمة، ضمن فعاليات الندوة الدولية حول دعم التنفيذ العالمي في مجال الطيران المدني التي نظمت بمدينة سيول خلال أيام 30 و31 ماي وفاتح يونيو 2023.

شملت هذه التظاهرة ثلاث فعاليات تمثلت في: التعاون الدولي في الطيران المدني، المنتدى العالمي للطيران والملتقى العالمي للتدريب للوقوف على آخر المستجدات حول المبادرات الأساسية والأدوات الرقمية، والوسائل الداعمة للحلول المبتكرة والمستديمة، وذلك في إطار جهود منظمة الطيران المدني الدولي لتحقيق أهداف الأمم المتحدة للتنمية المستدامة ضمن أجندتها لسنة 2023 ومبادرة عدم ترك أي دولة وراء الركب.

وقد عرفت هذه التظاهرة مشاركة وزراء مشرفين على قطاع النقل الجوي ورؤساء سلطات الطيران المدني وما يزيد عن 1100 ممثلاً عن 94 دولة ومنظمات دولية وإقليمية، وقطاع الصناعة من شركات النقل الجوي، ومقدمي خدمات النقل

سبل رفع التحديات التي تواجه أصحاب المصلحة لتعزيز كفاءة وسلامة والأمن الطيران المدني بشأن دعم التنفيذ والمرونة

وجهات نظر الدول والصناعة حول آفاق التنقل الجوي المتقدم - وسبل رفع لمنظومة الطيران التحديات دور الايكاو في دعم هذه التطورات والتنسيق العالمي في هذا الإطار.

استكشاف التحديات الرئيسية للأمن السيبراني وأفضل الممارسات التي ينطوي عليها وتنفيذ المشاريع الكفيلة برفعها

فرص وتحديات الرقمنة في التدريب على الطيران واستكشاف سبل تكييف مؤسسات التدريب معها بما في ذلك استخدام تقنيات الواقع الافتراضي (VR) والواقع المعزز (AR)، واستخدام الذكاء الاصطناعي (AI) القابل للتكيف مع الاحتياجات الفردية وأنماط التعلم.

بناء جسر بين الأوساط الأكاديمية والصناعة لتحديد فرص التعاون ومناقشة التحديات التي تواجهها ومشاركة أفضل الممارسات لبرامج التدريب المبتكرة.

الجوي والمطارات، سعياً في رفع التحديات التي تعرفها صناعة النقل الجوي لمواكبة وثيرة نموها مستقبلاً.

كما عقدت خلال هذه التظاهرة ثمان جلسات تناولت مناقشة المواضيع التالية:

أفضل الممارسات لسد فجوة التمويل المخصصة والتنسيق والتعاون بين الحكومات والقطاع الخاص وأصحاب المصلحة لتنفيذ برامج ومشاريع لتعزيز القدرات للطيران المدني العالمي من حيث البنى التحتية والأجهزة وتوفير الموارد البشرية.

استكشاف التحديات التي تواجه الصناعة لتوسيع نطاق إنتاج SAF وتمويله، واعتماد وقود الطيران المستدام (SAFs) من أجل تحقيق التحول النموذجي المطلوب في تخفيضات ثاني أكسيد الكربون للطيران الدولي.

سياسات وخطط التدريب وإنشاء قائمة عالمية لمهارات التخطيط للموارد البشرية وإشراك الاستراتيجيات لإدراج NGAP كمحركات رئيسية في الابتكار من أجل خلق القيمة واستدامة الأنظمة العالمية للنقل الجوي



## انعقاد الدورة الـ 67 للمجلس التنفيذي للمنظمة العربية للطيران المدني



لتوطيد التعاون والتنسيق بين الدول العربية، وتوحيد الرؤى وبلورة مواقف أعضائها للم شمل العربي وتعزيز قدراته.

وشدد مستوان "الأمل معقود على هممكم وسداد آرائكم وما تتحلون به من بعد نظر ورجاحة فكر وموضوعية، لتحديد الطريق الأقوم، والسبيل الأسلم، لتحقيق ما نشده من أسباب رقي الطيران المدني العربي وازدهاره".

وفي ختام كلمته، تقدم رئيس المجلس التنفيذي بوافر الشكر للدول الأعضاء عامة ولدولة المقر المملكة المغربية خاصة على الدعم المستمر كما شكر أعضاء المجلس التنفيذي والمدير العام وأعضاء اللجان الفنية والعاملين في المنظمة على جهودهم الطيبة وتفانيهم نحو بناء وتطوير بيئة تنظيمية أفضل للطيران المدني العربي.

وضمن التقرير الذي عرضه سعادة المهندس عبد النبي منار، المدير العام للمنظمة على أنظار أصحاب المعالي والسعادة أعضاء المجلس التنفيذي والذي استهله بالترحيب بالوفود المشاركة مشيدا بالدور الفعال الذي تلعبه الدول الأعضاء في المنظمة للرقى بالطيران المدني العربي والدعم

عقدت المنظمة العربية للطيران المدني يومي 7 و 8 يونيو/حزيران اجتماع مجلسها التنفيذي في دورته الـ 67، وذلك بمدينة الرباط - المملكة المغربية، بحضور وفود كافة الدول الأعضاء المشكلة للمجلس، بالإضافة إلى ممثلة عن جامعة الدول العربية.

استهل الاجتماع بالكلمة الافتتاحية لسعادة الكابتن هيثم مستو، رئيس المجلس التنفيذي للمنظمة، والتي أكد من خلالها ان المشاركة الوازنة للوفود في هذه الدورة خير دليل على أهمية المواضيع المطروحة، وأكبر برهان على ما تبديه الدول الأعضاء من عناية خاصة بالعمل العربي المشترك ومساهمته المعروفة للنهوض بقطاع الطيران المدني، الأحوج ما يكون إلى التنسيق والتعاون، حتى يساهم بحق في التنمية الاقتصادية والاجتماعية لمنطقتنا، ويقوم بالدور المنوط به كمحرك اساسي وممكن للعديد من القطاعات ومنها التجارية والثقافية والاجتماعية.

وأضاف ان هذا يندرج ضمن الجهود التي نبذلها في إطار التزاماتنا العربية والدولية وما يمليه علينا ضميرنا العربي من واجب دعم وتفعيل العمل العربي المشترك في ظل المنظمة العربية للطيران المدني، هذه المنظمة التي تسعى جاهدا

وانطلاقاً أيضاً من التزام الدول الأعضاء بالمبادئ والأهداف المكرسة في اتفاقية إنشاء المنظمة وخطتها الاستراتيجية، ولا سيما الأدوار ذات الصلة التي تهدف إلى تعزيز وتقوية أواصر الوحدة والتضامن بين الدول الأعضاء، مع الدفاع عن مصالحهم العامة والتنسيق فيما بينها ومع المنظمات الدولية والتكتلات الإقليمية، واسترشاداً كذلك بقيم الوحدة والأخوة التي يحث عليها ديننا الحنيف، والتي تؤكد ضرورة تعزيز وتوطيد عُرى الوحدة والتضامن بين الدول الأعضاء لتأمين مصالحها المشتركة على الساحة الدولية.

المتواصل الذي تقدمه لبيت الطيران العربي.

هذا وتطرق الاجتماع أيضاً الى متابعة توصيات الاجتماع الـ 66 للمجلس التنفيذي ودراسة واتخاذ قرارات بشأن موضوعات آنية تتمثل بالأساس في آخر المستجدات فيما يخص فريق عمل دعم الكتلة العربية في المنظمة الدولية للطيران المدني وإنجازات ومشاريع المنظمة العربية للطيران المدني مع منظمات الطيران المدني الدولية والإقليمية وتيسير الانتفاع بخدمات الطيران المدني الدولي للمسافرين محدودي الحركة وذوي الإعاقة والتأهيل للتحويل الديموغرافي في أعمار المسافرين، وغيرها من المواضيع التنظيمية والمالية.

جدير بالذكر أن المنظمة العربية للطيران المدني تسعى الى تحقيق الأهداف التي أنشأت من أجلها، باعتبارها منظمة عربية متخصصة لدى جامعة الدول العربية تهدف إلى توثيق التعاون والتنسيق بين الدول العربية في مجال الطيران المدني وتطويره، مع وضع الأسس الكفيلة بذلك ليكون ذا طابع موحد، يستجيب لحاجيات الأمة العربية في نقل جوي آمن وسليم ومنتظم.

## اختتام دورة تدريبية حول "قانون الجو"



تولى إلقاء المحاضرات فيها الدكتور عصام عبد المعبود أستاذ القانون الدولي بجامعة القاهرة.

عرفت الدورة مناقشة عدة محاور هامة تمثلت في إمداد المشاركين بمفهوم القانون العام والقانون الدولي والقوانين والقواعد الحاكمة للنقل الجوي سواء على المستوى الدولي وفقا لأحكام منظمة الطيران المدني الدولي أو على المستوى المحلي وفقا للتشريعات الداخلية للدول.

استفاد من الدورة 17 مشاركا يمثلون المملكة المغربية وجمهورية مصر العربية.

اختتمت بجمهورية مصر العربية، الدورة التدريبية التي نظمتها المنظمة العربية للطيران المدني بالتعاون مع سلطة الطيران المدني المصري وباستضافة كريمة من معالي وزير الطيران المدني، حول "قانون الجو" خلال الفترة من 11 الى 15 يونيو الجاري.

وقام السيد الملاح هشام عبد الباسط، رئيس الإدارة المركزية للنقل الجوي، بسلطة الطيران المدني المصري بتقديم جزيل الشكر والتقدير للإدارة العامة للمنظمة العربية للطيران المدني، على إتاحة الفرصة لتنظيم هذه الدورة، التي أشرف عليها السيد خالد محمد عنتر، خبير النقل الجوي بالمنظمة العربية للطيران المدني، والتي



## تنظيم ورشة إقليمية مشتركة بين المنظمة العربية للطيران المدني والمؤتمر الأوروبي للطيران المدني حول "اختبار واعتماد معدات أمن الطيران".



حيث تبادلوا المعلومات وأفضل الممارسات في مجال اختبار واختيار المعدات الأمنية من خلال عروضاً توضيحية قدمها عشرة خبراء دوليين.

هدفت هذه الورشة الإقليمية إلى تبادل الخبرات حول اختبار واعتماد معدات أمن الطيران، وكذلك وجهات النظر وأفضل الممارسات حول:

- إعداد المواصفات الفنية، بما في ذلك معايير الأداء للمعدات الأمنية؛
- الاختبارات المعملية لغرض الموافقة على المعدات وإصدار الشهادات لها؛
- الاختبار التشغيلي والقبول في الموقع لمعدات أمن الطيران؛ و
- إجراءات الصيانة والمشتريات.

كما ناقش الحضور خلال الورشة التحديات التي تواجه اختيار ونشر المعدات الأمنية وكذلك آخر التطورات المتعلقة بتقنيات الفحص والكشف الأمني.

استضافت الهيئة العامة للطيران المدني لدولة الإمارات العربية المتحدة الورشة الإقليمية المشتركة بين المؤتمر الأوروبي للطيران المدني (ECAC)، بصفته الجهة المنفذة لمشروع CASE II الممول من قبل الاتحاد الأوروبي والمنظمة العربية للطيران المدني (ACAO)، حول "اختبار واعتماد معدات أمن الطيران". وذلك في أبوظبي يومي 12 و 13 يونيو 2023.

وافتح الفعالية المدير العام للهيئة العامة للطيران المدني بدولة الإمارات العربية المتحدة، وسفير الاتحاد الأوروبي لدى دولة الإمارات العربية المتحدة، والمدير العام للمنظمة العربية للطيران المدني والأمين التنفيذي للمؤتمر الأوروبي للطيران المدني. حيث أكدوا في كلماتهم الافتتاحية على أهمية تنظيم هذه المبادرة، وسلطوا الضوء على الشراكة الجيدة والتنسيق الممتاز بين مختلف أصحاب المصلحة في تعزيز أمن الطيران المدني.

وشارك في الورشة الإقليمية ما يزيد عن 60 ممثلاً عن 16 دولة عضواً في المنظمة العربية للطيران المدني، وعن أصحاب المصلحة والصناعة،



## المنظمة العربية للطيران المدني تشارك في اجتماعات الدورة الـ 55 للجنة التنسيق العليا للعمل العربي المشترك



جذب الاستثمارات في الدول العربية ومقترح إنشاء صندوق عربي للبحث والابتكار والريادة.

أشار أبو الغيط في كلمة بالمناسبة، إلى مخرجات القمتين العربيتين الأخيرتين في كل من الجزائر والسعودية، حيث كلف القادة العرب الأمانة العامة للجامعة العربية ومؤسسات العمل العربي المشترك بتنفيذ عدد من الاستراتيجيات ذات الصلة بالرقمنة والذكاء الاصطناعي والأمن الغذائي، كما نبه إلى أن الأمن الغذائي العربي لا يزال يعاني من آثار الأزمات المتراكمة والمستمرة ومنها الحرب في أوكرانيا والتغير المناخي.

كما ركز معاليه في كلمته على الأجندة الرقمية العربية، وتنفيذ الخطط العربية المتعلقة بالأمن الغذائي ومنها آلية التمويل المقترحة من المنظمة العربية للتنمية الزراعية، فضلا عن أهمية تكثيف مشاركة منظمات العمل العربي المشترك في قمم المناخ.

و تقدمت الإدارة العامة للمنظمة العربية للطيران المدني بورقة عمل تتطرق لموضوع دور التكنولوجيا والذكاء الاصطناعي في تطوير منظومة الطيران المدني على اعتبار أن قطاع النقل وبصفة عامة هو عصب الاقتصاد لأي دولة وشبكات الطرق بمختلف أنواعها برية كانت أو

شاركت المنظمة العربية للطيران المدني بوفد ترأسه سعادة المهندس عبد النبي منار، مدير عام المنظمة، في اجتماعات لجنة التنسيق العليا للعمل العربي المشترك في دورتها الـ 55، التي عقدت من 13 إلى 15 يونيو 2023 باستضافة من اتحاد إذاعات الدول العربية بالجمهورية التونسية، برئاسة معالي الأمين العام، السيد أحمد أبو الغيط، وبمشاركة المدراء العامين للمنظمات العربية والأمناء العامين للاتحادات العربية النوعية المتخصصة.

تضمّن جدول الأعمال مناقشة العديد من البنود الهامة التي تدخل في إطار دعم وتعزيز منظومة العمل العربي المشترك ومنها ملف الأمن الغذائي العربي والاستراتيجية العربية للأمن الغذائي، و بند متابعة قرارات الدورة السابقة الـ (54) للجنة التنسيق العليا، التي عقدت خلال شهر يناير الماضي بدولة الامارات العربية المتحدة، كما تم التطرق للبند المتعلق بدور التكنولوجيا والتحول الرقمي والذكاء الاصطناعي، بالإضافة إلى مناقشة المبادرات المقدمة من بعض منظمات ومؤسسات العمل العربي المشترك والمقترح تقديمها للقمة العربية التنموية : الاقتصادية والاجتماعية والمقرر عقدها بالجمهورية الاسلامية الموريتانية - دورة نوفمبر 2023، وبنـد

جدير بالذكر أن مؤسسات العمل العربي المشترك والبالغ عددها 35 منظمة واتحاد، تعد الأذرع الفنية لجامعة الدول العربية، ويعتمد عليها في تقديم المبادرات والمقترحات لإيجاد الحلول لبعض القضايا التي تهم المنطقة العربية. كما ان اجتماعات لجنة التنسيق العليا للعمل العربي المشترك تهدف إلى تعزيز التعاون والتنسيق وتبادل الخبرات بين جامعة الدول العربية ومؤسساتها لزيادة فاعلية منظماتها واتحاداتها، ولتلافي الازدواجية في العمل بهدف وضع رؤية استراتيجية لتطوير العمل العربي المشترك في القطاعات التي تنطوي تحت اختصاص كل مؤسسة.

بحرية أو جوية هي شرايين الحياة لهذا الاقتصاد ولاسيما إذا كانت هذه الشبكة متكاملة ومتطورة. وأيضا لكون قطاع السفر يتأثر بمجموعة كبيرة من التوجهات القوية التي ستقود مستقبله ابتداء من التقنيات الناشئة وصولا إلى التوجهات الاجتماعية والاقتصادية، بحيث أصبح من الضروري على شركات الطيران والمطارات مواكبة هذا التطور المتسارع، وتحديد مجموعة من المجالات والعوامل التي يمكن من خلالها مواكبة التوجهات الكبرى لمستقبل قطاع السفر بكفاءة عالية وتكلفة أقل، وتتمثل هذه المجالات في الاعتماد على تقنيات الحوسبة والأتمتة لسد النقص في اليد العاملة، واعتماد مفهوم السفر الرقمي، ومفهوم الهيكل التنظيمي المسطح للمؤسسات والسفر المتعدد الوسائط وتطوير سلسلة القيمة، واساسيات النقل الجوي في المناطق الحضرية.



## اجتماع مدراء عموم الطيران المدني بإقليم أوروبا وشمال الأطلسي

مكتب الإيكاو بباريس، 20 يونيو 2023



التحديد؛ أنشطة الإيكاو لتعزيز المساواة بين الجنسين في الطيران المدني، والتصديق على معاهدات قانون الجو الدولي وتعديلاتها. وقد خُص الاجتماع إلى اعتماد مخرجات تشكل إطاراً لأنشطة المقبلة لدول أوروبا وشمال الأطلسي.

وبعد اختتام أشغال الاجتماع، تمت دعوة المشاركين إلى زيارة معرض باريس للطيران في اليوم الموالي، من قبل المديرية العامة للطيران المدني بالجمهورية الفرنسية، حيث كانت الفرصة سانحة للتعرف على الأروقة التي احتضنها المعرض والذي يعد فرصة للقاء جميع الجهات العالمية الكبرى في صناعة الطيران، وعقد الشراكات والصفقات التجارية، وتبادل الخبرات والابتكارات من حول العالم.

يذكر أن معرض باريس الجوي الذي بدأ في عام 1909م يعد أكبر معرض سنوي للمطارات في العالم، ويغطي مساحة تزيد عن 125 ألف متر مربع.

شاركت المنظمة العربية للطيران المدني في اجتماع مدراء عموم الطيران المدني بإقليم أوروبا وشمال الأطلسي، الذي عقد بمكتب الإيكاو بباريس يوم 20 يونيو 2023 تحت شعار تحت شعار "توحيد الجهود"، حضره تسعون مندوباً عن 40 دولة و9 منظمات دولية وإقليمية، برئاسة السيدة تانيا كارديسو سيميس (المديرة العامة للطيران المدني بجمهورية البرتغال، وهي أول امرأة تتراأس هذا الاجتماع).

جدول أعمال هذا الاجتماع تضمن تحديث دليل عمل اجتماعات المدراء العاملين لدى مكتب الإيكاو بباريس؛ مستجدات الإيكاو وخاصة الأنشطة الهادفة إلى تحقيق الهدف الطموح العالمي طويل الأجل (LTAG) للطيران الدولي؛ دعم الدول والمنظمات في إطار مساعدة الإيكاو وبناء القدرات والتدريب من أجل وقود الطيران المستدام برنامج (ACT-SAF)؛ أنشطة الإيكاو المتعلقة بالتأهب للأزمات وإدارتها ودعم التشغيل الفعال للنقل الجوي من خلال لجان التسهيلات، واستخدامها للإرشاد والمساعدة التي يقدمها الترتيب التعاوني لمنع وإدارة أحداث الصحة العامة في الطيران المدني (CAPSCA)؛ تعزيز التعاون في القضايا المتعلقة بالأمن السيبراني؛ مستجدات أنشطة الإيكاو لدعم التنفيذ فيما يتعلق بسلامة الطيران على وجه



## اجتماع الخلية التحضيرية لشبكة مراكز تدريب الطيران المدني بالمنطقة العربية



الاستراتيجية ، تمهد المنظمة العربية الطريق لإنشاء شبكة مراكز التدريب على الطيران بالنظر إلى الدور المهم الذي يمكن أن تلعبه في تطوير منظومة الطيران المدني داخل المنطقة العربية.

واختتم الاجتماع اعماله بالتوافق على الصيغة النهائية للنظام الأساسي لهذه الشبكة ليتم عرضها على انظار الجمعية التأسيسية. بالإضافة إلى ذلك ، دعا المشاركون إلى عقد اجتماع الجمع التأسيسي في الربع الأول من عام 2024 على هامش يوم الطيران العربي. وستعرض هذه الاستنتاجات على المجلس التنفيذي القادم للمنظمة العربية الطيران المدني.

عقدت المنظمة العربية للطيران المدني الاجتماع الأول عبر التواصل الافتراضي لفريق شبكة مراكز التدريب في 22 يونيو 2023. حضر هذا الاجتماع 15 مشاركاً من 7 دول عربية.

تم الافتتاح بكلمة قدمها المدير العام للمنظمة العربية الطيران المدني، أشار فيها إلى الأهمية الحاسمة للتدريب باعتباره أحد التحديات الرئيسية لتطوير نظام الطيران المدني.

الهدف من الاجتماع هو التحضير للجمعية التأسيسية القادمة لإنشاء شبكة مراكز / وحدات / أكاديميات تدريب وتكوين وتدريب الطيران المدني المعتمدة من قبل السلطات المختصة في الدول العربية. في إطار استراتيجية المنظمة، التي تضع التدريب والاستشارات على رأس أهدافها



## ورشة عمل في مجال حماية بيئة الطيران المدني تحت عنوان: " مسارات واستراتيجيات إنتاج وقود الطيران المستدام"



في مجال حماية البيئة. وكذلك الوقوف على الفرص والإمكانيات المتوفرة لاعتماد وإنتاج وقود الطيران المستدام في المملكة الأردنية الهاشمية وكذلك التحديات التي يمكن أن تواجهها المملكة في هذا الخصوص.

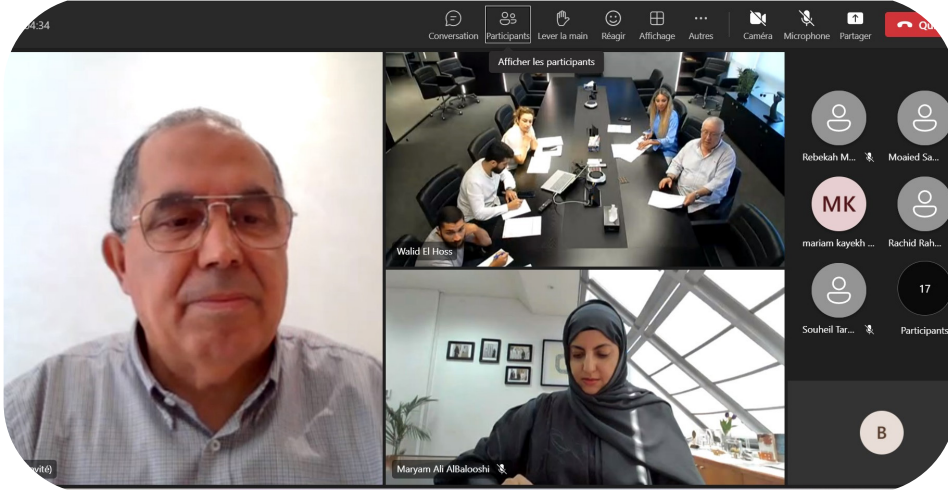
وشارك في هذه الورشة ما يناهز 45 خبير ومتخصص يمثلون هيئة تنظيم الطيران المدني والمطارات وشركات الطيران وشركات المناولة الأرضية وأكاديميون وصانعو سياسات.

نظمت هيئة تنظيم الطيران المدني بالمملكة الأردنية الهاشمية بالتعاون والتنسيق مع المنظمة العربية للطيران المدني، ورشة عمل في مجال حماية البيئة للطيران المدني تحت عنوان: "مسارات واستراتيجيات إنتاج وقود الطيران المستدام". وتندرج هذه الورشة التي استمرت على مدى ثلاثة أيام من 4 إلى 6 يوليو، في إطار إذكاء الوعي بحماية البيئة لدى أصحاب المصلحة والمختصين بتنفيذ سياسات وبرامج حماية البيئة بالمملكة الأردنية الهاشمية مما يساهم في تحقيق أهداف الاستدامة وكذلك تحقيق الهدف الطموح طويل الأجل لعام 2050.

وهدفت هذه الفعالية، التي افتتحها سعادة الكابتن هيثم مستو، رئيس مجلس مفوضي هيئة تنظيم الطيران المدني، إلى الاطلاع على أهم المشاريع والمبادرات التي تقوم بتنفيذها المملكة



## اجتماع مشترك بين لجنة البيئة لدى المنظمة العربية للطيران المدني وفريق السياسات البيئية التابع للاتحاد العربي للنقل الجوي



الثالث لوقود الطيران المستدام/3 CAAF  
وشارك في هذه الورشة ما يناهز 47 خبير  
ومتخصص يمثلون سلطات الطيران والمطارات  
وشركات الطيران وأصحاب المصلحة.

نظمت المنظمة العربية للطيران المدني  
بالتنسيق مع الاتحاد العربي للنقل الجوي اجتماع  
مشترك بين لجنة البيئة لدى المنظمة وفريق  
السياسات البيئية التابع للاتحاد، وذلك عبر  
تقنية الاتصال المرئي يوم 5 يوليو 2023.

حيث خصص هذا الاجتماع لمناقشة ودراسة  
آخر المستجدات التنظيمية للبيئة والطيران، لا  
سيما، رزمة قوانين الإتحاد الأوروبي EU FIT  
FOR 55 PACKAGE، وكذلك مؤتمر الإيكاو



## من أجل دور محوري وأساسي للمجموعة العربية في منظمة الطيران المدني الدولي

منظمة الايكاو الي التركيز على تحسين نظم الملاحة و الامن من خلال الخطط العالمية، يعجل من أهمية التعاون الفني بين دول المنطقة العربية ويصب في الصالح العام ويقوي من موقع الدول العربية في المنظومة الدولية للطيران المدني.

هذا ويجب التركيز كذلك على أهمية التوافق العربي وتوحيد الصف والصوت في المنظمة الدولية للطيران المدني وذلك من خلال التعاون المستمر ما بين الدول التي لها عضوية كاملة في المجلس والدول التي لها صفة المراقب في مجلس المنظمة لحماية مصالح الدول العربية وتوحيد أهدافها ولكي يكون هذا التعاون وتوحيد الصوت عبارة عن تكتل له وزن في المنظمة الدولية. وأن تقوم هذه المجموعة بالعمل مع المجموعات الاقليمية الأخرى التي تتشابه معها في الأوضاع الاقتصادية ومستويات التطور في الطيران المدني، بحيث تكون المجموعة العربية اللاعبين المحوري و الأساسي في المنظمة، وأن تقوم الدول العربية بتوحيد الجهود وتركيزها والتعجيل بالتصديق على اتفاقية شيكاغو او تعديلاتها المتعلقة بزيادة عدد المقاعد في المجلس و مفضية الملاحة الجوية، وان تسعى بكل جهدها على تأكيد حصول المجموعة العربية على مقعد إضافي، نظرا لحجم المجموعة العربية الاقتصادي ودورها الكبير في الطيران المدني الدولي وكذلك يجب علينا ألا نتناسى أهمية دعوة دول المنطقه والدول الصديقه الغير عربية على ضرورة وأهمية التصديق على تعديلات اتفاقية شيكاغو المتعلقة باعتماد النسخة العربية من الاتفاقية وذلك قبل الجمعية العمومية الثانية والأربعين.



بقلم: سعيد السويدي

ما لا خلاف عليه أن للطيران المدني دور ملموس في نهضة وتطور الدول وله الأثر الكبير في التقدم الاقتصادي وارتفاع مستويات الدخل وهذا ما تبينه النتائج و الإحصائيات الصادرة عن منظمة الطيران المدني الدولي (الايكاو) من ان تطور قطاع الطيران المدني في الدول المتقدمة كان العمل الاساسي في نهضتها .

كما أن قطاع الطيران المدني كان اللاعبين الأساسي في توفير الدعم الطبي خلال الجائحة للكثير من دول المنطقة والسماح بنقل الجرعات المضادة وغيرها من المنتجات الطبية والخدمات من دولة إلى أخرى في أقرب وقت، وهذا إن دل على شيء إنما يدل على أهمية وحيوية هذا القطاع وخاصة عندنا في المنطقة العربية، فهي منطقة جغرافية مترامية الأطراف، والاهتمام بالنقل الجوي يعجل من عجلة التنمية والنهضة في هذه المنطقة.

و هذه الاهميه لا تخلو من تحديات يجب على الدول العربية أن تواجهها كمجموعة واحدة وأن تحاول بشتى الطرق، وبالتعاون فيما بينها بتقوية منظومة النقل الجوي بينها وإلى دول العالم الأخرى. فالتحديات المتوقعة من خلال تطبيق القوانين الجديدة او المتطلبات الفنية الجديدة المتعلقة بالانبعاثات الكربونية وغيرها من التطبيقات المتعلقة بالسلامة والأمن السيبراني والنكاء الاصطناعي وتوجه

## أحدث طائرة X تابعة لناسا: الجيل القادم من الطائرات التجريبية عن وكالة ناسا

الطائرة التجريبية المستدامة على الجهود الرائدة لناسا في مجال الطيران وكذلك المناخ». «ستساهم الإكس-66A في تشكيل مستقبل الطيران، في عصر جديد حيث تكون الطائرات أكثر نظافة وهدوءا وصداقة للبيئة، وتفتح إمكانات جديدة أمام الجمهور المحلق والصناعة الأمريكية على حد سواء».

تعتبر طائرة إكس-66A أول طائرة إكس مصممة بشكل خاص للمساعدة في تحقيق هدف صافي الانبعاثات الصفري للولايات المتحدة، كما تمت الإشارة له في خطة العمل المناخية الأمريكية لقطاع الطيران في البيت الأبيض.

وأضاف بوب بيرس، مدير مساعد بمديرية أبحاث الطيران التابعة لناسا، والذي أعلن عن صنف الطائرة في منتدى الطيران التابع للمعهد الأمريكي للطيران والفضاء في سان دييغو: «لوصول لهدفنا الرامي لتحقيق صافي الانبعاثات الصفري بحلول عام 2050، نحتاج إلى طائرات بتصورات تحويلية كتلك التي نجربها على الإكس-66A». «من خلال هذه الطائرة التجريبية، نسعى لتقديم أعلى مستويات الأداء لعرض تقنيات من شأنها أن توفر الطاقة وتقلل من الانبعاثات الكربونية، الأمر الذي تحتاج إليه صناعة الطيران».

وسعت ناسا وبوينغ للحصول على تصنيف الطائرة إكس بعد وقت قصير من إعلان الوكالة عن جائزة مشروع الطيران المستدام في وقت سابق من هذا العام. كما تمنح القوات الجوية تصنيف «الطائرة -إكس» لبرامج التطوير التي تهدف إلى إنشاء تصاميم طائرات تجريبية ثورية. حيث يتم تصنيف الطائرة إكس لأغراض بحثية محضه. مع استثناءات قليلة، يهدف صنف الطائرات إكس إلى اختبار التصاميم والتقنيات التي يمكن اعتمادها في تصاميم الطائرات الأخرى، وليس كنماذج أولية للإنتاج الكلي.



تعتبر إكس-66A طائرة من صنف الإكس المصممة خصيصا لمساعدة الولايات المتحدة في تحقيق هدف الوصول إلى مستوى الصفر في صافي انبعاثات الغازات الدفيئة المعدلة وذلك بحلول عام 2050. لصناعة طائرة إكس-66A ستعمل شركة بوينغ بالتعاون مع ناسا لتعديل طائرة MD-90 عن طريق تقصير هيكل الطائرة واستبدال أجنحتها ومحركاتها. سيتميز تصميم الطائرة النموذجية بأجنحة طويلة ونحيفة تحتوي على محركات مثبتة أسفلها إلى جانب مجموعة من التركيبات الهوائية لتدعيمها. يعرف التصميم الذي قدمته بوينغ لمشروع ناسا للطائرات التجريبية المستدامة باسم «أجنحة خارقة للصوت ذات دعائم عمودية».

أعلنت ناسا وبوينغ يوم الاثنين أن الطائرة التي تم إنتاجها من خلال مشروع ناسا للطائرات المستدامة التجريبية تم تصنيفها من قبل القوات الجوية الأمريكية باسم إكس-66 A.

تهدف الطائرة الإكس الجديدة إلى التعريف بجيل جديد مرتقب من الطائرات المستدامة ذات الممر الواحد - وهي طائرات عملية للركاب تستخدمها شركات الطيران في جميع أنحاء العالم. وبالتعاون مع ناسا، ستقوم بوينغ ببناء واختبار وتحليق طائرة تجريبية ذات حجم كبير وبأجنحة رفيعة وطويلة للغاية مثبتة بدعامات قطرية، تعرف بمفهوم أجنحة خارقة للصوت ذات دعائم عمودية.

وأفاد مدير ناسا بيل نيلسون: «في ناسا، لا نضع النجوم نصب أعيننا وحسب، بل السماء كذلك». يعتمد مشروع



الوطنية للملاحة الجوية (NACA) برنامجًا للطائرات التجريبية بالتعاون مع القوات الجوية والبحرية الأمريكية. تعتبر 66A-X هي أحدث إضافة في سلسلة طويلة من طائرات (planes-X) التابعة لناسا. بالإضافة إلى ذلك، قدم مركز أبحاث الطيران أرمسترونغ التابع لناسا في إدواردز بولاية كاليفورنيا الخبرة التقنية والدعم لعدة طائرات اكس (planes-X) إضافية.

بالنسبة لمشروع الطيران المستدام التجريبي، تمتلك ناسا اتفاقًا تحت قانون الفضاء الممول مع شركة بوينج، حيث ستستثمر الوكالة 425 مليون دولار على مدى سبع سنوات، بينما ستساهم الشركة وشركاؤها ببقية التمويل، المقدر بحوالي 725 مليون دولار. كما ستقدم ناسا الخبرة الفنية والتسهيلات اللازمة.

يُعتبر مشروع الطيران المستدام التجريبي نشاطًا تابعًا لبرنامج أنظمة الطيران المتكاملة التابع لناسا وعنصرًا رئيسيًا في شراكة ناسا الوطنية للطيران المستدام، التي تركز على تطوير تقنيات الطيران المستدامة الجديدة.

وقال تود سيترون، كبير مسؤولي التكنولوجيا في بوينج: «نحن فخورون بشكل لا يصدق بهذا التصنيف، لأنه يعني أن إكس-66 ستكون التالية في سلسلة طويلة من الطائرات التجريبية المستخدمة للتحقق من صحة التصاميم الخارقة التي غيرت مجرى صناعة الطيران». «من خلال التعلم المكتسب من التصميم والصناعة واختبار الطيران، ستتاح لنا الفرصة لبناء مستقبل الطيران والمساهمة في إزالة الكربون من الفضاء.»

بالنسبة للطائرة إكس-66A، أطلقت القوات الجوية هذا التصنيف لطائرة تثبت صحة التقنيات الخاصة بتصميم جناح خارق للصوت ذو دعائم عمودية والذي، عند دمجه مع التطورات الأخرى في أنظمة الدفع والمواد وهندسة الأنظمة، يمكن أن يؤدي إلى استهلاك أقل للوقود بنسبة تصل إلى 30٪ وتقليل الانبعاثات بالمقارنة مع أفضل أنواع طائرات اليوم.

نظرًا لاستخدامها الكثيف، تشكل طائرات الممر الواحد اليوم ما يقرب من نصف انبعاثات الطيران في جميع أنحاء العالم. لذلك يعد إنشاء تصاميم وتقنيات أكثر استدامة عاملاً مؤثرًا بشكل عميق على الانبعاثات.

يعود تاريخ وكالة ناسا مع تسمية طائرة اكس (plane-X) إلى الأربعينيات من القرن الماضي، عندما أنشأت الهيئة الاستشارية

## مشروع الطيران المستدام التجريبي

عن وكالة ناسا



الطائرة عام 2028. حيث ستساهم نتائج اختبارات الطيران في توجيه قرارات الصناعة بشأن تصميم طائرات الركاب ذات الممر الواحد الجديدة المنتجة لعقد الثلاثينيات من القرن الحادي والعشرين.

علاوة على ذلك، ستساهم اختبارات الطيران للمركبات والأنظمة الداعمة في إثراء الرصيد المعرفي لصناعة الطيران حول الطيران الآمن وذلك باستخدام أحدث التقنيات على متن الطائرات. وسيسهم ذلك في التحقق من التقنيات الناشئة والتقرب من هدف خطة العمل المناخية للطيران الأمريكي في البيت الأبيض بغية تحقيق صافي الانبعاثات الصفري بحلول عام 2050.

وتعتبر الطائرة التجريبية المبتكرة جانباً واحداً من جوانب الشراكة الوطنية المستدامة للرحلات التي شرعت فيها وكالة ناسا مع الصناعة.

يعتبر المشروع الطيران المستدام التجريبي جزءاً من برنامج أنظمة الطيران المتكاملة التابع لوكالة ناسا.

يهدف مشروع الطيران المستدام التجريبي إلى التعاون مع الصناعة والأوساط الأكاديمية والهيئات الحكومية الأخرى لتحديد واختيار وتطوير التكنولوجيات الأساسية لهياكل الطائرات - مثل تصميمات الأجنحة الجديدة - التي من المرجح أن تنتقل إلى طائرات الركاب ذات ممر واحد في الجيل المقبل.

يتكون المشروع أساساً من طائرة تجريبية، وهي طائرة عرض سيتم إنتاجها بالشراكة بين وكالة ناسا وشركة بوينغ.

تهدف الطائرة المصممة بحجمها الكامل لأغراض بحثية إلى إثبات مزايا تصميم جناح خارق للصوت ذو دعامة عمودية من أجل اعتماده بشكل واسع من قبل طائرات النقل التجارية ذات الممر الواحد في المستقبل. كما سيتم إدخال تكنولوجيات متقدمة أخرى على الطائرة التجريبية للمساعدة في تقليل استهلاك الوقود وانبعاثات الغازات الضارة بنسبة تصل إلى 30%.

مبدئياً، من المخطط أن تحلق

## الطيران الأفريقي – نقطة تحول حاسمة

عن مؤسسة OAG

الخسائر إلى 213 مليون دولار أمريكي في عام 2023. وفي حالة تحسن توقعات عام 2023 وتسارع وتيرة الانتعاش، وتخفيف قيود السفر الصينية بشكل أسرع من المتوقع، وزيادة الطلب، مع ذلك ستظل صناعة الطيران في أفريقيا غير مستدامة. إنها حقيقة صعبة، ولكن هناك إشارات أمل في جميع الأسواق الإقليمية ولربما يكون عام 2023 نقطة فارقة لهذه الصناعة، أم أن هذا مجرد تفاؤل محض؟ دعونا نتحرى الحقائق إذن.

**المزيد من شركات الطيران أكثر من أي وقت مضى – ولكن ليس النوع والحجم المناسبين؟**

لم يصل قط عدد شركات الطيران المجدولة في إفريقيا لما هو عليه الآن، فقد نظمت حوالي 264 شركة طيران من جميع أنحاء العالم رحلات جوية إلى القارة في مرحلة ما من العام الماضي؛ ويعد ذلك أكبر رقم مسجل لسنوات عديدة. وبالمثل، فإن 120 من شركات الطيران هذه (أي نسبة 45%) هي شركات طيران مقيمة في إفريقيا، وهو أعلى رقم على مدار الاثني عشر عاما الماضية على الرغم من أن هذه هي أدنى حصة نسبية منذ عام 2010. ومن المثير للقلق، لم يكن هناك سوى ثماني شركات طيران أفريقية منخفضة التكلفة ولم يصل عددها إلى رقمين في تاريخ الطيران المجدول في إفريقيا، كما يبرز الرسم البياني أدناه. فاستمرت شركتي طيران، إير أرابيا المغرب ومصر فقط في العمل بشكل مستمر خلال تلك الفترة بينما توقفت العديد من الشركات الأخرى عن العمل واختفت.

وعلى عكس ذلك، كان هناك خمسة وعشرون شركة طيران منخفضة التكلفة غير مقيمة تنظم رحلات إلى إفريقيا إلى جانب تلك الخطوط الجوية بدءا من أكثر من 2.4 مليون مقعد لشركة ريان إير إلى حوالي 33000 مقعد لشركة ويز إير أبو ظبي الجديدة حيث تخطط لتحقيق المزيد من النمو.

**تصارع شركات الطيران منخفضة التكلفة من أجل البقاء**

وبتحليل قطاع السوق، يتضح أن نسبة الاختراق والنمو في حصة شركات الطيران ذات التكلفة المنخفضة ضئيلة، خاصة في غرب ووسط وشرق أفريقيا، حيث يتم تشغيل أكثر من تسعة من كل عشرة مقاعد عن طريق شركات الطيران التقليدية. ويبلغ المتوسط العالمي لشهر يناير 2023 حوالي 35% من القدرة الإجمالية المعروضة التي يتم استغلالها على يد شركات الطيران ذات التكلفة المنخفضة، مما يؤكد مدى تأخر قطاع الطيران الأفريقي في اعتماد هذا القطاع الصناعي الذي اثبت فعاليته والذي يرمي إلى تحفيز الطلب في الأسواق الجديدة وتعزيز التواصل ودفع النمو الاقتصادي.



بقلم جون جرانت

لقد ولى زمن كأس العالم، وما أحرزه المغرب يعد قفزة نوعية لكرة القدم الأفريقية، حيث أبان عن حنكة ومهارة فريق عتيق لم يدخر جهدا لتخليد هذه الذكرى. وبالمثل، يعد الوباء العالمي أيضا ذكرى عابرة تعلمنا جميعا التعايش معها. كان الوباء بالتأكيد تجربة تعليمية مشتركة بالنسبة لنا جميعا، لم يكن ارجاع الأمور إلى نصابها عقب اجراءات الإغلاق، والقيود المفروضة على السفر والتواصل بين الأفراد، أصعب من أي وقت مضى. وقس على ذلك ما عانته صناعة الطيران في أفريقيا، إلا أن الدروس المستفادة من الوباء ورحلة التعافي من تداعياته تدعوان للتفائل.

**حدث مدمر**

بالنسبة للعديد من شركات الطيران، خلال الوباء كان البقاء للأصلح وحتى الأصلح كافح في آخر المطاف! فقد تمكنت الشركات المحظوظة التي في جعبتها ما يكفي من الاحتياطات النقدية من البقاء على قيد الحياة، متأثرة، ولكن غير متضررة ماديا. حينما دخلت شركة ريان إير عام 2020 باحتياطات نقدية كافية لوضع سنوات، لم يكن لدى بعض شركات النقل الأفريقية إلا ما يكفي لبضعة أسابيع!

وفي عام 2020، خسرت شركات الطيران الأفريقية حوالي 7.7 مليار دولار أمريكي، وفقد ملايين الموظفين العاملين في منظومة السفر وظائفهم وأفلست حوالي ثماني شركات طيران – على الرغم أن بعضها كان على حافة الانهيار قبل ذلك. وفي عام 2022، من المتوقع أن تخسر شركات الطيران الأفريقية 638 مليون دولار أمريكي، مع آمال في تقليص هذه

في عام 2022، كانت القدرة المتوسطة التي تشغلها شركة طيران مقيمة بأفريقيا يومياً هي 2,284 مقعداً، في حين بلغ عدد الرحلات اليومية المتوسطة 24 رحلة، ومرة أخرى من أجل المقارنة، كان المتوسط في أوروبا هو 51 رحلة، مما يشير إلى أن كل شركة لديها مقدار ضعف حجم التشغيل مقارنة بالمعدل المسجل بأفريقيا. وتجدر الإشارة أن التوسع يستلزم الفعالية، التي تتمثل في نوع الطائرات المشغلة - بالنظر إلى بيانات العام الماضي، يتضح أن من أكبر التحديات التي تواجه قطاع الطيران في أفريقيا نجد: الحاجة إلى أنواع الطائرات الصغيرة.

تم تشغيل أكثر من خمسي الرحلات المجدولة بطائرات ذات محرك توربيني بينما تم تشغيل 20% أخرى بواسطة طائرات إقليمية، مما أدى إلى تشغيل أكثر من 61% من مجموع الرحلات بواسطة طائرات تحتوي عادة على أقل من 50 مقعداً لكل رحلة. بالنسبة لأي شركة طيران، فإن إنشاء شبكة فائقة توربو/إقليمية مستدامة طويلة الأمد يمثل تحدياً، وعادة ما يتطلب أسعار بيع عالية واستخدام مرتفع للطائرات، وفي حين أن الأسعار مرتفعة، فإن الضرائب الجزائية المفروضة والمستمرة تحبط بشكل فعال تحفيز الطلب في جميع الأسواق باستثناء الأسواق الأكثر ثراء أو السياحية.

ومن جهة أخرى تسلط الإنتاجية، عبر الأساطيل الواسعة لشركات الطيران الأفريقية، الضوء على سلسلة أخرى من التحديات وأوجه القصور. تظهر برامج الربع الأول المخطط لها حالياً لعام 2023 أن العديد من شركات الطيران تستعين يومياً بعدد قليل من الخدمات التي توفرها الطائرات ذات الهياكل العريضة. في حين أن شركات الطيران مثل الإثيوبية (114)، طيران موريشيوس (137) وجنوب أفريقيا (131) تسعى جاهدة للوصول إلى درجة عالية من التشغيل العملي، يبدو أن شركات الطيران مثل رواندا إير، إير بيس والخطوط الجوية الأوغندية تستخدم طائراتها لأقل من رحلتين في اليوم، وبالتالي تعتبر هذه العمليات غير فعالة بناء على أي معايير قياس.

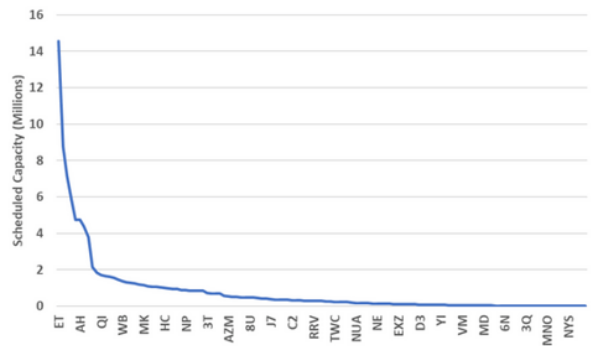
وما إن يُفتح النقاش حول سوق شركات الطيران منخفضة التكلفة حتى ينعرج للتطرق إلى صعوبات العمل في أسواق تخضع لتنظيمات صارمة، وتحفيز الطلب في ظل ضرائب عالية، ونقص الموارد البشرية المدربة، وضرورة تحدي قنوات التوزيع المعتمدة وبناء نشاط الحجز المباشر. كل هذه النقاط المذكورة مهمة وتعكس صعوبة تغييرها، ولكن هل هناك قضية أكثر إلحاحاً تستوجب النظر فيها: مسألة التوحيد والتوسع، مثلاً؟

### التحديات التشغيلية

لضمان نجاح أي شركة طيران، تحتاج هذه الأخيرة إلى تشغيل شبكة متنوعة تمكّنها من التصدي للتغيرات الحتمية في الأسواق والتفاعل مع العوامل الخارجية. بالنسبة لبعض شركات الطيران، فإنها تعتمد على شبكة جغرافية واسعة تأمين لها هذه المرونة، وبالنسبة للبعض الآخر، فإنها تعتمد على توازن بين أسواق الأعمال والترفيه الواضحة، وبالنسبة للبعض الآخر، فإنها تقوم بإنشاء قواعد عبر البلاد أو القارة تسمح لها بإعادة توزيع الموارد في غضون وقت قصير.

بالنسبة لمعظم شركات الطيران في أفريقيا، فإن تطبيق أي من تلك المبادئ يشكل تحدياً، كما يوضح الرسم البياني للقدرة الاستيعابية للركاب أدناه. بصفة عامة، برمجت شركات الطيران المحلية في أفريقيا ما يقرب من 40% من القدرة في عام 2022، ويتم توفير ذلك من قبل خمسة من أكبر شركات الطيران، حيث تعمل شركة الطيران الإثيوبية وحدها على تشغيل 14% من إجمالي القدرة. وللمقارنة، بلغت حصة أعلى خمس شركات طيران في عام 2022 نسبة 38% من القدرة الاستيعابية، وكانت تملك أكبر شركة طيران راينير حصة 15% من القدرة. وبالتالي، على الرغم من أن لدى شركات الطيران الأفريقية خصائص مشابهة جداً لنظرائهم في أوروبا على المستوى الكلي، إلا أن تفاصيل التحديات التشغيلية تبدو واضحة على المستوى الجزئي.

### 2022 Scheduled Airline Capacity African Domiciled Airlines



Source: OAG Schedules Analyser

OAG

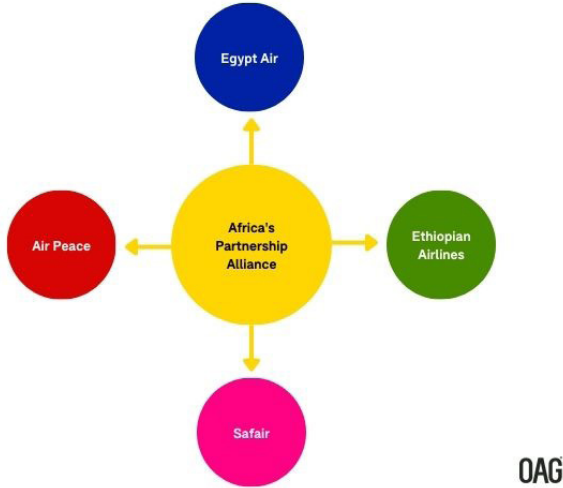
### Q1 2023 Scheduled Wide-Bodied Services and Active Fleet Sizes. African Domiciled Airlines

Airline	Q1 2023 Scheduled Widebodies Services	Number of Active Widebodied Aircraft	Planned Widebodied Flights Per Day	Planned Flights Per Aircraft
Ethiopian Airlines	7,763	68	86.3	114
Egyptair	1,581	18	17.6	88
Kenya Airways	895	9	9.9	99
Royal Air Maroc	846	10	9.4	85
Air Mauritius	824	6	9.2	137
Air Algerie	725	6	8.1	121
Air Austral	432	5	4.8	86
South African Airways	262	2	2.9	131
Compagnie Africaine d'Aviation	252	2	2.8	126
TAAG Angola Airlines	226	6	2.5	38
Air Tanzania	196	2	2.2	98
Rwandair	187	2	2.1	94
Tunisair	183	2	2.0	92
Air Peace	126	3	1.4	42
Air Senegal	123	1	1.4	123
Uganda Airlines	79	2	0.9	40

للبقاء على قيد الحياة وتحقيق تقدم، وبالتالي، هل يمكن أن تجسد الشراكة بين تلك الشركات عاملاً محفزاً للتغيير؟

منعطف جديد

#### Potential Partnership Structure For African Aviation



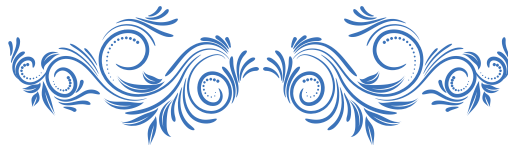
تتمتع كل واحدة من هذه الشركات بمواقع قوية في أسوقها الاقليمية، حيث توفر في معظم الحالات ضعف القدرة الاستيعابية التي توفرها ثاني أكبر شركة في تلك المنطقة، ولديها جميعاً مجموعة من الشراكات القائمة مع شركات الطيران الصغيرة. وبعد الجائحة، أدركت العديد من شركات الطيران أنها كانت محظوظة بالنجاة من هذا الحدث. وفي كثير من الحالات، وبدون دعم حكومي، وأصحاب العقود التأجير المتعاطفين، وبعض التخفيضات الحادة في الموارد، كان من الممكن أن تنهار. لا يرغب أي رئيس تنفيذي لشركة طيران في الوقوع في ذلك الموقف مرة أخرى. لذلك يعد وضع استراتيجيات جديدة تقلل من المخاطر المتعلقة بهذا التعرض أمراً بالغ الأهمية في السنوات المقبلة، بالإضافة إلى إنشاء شراكات استراتيجية غير مستندة إلى حقوق الملكية كوسيلة للمضي قدماً. وركزت الشراكات السابقة في أفريقيا دائماً على الاستثمار بدلاً من

بعد الجائحة ومع الانتعاش الذي يعم الآن، يبدو أن الطيران الأفريقي يواجه مجموعة أخرى من المفترقات، ومن الواضح أنه راكماً الكثير من الخبرات في مثل هذه المواقف، إلا أنه في كثير من الأحيان فشل في تتبع الاتجاه الصحيح. وعليه، ينبغي طرح سؤال أساسي حول المسار الصحيح الذي يجب اتباعه، وهل من الممكن تحقيق تقدم مستدام يرمي إلى توسيع نطاق السفر ويخلق صناعة مربحة للجميع؟ لا يوجد «حل سحري» لتحقيق ذلك، ولكن ربما هناك بعض الأفكار أو الآراء التي يجب النظر فيها.

ففي كثير من الأحيان تتم مناقشة مسألة توحيد الصناعة كوسيلة للمضي قدماً في هذا المضمار، ولكنها لم تحقق نتائج لأغلبية أو أقلية الشركاء في أفريقيا. ولكن حالت الخلافات بخصوص الملكية والرقابة، وتخصيص الموارد، والبرمجة، وفرق الإدارة، وحتى التسعير، دون أي شكل من أشكال التوحيد. لقد أبان فقدان الرقابة الاستراتيجية، وحماية المصالح الوطنية، والتغيرات المتكررة في الرقابة الحكومية عن عقبات من الصعب إيجاد حل لها، كما بادت محاولات كثيرة بالفشل بسبب حجج «استثمار الأغلبية، وتأثير الأقلية». وبناء على التاريخ والسياسة وفشل المحاولات السابقة، على الرئيس التنفيذي لشركة الطيران أن يتحلى بالجرأة ويقترح التوحيد كحل في المستقبل القريب. ولكن هل هناك بدائل أخرى؟

#### تحالف شركات الطيران الأفريقية؟

هل الشراكة هي وسيلة أكثر واقعية وأقل انفعالية لخلق الكتلة الأساسية والشبكة اللازمة التي يمكن لشركة طيران أفريقية تشغيلها؟ هل يمكن أن يوفر هذا النهج الدعامة الضرورية لشركات الطيران من أجل التوسع؟ هل من الممكن تحقيق شيء ما؟ حسناً، هناك أربعة مناطق جغرافية متميزة جداً في أفريقيا، وفي كل من تلك المناطق هناك شركة طيران رئيسية تمكنت بنجاح من تأمين ما يكفي من الحجم والتمركز



## الوضع الحالي: مستقبل التحالفات والشراكات بين شركات الطيران، إلى أين؟ ما هو تأثير الجائحة على تحالفات شركات الطيران؟

عن مؤسسة OAG

استغرقت تحالفات شركات الطيران الثلاثة الكبرى وقتاً أطول للتعافي. كما اقترب تحالف وان وورلد من نسبة 18.5٪ بالمقارنة مع من المستويات المسجلة في عام 2019، بينما حقق تحالف سكاي تيم نسبة منخفضة قدرها 23٪، وسجل تحالف ستار نسبة 24٪.

### تعكس اتجاهات تحالف شركات الطيران اتجاهات خطوط الطيران التقليدية

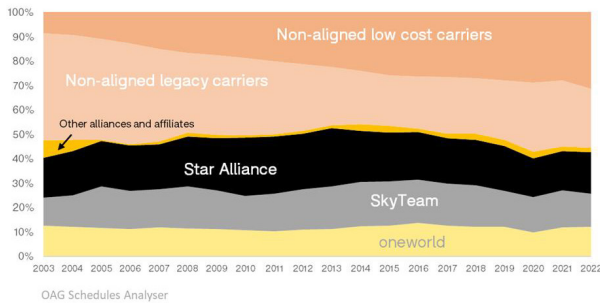
أثرت الاتجاهات طويلة الأمد بالفعل على التحالفات وذلك قبل تفشي الوباء، بما في ذلك التآكل البطيء لحصة القدرة العالمية حيث اكتسبت شركات النقل منخفضة التكلفة (LCCs) نصيباً في جميع أنحاء العالم. ربما أدى الوباء، إلى حد ما، إلى تسريع هذا التيار حيث استجابت شركات الطيران المحلية باختبار الخطوط الجوية وتطوير الشبكة وتقديم منتجات تلبي بشكل أفضل احتياجات المسافرين الراغبين في استكشاف العالم، والمكتفين بالوجهات التي تقع بمقربة من موطنهم (بالمقارنة مع ما مضى).

أوضحت التحالفات والشراكات بين شركات الطيران مؤخراً من الأمور المعتادة في هذه الصناعة، فنادراً ما تتصدر هذه الأخيرة عناوين الصحف، إلا في حالة عقد شراكة جديدة أو انسحاب شركة طيران من تحالف ما. حالياً، احتد النقاش وكثرت الأسئلة التي تم طرحها حول ماهية هذه التحالفات وما هو أوت.

لقد شهدنا ذلك في السنوات الأخيرة مع انسحاب شركة تشاينا ساوثرن عن تحالف سكاي تيم في عام 2018، والأسئلة المتكررة التي طرحت حول ما إذا كان بإمكانهم الانضمام إلى وان وورلد ومتى. وقد جلب الإعلان الأخير عن اتفاقية بين طيران الإمارات وطيران الاتحاد اهتمام وسائل الإعلام، لكن البعض تساءل عما إذا كان ظاهر هذه الاتفاقية يفوق جودتها.

وبعدما انجلى الغبار الذي خلفه الوباء العالمي، تُرى ما هو وضع التحالفات والشراكات بين شركات الطيران؟ هل تغير شيء ما؟ هل تستمر التحالفات في تقديم القيمة لأعضائها وإلى أين يمضون بعد ذلك؟

Capacity Share by Alliance

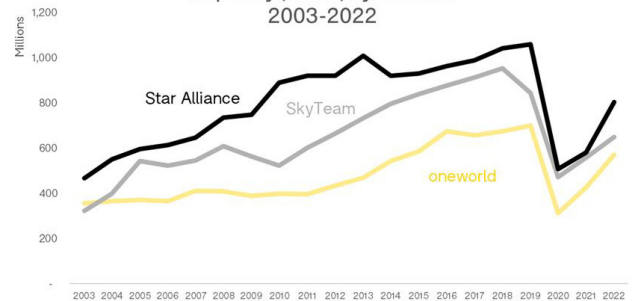


OAG Schedules Analyser

في الاثني عشر شهراً المنصرمة إلى غاية مايو 2023، شغلت شركات الطيران منخفضة التكلفة غير المنضوية تحت لواء التحالفات العالمية نسبة 31٪ من قدرة خطوط الطيران العالمية، أي ما يقرب من ضعف قدرة أكبر تحالف - ستار- الذي يشغل نسبة 17٪.

في حين أن هناك تحالفات أخرى لشركات الطيران مثل تحالف فاليو ويو- فلاي، والتي تتكون من شركات طيران منخفضة التكلفة، إلا أن أثرها لم يكن كبيراً كما كان متوقعاً

Capacity (seats) by Alliance  
2003-2022



OAG Schedules Analyser

تاريخياً، يعتبر تحالف ستار أكبر تحالف من حيث القدرة الاستيعابية للرحلات الجوية المجدولة، تليها سكاي تيم ثم وان وورلد. وعلى الرغم من أن تصنيفهم لم يتغير جراء الوباء، إلا أن الثلاثة شهدوا حتماً انخفاضاً كبيراً في حجم نشاطهم الجوي بشكل عام خلال عامي 2020 و2021.

ففي عام 2022 - بينما حققت قدرة شركات الطيران العالمية نسبة منخفضة 17.8٪ عن المستويات المسجلة في عام 2019 -

عالية النمو مثل الهند، تعد شركة طيران الهند عضواً في تحالف ستار، ومع ذلك لا يتوفر تحالف وان وورلد وسكاي تيم على عضو محلي. بينما يسافر العديد من أعضاء التحالف من وإلى الهند، فإن شركات الطيران منخفضة التكلفة هي التي تقود منحني النمو في السوق.

توجد مجالات أخرى - بصرف النظر عن الشبكات والوصول إلى الوجهات - حيث يمكن للتحالفات أن توفر قيمة

، مثل:

- تبسيط إجراءات الركاب
- برامج الولاء
- الشراء الجماعي

ومع ذلك، فإن قياس التقدم المحرز في هذه المجالات أصعب بكثير. نظرياً، يمكن لشركات الطيران الأعضاء مشاركة أفضل الممارسات وتنفيذ الأساليب المشتركة، ولكن الرغبة في التعاون الفعلي تختلف بين التحالفات وبين الأعضاء.

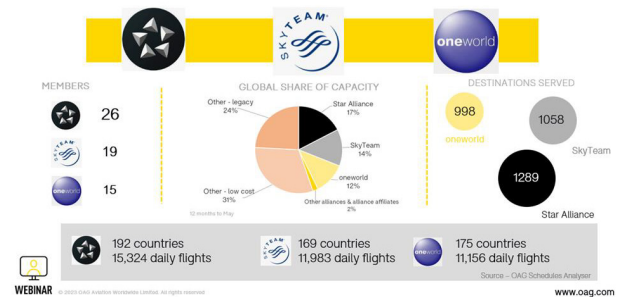
## مسألة الطابع الحصري

سيكون من الخطأ الاعتقاد بأن تحالفات شركات الطيران هي وحدها من تحدد كيفية تعاون شركة طيران مع شركة أخرى. ففي الواقع، لطالما مثلت التحالفات حلولاً عملية ولا تزال شركات الطيران تتبع نهجاً برغماتياً في السعي لتحقيق مصالحها. قد تكون الخطوط الجوية التركية عضواً في تحالف ستار، وتشارك الرمز الجوي مع 16 عضواً في نفس التحالف، إلا أنها تتقاسم الرمز الجوي للرحلات مع 32 شركة طيران أخرى في الوقت الحالي. تعد كانتاس مثلاً، عضواً في تحالف وان وورلد، وتتقاسم الرمز الجوي مع 8 أعضاء آخرين إلى جانب 19 شركة طيران أخرى خارج التحالف.

ربما يكون هذا أحد الأسباب التي تعيق تقدم شركة تشاينا ساوثرن نحو الانضمام إلى تحالف وان وورلد. فعضوية تشاينا ساوثرن في وان وورلد ستمنحها ولوجاً مهماً إلى السوق الصينية. بيد أن التعاون التاريخي بين تشاينا ساوثرن وأعضاء تحالف سكاي تيم لا يختفي فجأة بين ليلة وضحاها. وفي هذا الصدد، تعلن شركة KLM بفخر على موقعها الإلكتروني أن شراكتها الاستراتيجية مع تشاينا ساوثرن والشركة التابعة لها، شركة شيامن للطيران، تعد مكوناً أساسياً في استراتيجيتها في الصين.

عند ولوجهم السوق قبل سبع سنوات. بدلاً من ذلك، انتقلت شركات التكنولوجيا التي تهدف إلى جعل السفر الذاتي، أي حجز تذاكر منفصلة للوصول إلى وجهة ما، (وأنماط أخرى) أسهل إلى هذا الفضاء من خلال اعتماد نهج بديل لتيسير السفر الجوي والتواصل في عالم اليوم.

## ALLIANCES BY NUMBERS



## كيف يمكن لتحالفات شركات الطيران الحفاظ على قيمتها لفائدة الأعضاء؟

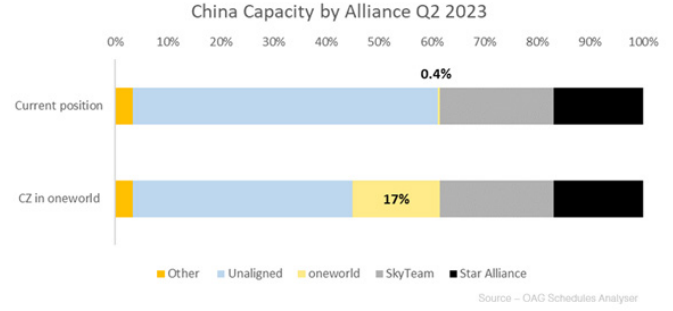
تم إنشاء تحالفات شركات الطيران لمواجهة التحدي المتمثل في إنشاء شبكات عالمية في قطاع تكون فيه ملكية شركات الطيران مصحوبة في كثير من الأحيان بقواعد تمنع نشاط الاندماج أو التوحيد الذي تعرفه القطاعات الأخرى. تتمثل القيمة الأساسية التي يقدمها التحالف في عدد الوجهات التي يمنح كل عضو الولوج إليها لفائدة عضو آخر. ففي العام المنتهي في مايو 2023، أحصى دليل الخطوط الجوية الرسمية (OAG) 1289 وجهة عبر شبكة تحالف ستار و1058 لفائدة تحالف سكاي تيم و998 لفائدة تحالف وان وورلد.

لا يتغير عدد أعضاء شركات الطيران كثيراً هذه الأيام ويرجع ذلك جزئياً إلى طبيعة العمل المعقدة مع عدد كبير من الشركاء، ولكن أيضاً بسبب وجود عدد قليل من شركات الطيران القديمة التي يمكن أن تقدم قيمة إضافية حقيقية من حيث تغطية الشبكة الجوية.

تعرف كل من التحالفات الرئيسية فجوات جغرافية في شبكاتها الجوية، على الأقل من حيث موطن أعضائها، ولكن في بعض الأحيان يرجع ذلك ببساطة إلى عدد شركات الطيران المحدود التي يمكن أن تلعب دور الشركاء.

في سوق مثل المملكة المتحدة، بينما تشكل الخطوط الجوية البريطانية (Airways British) شركة الطيران القديمة والرئيسية وشركة فيرجن أتلانتيك منافستها (التي انضمت مؤخراً إلى تحالف سكاي تيم)، لا توجد شركة طيران ثالثة التي يمكنها العمل مع تحالف ستار. وبالمثل، في الأسواق

وعلاوة على ذلك، يبدو أن شركات الطيران قد توصلت إلى توازن مُرضي بين العلامات التجارية الفردية لشركات الطيران والعلامات التجارية للتحالف، حيث يكون كلاهما مألوفاً للمستهلك (حتى لو لم يكن واضحاً دائماً). ويستمر إضفاء تحسينات تدريجية في تسهيل رحلات الركاب، إلا أنه يبدو من غير المحتمل توقع نمو في هذا الصدد. لم يتبق سوى عدد قليل من شركات الطيران القديمة التي قد تضيف قيمة للتحالفات الحالية. تتزايد حصة القطاع منخفض التكلفة في السوق عاماً بعد عام، في حين قد يكون الحفاظ على القيمة لفائدة أعضاء التحالف هو الهدف المتوخى ببساطة.



### وبالتالي، ماذا ينتظر تحالفات شركات الطيران؟

لا شك أن تحالفات شركات الطيران الكبرى ناجحة. ويتم حالياً استغلال ما يقرب من 45% من جميع مقاعد شركات الطيران المجدولة تحت لواء أحد تحالفات شركات الطيران هذه، مما يسهل رحلات المسافرين في جميع أنحاء العالم ويوفر توأصلاً إضافياً مرناً بين شركات الطيران الكبرى.





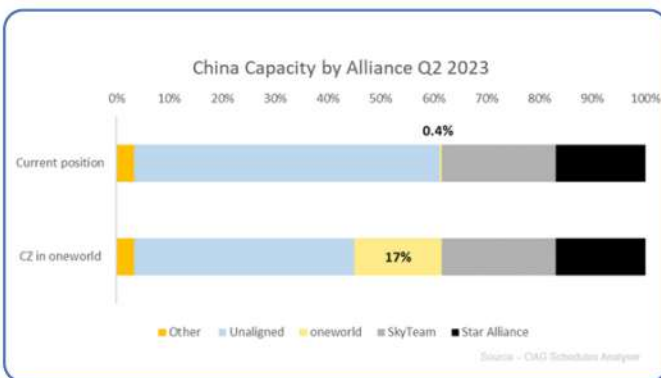
the moment. Qantas, a member of Oneworld, codeshares with 8 other members but also an additional 19 airlines outside the alliance.

This is perhaps one of the reasons for the slow progress in seeing China Southern make a move towards Oneworld; membership of Oneworld will give it significant access to the Chinese market, but in practice the historic cooperation between China Southern and SkyTeam members does not disappear overnight. KLM proudly states on its website that its joint venture with China Southern and subsidiary Xiamen Airlines are key to its China strategy.

### So, Where Next for Airline Alliances?

Without doubt, the major airline alliances are a success. Today, close to 45% of all scheduled airline seats are operated under the umbrella of one of those airline alliances, facilitating traveler journeys across the globe and providing flexible additional connectivity for major carriers.

Airlines seem to have settled on a happy balance between individual airline branding and alliance branding, so that both are familiar to the consumer (even if not always well understood). Incremental efficiencies continue to take place which streamline the passenger journey, but it seems that growth is unlikely. There are few legacy airline targets left which might add value for the existing alliances and year-by-year the low-cost sector eats away at market share. For now, maintaining value for alliance members may be the simple goal.





While there are other airline alliances such as Value Alliance and U-Fly, consisting of low-cost carriers, their impact has not been as significant as expected when they arrived on the scene seven years ago. Instead, the technology companies aiming to make self-connecting travel by air (and other modes) easier have moved into this space with an alternative approach to streamlining air travel and connectivity in today's world.

Each of the major alliances has geographic gaps in their networks, at least in terms of the domicile area of their members, but sometimes that is simply due to the limited number of airlines that could be partners.

In a market such as the UK, where the main legacy carrier is British Airways (a member of Oneworld) and the 'challenger' airline is Virgin Atlantic (who recently joined SkyTeam), there's no third airline that might work for Star Alliance. Similarly, in high-growth markets such as India, Air India is a member of Star Alliance but neither Oneworld or SkyTeam has a local member. While many alliance members fly into and out of India, it is the low-cost carriers that are driving much of the growth in the market.

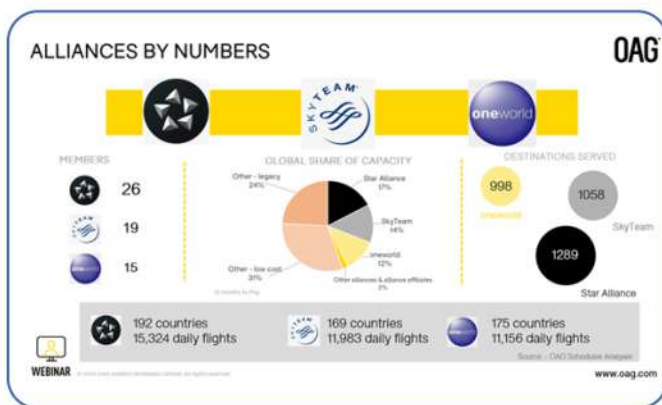
There are other areas - aside from networks and access to destinations - where alliances can provide value, such as:

- Streamlining passenger processes
- Loyalty programs
- Group purchasing

However, quantifying progress in these areas is much harder. In theory, member airlines can share best practice and implement shared approaches but the appetite for deeper cooperation varies between alliances and between members.

### The Question of Exclusivity

It would be a mistake to think that airline alliances are somehow exclusive in determining how one airline cooperates with another. In practice, alliances have always been pragmatic solutions and airlines continue to be pragmatic in pursuing their best interests. So, while Turkish Airlines may be a member of Star Alliance, and codeshares with 16 members of the Star Alliance, it also has codeshare flights with a further 32 airlines at



### How Can Airline Alliances Maintain Their Value for Members?

Airline alliances were established to address the challenge of creating global networks in an industry where airline ownership was often accompanied by rules that prevented the type of merger and consolidation activity seen in other sectors. The core value offering of an alliance is the number of destinations that each member gives access to for every other member. In the year to May 2023, OAG counted 1289 destinations across the Star Alliance network, 1058 for SkyTeam and 998 for Oneworld.

The number of airline members doesn't change much these days in part due to the complexity of working with a large number of partners, but also because there are few legacy airlines that could offer genuine additional value in terms of network coverage.

## State of Play: Where Next For Airline Alliances And Partnerships?

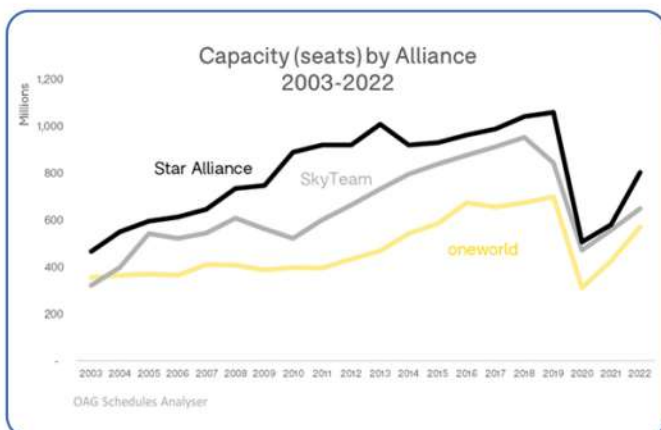
Source: OAG

### What Was the Pandemic's Impact on Airline Alliances?

Airline alliances and partnerships are so commonplace in the industry these days that they rarely make the headlines, unless a new partnership forms or an airline leaves an alliance. At these moments there's a flurry of activity and questions are asked about what it means and what comes next.

We've seen this in recent years with the departure of China Southern from SkyTeam in 2018 and the recurrent questions about if, and when, they may join Oneworld. The recent announcement of an interline agreement between Emirates and Etihad airlines garnered plenty of media attention, but some questioned if it involved more spin than substance.

So, now the dust has settled from the global pandemic, what is the state of play with airline alliances and partnerships? Has anything changed? Do the alliances continue to offer value for their members and where do they go next?



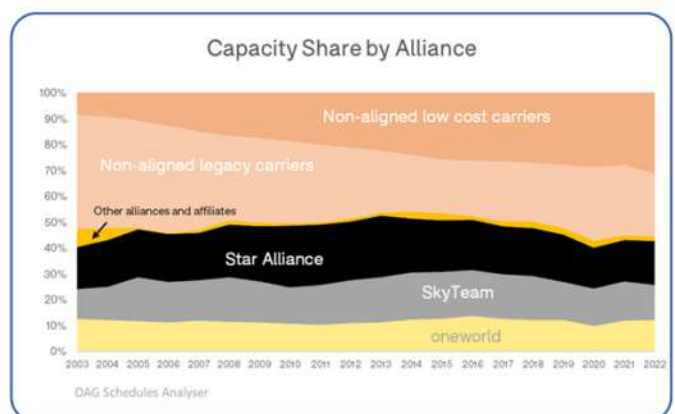
Historically, Star Alliance has been the largest alliance in terms of scheduled airline capacity, followed by SkyTeam and then Oneworld. The pandemic did not affect their rankings, although inevitably all three

experienced the dramatic reduction in operations that aviation saw generally through 2020 and 2021.

In 2022 - while global airline capacity was still 17.8% shy of 2019 levels - the big three airline alliances were taking longer to recover. Oneworld was closest at 18.5% below 2019 levels, while SkyTeam was at 23% below and Star Alliance at 24% below.

### Airline Alliance Trends Reflect Legacy Airline Trends

Long-term industry trends were already impacting alliances before the pandemic, including the slow erosion of global capacity share as low-cost carriers (LCCs) gained share worldwide. The pandemic, if anything, has probably accelerated this trend as LCCs have responded with route experimentation, network growth and offering products that better meet the needs of travelers wanting to explore the world but happy with destinations closer to home (than they might have been in the past).



In the 12 months up to May 2023, unaligned low-cost airlines have operated 31% of global airline capacity, nearly double that of the largest alliance - Star Alliance - which operated 17%.



of experience of such moments, but has frequently failed to take the right direction. The key question is what the right direction should be, and is it possible to make progress that is both sustainable, grows access to travel and creates a profitable industry for all? There is no “golden bullet” to establish that position but perhaps there are some ideas or thoughts to consider

Industry consolidation has often been discussed as a way forward, but it has yet to deliver results for either majority or minority partners in Africa. Disputes over ownership and control, allocation of resources, scheduling, management teams and even pricing have frustrated attempts at any form of consolidation. The loss of strategic control, protection of national interest and frequent changes of government control have proved difficult barriers to overcome, and many attempts have floundered on “majority investment, minority influence” type arguments. Given the history, politics, and failure of previous attempts then it would be a brave airline CEO to suggest a consolidation play in the near future. But are there other alternatives

### ?An African Airline Alliance

Is a partnership approach a more realistic and less emotive means of creating the necessary critical mass and network that a pan-African airline could operate? Could this provide the necessary supporting foundations for the wider airline community to build around? Is it possible to make something happen? Well, there are four very distinct geographic regions within Africa and in each of those there is a dominant airline operator that has successfully secured enough scale and mass to survive and move forward, could some form of partnership between those carriers be a catalyst for change

Each of these airlines enjoys strong market positions in their respective regions, in most cases offering at least twice as much capacity as the second largest airline in that region and all having a range of existing partnerships in place with smaller carriers. Post-pandemic many airlines have realized that they were lucky to survive the event. In many cases, without Government support, sympathetic lessors and some savage cuts in resources they would have collapsed. No airline CEO wants to be in that situation again so developing new strategies that de-risk such exposure will be vital in the next few years and creating strategic but non-equity-based partnerships represent a way forward. Previous partnerships in Africa have always been built around investment rather than recognizing the commercial benefits that could be created by working together. But most of those have failed, were those attempts to run before walking realistic? Could softer options have been considered and was too much effort wasted at the negotiating table !with too many “interested parties”? Absolutely YES

### Africa’s New Opportunity

In the early stages of the pandemic many people uttered the phrase “in adversity is opportunity”. There is some truth in this sentiment and African aviation now has that opportunity to make a quantum leap forward in terms of its development, value to economic growth and most importantly connecting a continent that is best connected via Paris or Rome at the moment. To make that happen requires trust, but not cash. It requires partnerships rather than ownership. And most importantly it requires inspirational leadership to step forward. Nothing is impossible with the right mindset

African aviation is once again at a crossroads, the journey to date has been long, impacted by too many detours and stumbled across too many roadblocks as it has attempted to make progress. The latest crossroad is probably the last opportunity in a reset world. Can the continent make the right ?turn

Potential Partnership Structure For African Aviation





very regulated markets; stimulating demand with very high levels of taxation; shortages of skilled resources; and the need to challenge established distribution channels and build direct booking activity. All of these are valid points and are proving very difficult to change but is there a more fundamental issue that needs to be addressed: the thorny area of consolidation and scale

**Operational Challenges**

For any airline to be successful it needs to operate a diverse network that allows it to weather the inevitable changes in markets as they react to external factors. For some carriers, it's a wide geographic network that provides that resilience, for some it's a balance between clear business and leisure markets, and for others, it's the creation of bases across a country or continent that allow resources to be reallocated at short notice

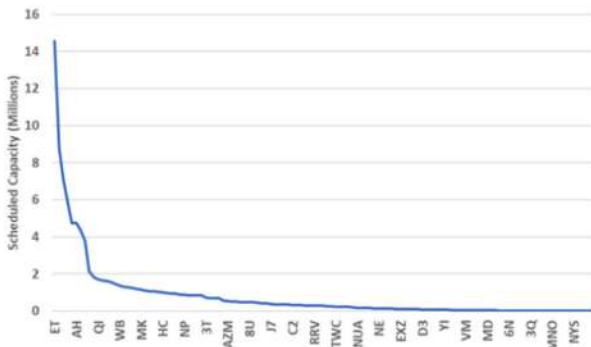
For most airlines in Africa, applying any of those principles is challenging as the capacity 'hockey stick' below shows. In total, African-domiciled airlines scheduled nearly 40% of capacity in 2022 and this is supplied by the five largest airlines, with Africa's single largest airline - Ethiopian Airways - operating 14% of all capacity alone. For comparative purposes the top five airlines in 2022 had a 38% share of capacity and the largest carrier, Ryanair had a 15% share of capacity. So, whilst at a macro level African airlines have a very similar profile to their counterparts in Europe, it is at a more granular level that the challenges of operating become clear

The average capacity operated per day by an African-domiciled airline in 2022 was 2,284 seats, whilst the average number of daily flights operated was 24, again for comparative purposes in Europe the average was 51, suggesting that each carrier has at least twice as much operational scale as those in Africa. With scale comes efficiency and another part of efficiency is reflected in the type of aircraft operated - looking at last year's data it highlights one of the greatest challenges facing aviation in Africa: the need for small aircraft types

Over two-fifths of scheduled flights were operated with Turboprop aircraft while another 20% were operated by regional jets, resulting in more than 61% of all flights being operated by aircraft that typically have fewer than 50 seats per flight. For any airline creating a long-term sustainable turbo-prop/regional jet network is challenging, typically requiring high selling fares and high aircraft utilization and whilst the fares are high, the continual punitive taxes applied effectively discourage demand stimulation in all but the most wealthy or tourist markets

Productivity at the other end of the spectrum, across the wide-bodied fleets of African airlines, highlights another series of challenges and inefficiencies. Looking at the current planned first quarter 2023 schedules reveals several carriers operating with a low number of daily wide-bodied services. While airlines such as Ethiopian (114), Air Mauritius (137) and South African (131) are striving for a high degree of operational use, carriers such as RwandaAir, Air Peace and Uganda Airlines appear to be using their aircraft for less than two flights a day, hardly efficient operations by any measurement criteria

**2022 Scheduled Airline Capacity African Domiciled Airlines**



Source: OAG Schedules Analyser



**Q1 2023 Scheduled Wide-Bodied Services and Active Fleet Sizes, African Domiciled Airlines**

Airline	Q1 2023 Scheduled Wide-Bodied Services	Number of Active Wide-Bodied Aircraft	Planned Wide-Bodied Flights Per Day	Planned Rights Per Aircraft
Ethiopian Airlines	7,763	68	146.3	114
Egyptair	1,581	18	17.6	88
Kenya Airways	895	9	9.9	99
Royal Air Maroc	846	10	9.4	85
Air Mauritius	824	6	9.2	137
Air Algérie	725	6	8.1	121
Air Rwanda	442	5	4.8	88
South African Airways	282	2	2.9	131
Compagnie Africaine d'Aviation	352	2	2.8	126
TAAG Angola Airlines	226	6	2.5	38
Air Tanzania	196	2	2.2	98
RwandaAir	187	2	2.1	94
Tunisair	183	2	2.0	92
Air Peace	126	3	1.4	42
Air Senegal	123	1	1.4	123
Uganda Airlines	79	2	0.9	40

Source: OAG Schedules Analyser



**At Another Set Of Crossroads**

Post-pandemic with the recovery now in full swing, African aviation appears to be at another set of crossroads, and it would be fair to say it has plenty



## African Aviation – Another Set of Crossroads

Source: OAG



*Written by John Grant*

The World Cup is now a distant memory, and the success of Morocco was a great result for African soccer, showcasing both the skill and resilience of a well-drilled team where everyone accepted their roles and responsibilities. Increasingly, the global pandemic is also a distant memory and something we have all learned to live with. The pandemic was certainly a shared learning experience and for all of us picking up the pieces after lockdowns, restrictions on travel, and our social networking, times have never been harder. The parallels with Africa's aviation industry run deep but there are reasons for optimism from the learnings and recovery

### A Devastating Event

For many airlines, the pandemic was a moment of survival of the fittest and even the fittest struggled! Those carriers lucky enough to have deep cash reserves managed to survive, scarred but not materially damaged; Ryanair entered 2020 with enough cash reserves for a few years and some African carriers had enough for a few weeks

In 2020, Africa's airlines lost some US\$7.7 billion, millions of employees within the wider travel ecosystem lost their jobs and some eight airlines went into bankruptcy - although some of those were teetering on the edge beforehand. In 2022, African airlines are expected to have lost US\$638 million, with those losses hopefully reducing to US\$213

million in 2023. Even allowing for those 2023 estimates to be upgraded as the recovery gathers pace, Chinese travel restrictions to ease faster than expected and a stronger demand profile, Africa's aviation industry will continue to be marginal. It is a tough existence but there are signs of hope in all regional markets and a sense that maybe 2023 could be a turning point for the industry, or is that just sheer optimism? Let's examine the facts

### More Airlines Than Ever - But Not the Right Type and Size

There have never been more scheduled airlines in Africa than there are now, some 264 airlines from around the world operated to the continent at some stage last year; that is the highest number for many years. Equally positively, 120 of those airlines (45%) are African-domiciled airlines, again, the highest number over the last twelve years although that is the lowest proportional share since 2010. Alarmingly there were only eight low-cost domiciled African airlines operating and that number has never reached double digits in the history of scheduled aviation in Africa, as the chart below highlights. Only two airlines, Air Arabia Maroc and Egypt, have been consistently operating through that time. Many others have been and gone

By means of contrast, there were twenty-five non-domiciled low-cost carriers operating flights to Africa with those airlines ranging from Ryanair with over 2.4 million seats to the new Wizz Air Abu Dhabi entry with some 33,000 seats and plans to grow further

### Low-Cost Carriers Struggle to Survive

Analyzed by market segment, it is very clear that both penetration and growth in share of the low-cost airline segment is very low, particularly in West, Central, and Eastern Africa where more than nine out of ten seats are operated by legacy airlines. The global average for January 2023 is for 35% of all capacity offered to be operated by low-cost airlines, highlighting just how far behind the rest of the world African aviation is in embracing what is now a proven industry segment, that stimulates new market demand, enhances connectivity, and ultimately drives economic growth

Any discussion around the low-cost market quickly gravitates towards the difficulties of operating in

## Sustainable Flight Demonstrator Project

Source : NASA



The purpose of the Sustainable Flight Demonstrator project is to engage with industry, academia, and other government organizations to identify, select, and mature key airframe technologies – such as new wing designs – that have a high probability of transition to the next generation single-aisle seat class airliner.

The centerpiece of the project is an experimental airplane, a demonstrator aircraft that will be produced under a partnership between NASA and The Boeing Company.

The goal of the full-scale research aircraft will be to prove the merits of its Transonic Truss Braced Wing design in a scale that has a high probability of being widely adopted by future commercial single-aisle transport aircraft. Other advanced technologies will be introduced onto the demonstrator to help achieve fuel consumption and emissions reductions of up to 30%.

The aircraft is notionally planned to fly in 2028. Results of its flight tests will help inform industry decisions as to the design of new

production single-aisle aircraft for the 2030s.

Moreover, flight tests of the vehicles and supporting systems will significantly flesh out the aviation industry's knowledge of responsible aviation with the most current technologies onboard.

This will facilitate validation of the nascent technologies and bring the single-aisle fleet closer toward the White House's U.S. Aviation Climate Action Plan's goal of net-zero carbon emissions by 2050.

The demonstrator aircraft is one aspect of the multifaceted Sustainable Flight National Partnership that NASA has embarked on with industry.

The Sustainable Flight Demonstration project is part of NASA's Integrated Aviation Systems Program.

aircraft, we're aiming high to demonstrate the kinds of energy-saving, emissions-reducing technologies the aviation industry needs."

NASA and Boeing sought the X-plane designation shortly after the agency announced the Sustainable Flight Demonstrator project award earlier this year. The Air Force confers X-plane status for development programs that set out to create revolutionary experimental aircraft configurations. The designation is for research aircraft. With few exceptions, X-planes are intended to test designs and technologies that can be adopted into other aircraft designs, not serve as prototypes for full production.

"We're incredibly proud of this designation, because it means that the X-66A will be the next in a long line of experimental aircraft used to validate breakthrough designs that have transformed aviation," said Todd Citron, Boeing chief technology officer. "With the learnings gained from design, construction, and flight-testing, we'll have an opportunity to shape the future of flight and contribute to the decarbonization of aerospace."

For the X-66A, the Air Force provided the designation for an aircraft that validates technologies for a Transonic Truss-Braced Wing configuration that, when combined with other advancements in propulsion systems, materials, and systems architecture, could result in up to 30% less fuel consumption and reduced emissions when compared with today's best-in-class aircraft.

Due to their heavy usage, single-aisle aircraft today account for nearly half of worldwide aviation emissions. Creating designs and technologies for a more sustainable version of this type of aircraft has the potential for profound impact on emissions.

NASA's history with the X-plane designation dates to the 1940s, when its predecessor agency, the National Advisory Committee for Aeronautics (NACA) jointly created an experimental aircraft program with the Air Force and the U.S. Navy. The X-66A is the latest in a long line of NASA X-planes. Additionally, NASA's Armstrong Flight Research Center in Edwards, California, has provided technical expertise and support for several additional X-planes.

For the Sustainable Flight Demonstrator, NASA has a Funded Space Act Agreement with Boeing through which the agency will invest \$425 million over seven years, while the company and its partners will contribute the remainder of the funding, estimated at about \$725 million. NASA also will contribute technical expertise and facilities.

The Sustainable Flight Demonstrator project is an activity under NASA's Integrated Aviation Systems Program and a key element of the agency's Sustainable Flight National Partnership, which focuses on developing new sustainable aviation technologies.





## Next Generation Experimental Aircraft Becomes NASA's Newest X-Plane

Source : NASA



The X-66A is the X-plane specifically aimed at helping the United States achieve the goal of net-zero greenhouse gas emissions by 2050. To build the X-66A, Boeing will work with NASA to modify an MD-90 aircraft, shortening the fuselage and replacing its wings and engines. The resulting demonstrator aircraft will have long, thin wings with engines mounted underneath and a set of aerodynamic trusses for support. The design, which Boeing submitted for NASA's Sustainable Flight Demonstrator project, is known as a Transonic Truss-Braced Wing.

NASA and Boeing said Monday the aircraft produced through the agency's Sustainable Flight Demonstrator project has been designated by the U.S. Air Force as the X-66A.

The new X-plane seeks to inform a potential new generation of more sustainable single-aisle aircraft – the workhorse of passenger airlines around the world. Working with NASA, Boeing will build, test, and fly a full-scale demonstrator aircraft with extra-long, thin wings stabilized by diagonal struts, known as a Transonic Truss-Braced Wing concept.

“At NASA, our eyes are not just focused on stars but also fixated on the sky. The Sustainable Flight Demonstrator builds on NASA's world-leading efforts in aeronautics as well climate,” said NASA Administrator Bill Nelson. “The X-66A will help shape the

future of aviation, a new era where aircraft are greener, cleaner, and quieter, and create new possibilities for the flying public and American industry alike.”

The X-66A is the first X-plane specifically focused on helping the United States achieve the goal of net-zero aviation greenhouse gas emissions, which was articulated in the White House's U.S. Aviation Climate Action Plan.

“To reach our goal of net zero aviation emissions by 2050, we need transformative aircraft concepts like the ones we're flying on the X-66A,” said Bob Pearce, associate administrator for NASA's Aeronautics Research Mission Directorate, who announced the designation at the American Institute of Aeronautics and Astronautics Aviation Forum in San Diego. “With this experimental



## *For a pivotal and essential role for the Arab group in ICAO*



***Written by: Said ALSUWEIDI***

There is no doubt that civil aviation plays a tangible role in the development and progress of nations, and that it has a substantial impact on economic growth and income levels. This is evident from the results and statistics released by the International Civil Aviation Organization (ICAO), which indicate that the development of the civil aviation sector in developed nations was the primary factor in their progress.

In addition, the civil aviation sector has played a crucial role in providing medical support to many countries in the region during the pandemic by facilitating the rapid transport of vaccines and other medical and essential products from one country to another. If anything, this demonstrates the significance and vitality of this industry, particularly in the geographically diverse Arab region. Focusing on air transportation accelerates the region's development and progress.

This significance is not devoid of challenges that Arab countries must collectively confront and address in a variety of ways, through cooperation among themselves, by strengthening the air

transport system within the region and to other parts of the world. Implementation of new laws or technical requirements related to carbon emissions and other applications related to safety, cybersecurity, and artificial intelligence are anticipated to present difficulties. The ICAO's emphasis on enhancing navigation and security systems through global plans underscores the significance of technical cooperation between Arab nations. This cooperation serves the public interest and enhances the standing of Arab nations within the international civil aviation system.

It is essential to emphasize the significance of Arab consensus and a unified voice within the International Civil Aviation Organization (ICAO) through continuous cooperation between countries with full Council membership and countries with observer status. This is done to protect the interests of Arab nations, to unify their objectives, and to ensure that this cooperation and unified voice comprise a significant entity within the international organization. This group should collaborate with other regional groups that share similar economic conditions and levels of development in civil aviation, with the Arab group serving as the central and essential player within the organization. Arab nations should coordinate their efforts, focus their attention, and expedite the ratification of the Chicago Convention or its amendments pertaining to the increase of seats in the Council and the Air Navigation Commission. They should endeavor to secure an additional seat for the Arab group, given the scale of the Arab group's economy and its prominent role in international civil aviation. Inviting Arab and non-Arab countries to recognize the importance and necessity of ratifying the Chicago Convention amendments regarding the adoption of the Arabic version of the Convention, preferably prior to the forty-second General Assembly, is also crucial.

## A joint meeting between the Environment Committee of the Arab Civil Aviation Organization and the Environmental Policy Team of the Arab Air Carriers Organization



The Arab Civil Aviation Organization, in coordination with the Arab Air Carriers' Association, organized a joint meeting between the organization's environment committee and the union's environmental policy team, via visual communication technology, on July 5, 2023.

This meeting was devoted to discussing and studying the latest regulatory developments

for the environment and aviation, especially the EU FIT FOR 55 PACKAGE, as well as the third ICAO Conference on Sustainable Aviation Fuels (CAAF/3).

About 47 experts and specialists representing aviation authorities, airports, airlines and stakeholders participated in this workshop.





## A workshop in the field of environmental protection for civil aviation under the title: "Paths and Strategies for the Production of Sustainable Aviation Fuel"



The Civil Aviation Regulatory Authority of the Hashemite Kingdom of Jordan, in cooperation and coordination with the Arab Civil Aviation Organization, organized a workshop in the field of environmental protection for civil aviation under the title: "Paths and Strategies for the Production of Sustainable Aviation Fuel". This three-day workshop, from July 4 to 6, falls within the framework of raising awareness of environmental protection among stakeholders and specialists in implementing environmental protection policies and programs in the Hashemite Kingdom of Jordan, which contributes to achieving sustainability goals as well as achieving the ambitious long-term goal of 2050.

This event, inaugurated by His Excellency Captain Haitham Mesto, Chairman of the Board of Commissioners of the Civil Aviation

Regulatory Authority, aimed to review the most important projects and initiatives implemented by the Kingdom in the field of environmental protection. As well as standing on the opportunities and capabilities available for the adoption and production of sustainable aviation fuel in the Hashemite Kingdom of Jordan, as well as the challenges that the Kingdom may face in this regard.

About 45 experts and specialists representing the Civil Aviation Regulatory Authority, airports, airlines, and ground handling companies, academics and policy makers participated in this workshop.



## The ACAO training centres network team meeting



The Arab Civil Aviation Organization (ACA) conducted virtually the first meeting of the training centres network team on June 22, 2023 from 08:00 to 09:00 UTC. This meeting was attended by 15 participants from 7 Arab countries.

The opening was held with a speech presented by the Director-General of the ACA, in which he mentioned the critical importance of the training as one of the main challenges for the development of the civil aviation system.

The objective of the meeting was for preparation of the upcoming Constituent Assembly for the establishment of a network of civil aviation training centres/units/academies certified under the relevant authorities of the Arab Countries. In the framework of

the ACA Strategy, which put the training and consultancy at the top of its strategic objectives, ACA is paving the way for the establishment of this aviation training centres network considering the important role it might play in the development of the Civil aviation system within the Arabic region.

The meeting concluded to the latest version of the Statute of this network to be presented to the Constituent assembly. In addition, the participants convened that the assembly will take place on the First Quarter of 2024 in the sideline of the Arab aviation day. These conclusions will be presented to the next ACA Executive Council.





## Meeting of Directors General of Civil Aviation of the European and North Atlantic regions

ICAO Paris Office, 20 June 2023



The Arab Civil Aviation Organization participated in the meeting of Directors General of Civil Aviation of the European and North Atlantic regions, which was held at the ICAO office in Paris on June 20, 2023 under the slogan “Unifying Efforts”. The meeting was attended by ninety delegates from 40 countries and 9 international and regional organizations and chaired by Ms. Tania Cardoso Simoes Director General of Civil Aviation of the Republic of Portugal, the first woman to chair this meeting.

The agenda of this meeting included updating the work guide for the meetings of the general directors at the ICAO Paris office; ICAO developments, in particular activities aimed at achieving the Global Long-Term Aspirational Goals (LTAG) for international aviation; Support to States and organizations under ICAO Assistance, Capacity Building and Training for Sustainable Aviation Fuels (ACT-SAF) Program; ICAO's activities related to crisis preparedness and management and support for the effective operation of air transport through Facilitation Committees, and its use of guidance and assistance provided by the CAPSCA;

strengthening cooperation on issues related to cybersecurity; updates on ICAO implementation support activities specifically related to aviation safety; ICAO's activities to promote gender equality in civil aviation, and the ratification of international air law treaties and their amendments. The meeting concluded with the adoption of outputs that form a framework for the future activities of European and North Atlantic countries.

After the conclusion of the meeting, the participants were invited by the Directorate General of Civil Aviation of the French Republic, the next day, to visit the Paris Air Show. It was an opportunity to get acquainted with the halls hosted by the exhibition, and to meet with all the major international bodies in the aviation industry, and to establish partnerships, business deals, and ensure exchange of experiences and innovations from around the world.

It is noteworthy that the Paris Air Show, which was held for the first time in 1909, is the largest annual airport exhibition in the world, covering an area of more than 125,000 square meters.



of Arab plans related to food security, including the financing mechanism proposed by the Arab Organization for Agricultural Development, as well as the importance of intensifying the participation of joint Arab action organizations in climate summits.

And the General Administration of the Arab Civil Aviation Organization presented a working paper that addresses the issue of the role of technology and artificial intelligence in the development of the civil aviation system, given that the transport sector, in general, is the backbone of the economy of any country, and road networks of all kinds, whether land, sea or air, are the lifelines of this economy, especially if This network was integrated and developed. And also because the travel sector is affected by a wide range of strong trends that will lead its future, from emerging technologies to social trends And economic, so that it has become necessary for airlines and airports to keep pace with this rapid development, and to identify a set of areas and factors through which they can keep pace with the major trends of the future of the travel sector with high efficiency and lower cost, and these areas are represented in relying on

computing technologies and technologies to fill the shortage in manpower, Adopting the concept of digital travel, the concept of a flat organizational structure for visuals, multi-modal travel, the development of the value chain, and the basics of air transport in urban areas.

It is worth noting that the 35 joint Arab action institutions and organizations are the technical arms of the League of Arab States, and it is relied upon to present initiatives and proposals to find solutions to some issues of concern to the Arab region. The meetings of the Higher Coordination Committee for Joint Arab Action aim to enhance cooperation, coordination and exchange of experiences between the League of Arab States and its institutions to increase the effectiveness of its organizations and federations, and to avoid duplication of work with the aim of developing a strategic vision for the development of joint Arab action in the sectors that fall under the competence of each institution.





## The Arab Civil Aviation Organization participates in the meetings of the 55th session of the Higher Coordination Committee for Joint Arab Action



The Arab Civil Aviation Organization, with a delegation headed by His Excellency Eng. Abdennebi Manar, Director General of the Organization, participated in the meetings of the Higher Coordination Committee for Joint Arab Action in its 55th session, which was held from 13 to 15 June 2023, hosted by the Arab States Broadcasting Union in the Republic of Tunisia, headed by His Excellency the Secretary-General, Mr. Ahmed Aboul Gheit, and with the participation of the general directors of the Arab organizations and the general secretaries of the specialized Arab federations.

The agenda included discussing many important items that fall within the framework of supporting and strengthening the joint Arab action system, including the Arab food security file and the Arab strategy for food security, and the item of follow-up to the decisions of the previous session (54) of the Higher Coordination Committee, which was held last January in the UAE. The United Arab Emirates, the item related to the role of technology, digital transformation and artificial

intelligence was also discussed, in addition to discussing the initiatives submitted by some joint Arab action organizations and institutions that are proposed to be submitted to the Arab Economic and Social Development Summit to be held in the Islamic Republic of Mauritania - November 2023 session, and the item of attracting investments in countries Arabic and the proposal to establish an Arab fund for research, innovation and leadership.

In a speech by the way, Aboul Gheit referred to the outcomes of the two recent Arab summits in Algeria and Saudi Arabia, where the Arab leaders assigned the General Secretariat of the Arab League and joint Arab action institutions to implement a number of strategies related to digitization, artificial intelligence and food security. He also warned that Arab food security does not He is still suffering from the effects of the accumulated and continuous crises, including the war in Ukraine and climate change.

His Excellency also focused in his speech on the Arab digital agenda, and the implementation





## Regional workshop on "testing and certification of aviation security equipment"



الهيئة العامة للطيران المدني  
GENERAL CIVIL AVIATION AUTHORITY



The CASE II workshop on "testing and certification of aviation security equipment" took place in Abu Dhabi on 12 and 13 June 2023. The workshop was jointly organised by the European Civil Aviation Conference (ECAC), as the implementing organisation of the European Union-funded CASE II Project, and the Arab Civil Aviation Organization (ACAO). It was hosted by the General Civil Aviation Authority of the United Arab Emirates (UAE).

The event was opened by the Director General of the General Civil Aviation Authority of the United Arab Emirates, the Ambassador of the European Union to the UAE, the Director General of ACAO and the Executive Secretary of ECAC. All acknowledged the importance of this initiative and highlighted the good partnership and excellent coordination between the different stakeholders in strengthening civil aviation.

More than 60 participants from 16 ACAO Member States, organisations and industry stakeholders participated, exchanging information and best practices during the workshop, where

presentations were given by ten international experts.

The main objective of this workshop was to share experience on the testing and certification of aviation security equipment as well as to exchange views and good practices on:

- designing technical specifications, including performance standards, for security equipment;
- laboratory testing for the purpose of approval and certification of equipment;
- operational testing and on-site acceptance of aviation security equipment; and
- maintenance and procurement procedures.

It also included a discussion about challenges faced in the selection and deployment of security equipment and a session on the latest developments regarding screening technologies.



## Organizing a training course on "Air Law"



The Arab Civil Aviation Organization, in the Arab Republic of Egypt, organized a training course in cooperation with the Egyptian Civil Aviation Authority and with the generous hospitality of His Excellency the Minister of Civil Aviation, on "Air Law" during the period from 11 to 15 June.

Mr. Navigator Hisham Abdel Basset, Head of the Central Air Transport Administration of the Egyptian Civil Aviation Authority, extended his thanks and appreciation to the General Administration of the Arab Civil Aviation Organization for providing the opportunity to organize this course, which was supervised by Mr. Khaled Mohamed Antar, Air Transport Expert at the Arab Civil Aviation Organization. Dr. Essam Abdel-Maaboud, Professor of

International Law at Cairo University, gave lectures.

The course discussed several important topics represented in providing the participants with the concept of public law, international law, laws and rules governing air transport, whether at the international level in accordance with the provisions of the International Civil Aviation Organization or at the local level in accordance with the internal legislation of countries.

17 participants representing the Kingdom of Morocco and the Arab Republic of Egypt benefited from the course.





member states in general and the headquarters country, the Kingdom of Morocco, in particular, for the continuous support. He also thanked the members of the Executive Council, the Director General, members of the technical committees and employees of the organization for their kind efforts and dedication towards building and developing a better regulatory environment for Arab civil aviation.

And within the report presented by His Excellency Eng. Abdennebi Manar, Director General of the Organization to the attention of Their Excellences and Excellences, members of the Executive Council, which he started by welcoming the participating delegations, praising the effective role played by the Member States of the Organization to promote Arab civil aviation and the continuous support they provide to the House of Arab Aviation.

The meeting also dealt with following up on the recommendations of the 66th meeting of the Executive Council, studying and taking decisions on immediate issues, which are mainly the latest developments with regard to the Arab bloc support team in the International Civil Aviation Organization, the achievements and projects of the Arab Civil Aviation Organization with international and regional civil aviation organizations, and facilitating access International civil aviation services for passengers with limited mobility and people with disabilities, rehabilitation for the demographic shift in the ages of travellers,

and other organizational and financial issues.

It is worth noting that the Arab Civil Aviation Organization seeks to achieve the goals for which it was established, as a specialized Arab organization with the League of Arab States, which aims to strengthen cooperation and coordination between Arab countries in the field of civil aviation and its development, while laying the foundations to ensure that it is of a unified nature, responding to the needs of The Arab nation in safe, sound and regular air transport.

Proceeding also from the commitment of the member states to the principles and objectives enshrined in the agreement establishing the organization and its strategic plan, in particular the relevant roles aimed at promoting and strengthening the bonds of unity and solidarity among the member states, while defending their general interests and coordinating between them and with international organizations and regional blocs, and also guided by the values of Unity and brotherhood that our true religion urges, and which stresses the necessity of strengthening and consolidating the bonds of unity and solidarity among Member States to secure their common interests on the international arena.





## The 67th session of the Executive Council of the Arab Civil Aviation Organization



On June 7 and 8, the Arab Civil Aviation Organization held its Executive Council meeting in its 67th session, in the city of Rabat - Kingdom of Morocco, in the presence of delegations of all member states forming the Council, in addition to a representative of the League of Arab States.

The meeting began with the opening speech of His Excellency Captain Haitham Mesto, Chairman of the Executive Council of the Organization, in which he stressed that the balanced participation of delegations in this session is the best evidence of the importance of the issues raised, and the greatest proof of the special care shown by Member States of the joint Arab action and its well-known contribution to the advancement of the aviation sector. The civil society is in dire need of coordination and cooperation, in order to truly contribute to the economic and social development of our region, and to play the role assigned to it as a basic and enabling engine for many sectors,

including commercial, cultural and social.

He added that this falls within the efforts that we are making within the framework of our Arab and international commitments and what our Arab conscience dictates to us of the duty to support and activate joint Arab action under the Arab Civil Aviation Organization, this organization that strives to consolidate cooperation and coordination between Arab countries, unify visions and crystallize the positions of its members for peace. Arab inclusion and enhancing its capabilities.

Mesto stressed, "Hope is pinned on your determination, your opinions, and your farsightedness, thoughtfulness and objectivity, to determine the most appropriate path and the safest path, to achieve what we seek from the reasons for the advancement and prosperity of Arab civil aviation".

At the end of his speech, the Chairman of the Executive Council extended his thanks to the

schemes, and human resource capacity building. His Excellency also renewed the commitment to work on the reduction of carbon dioxide emissions and its effects on the climate within the framework of cooperation and partnership, and the involvement of the Arab Group in the digitization of air transport services and airports, in an effort to face the challenges that the air transport industry knows to keep pace with its future growth.

During this event, eight sessions were held to discuss the following topics:

- Best practices to close the allocated funding gap, coordination and cooperation between governments, the private sector and stakeholders, to implement programs and projects aiming at enhancing the capabilities of global civil aviation in terms of infrastructure, equipment and the provision of human resources.

- Exploring industry challenges to scale up production of SAF, financing, and adoption of sustainable aviation fuels (SAFs) in order to achieve the required paradigm shift in carbon dioxide reduction for international aviation.

- Training policies and plans, creating a global inventory of HR planning skills and engaging strategies to include NGAP as key drivers in innovation for value creation and

sustainability of global air transport systems.

- Ways to raise the challenges facing stakeholders to enhance the efficiency, safety and security of civil aviation on implementation support and resilience.

- Perspectives of countries and industry on the prospects for advanced air mobility - and ways to raise the challenges of the aviation system. The role of ICAO in supporting these developments and global coordination in this context.

- Explore the main challenges of cybersecurity and best practices involved and implement projects to solve them.

- Opportunities and challenges of digitization in aviation training and exploring ways for training institutions to adapt to it, including the use of virtual reality (VR) and augmented reality (AR) technologies, and the use of artificial intelligence (AI) that is adaptable to individual needs and learning styles.

- Building a bridge between Academia and industry to identify opportunities for collaboration, discuss challenges and share best practices for innovative training program.





## The International Civil Aviation Organization Symposium on Supporting Global Implementation in Civil Aviation



At the kind invitation of His Excellency the Minister of Land, Infrastructure and Transport of the Republic of South Korea, a delegation from the Arab Civil Aviation Organization, headed by His Excellency Mr. Ali Hamieh, Minister of Transport and Public Works of the Republic of Lebanon and President of the General Assembly of the Organization, participated in the activities of the International Symposium on Supporting Global Implementation in the Civil Aviation Field, which was organized in Seoul during the days of May 30 and 31 and June 1, 2023.

This event included three activities: international cooperation in civil aviation, the World Aviation Forum and the Global Training Forum to ascertain the latest developments on basic initiatives, digital tools, and means supporting innovative and sustainable solutions, within the framework of the efforts of the International Civil Aviation Organization to achieve the United Nations goals for sustainable development included its 2023 agenda and the no country left behind initiative.

This event witnessed the participation of ministers supervising the air transport sector, heads of civil aviation authorities, more

than 1,100 representatives of 94 countries, international and regional organizations, the industry sector including air transport companies, air transport and air navigation services providers, financing institutions and human resources management, as well as training institutions.

In his speech during the round table held at the level of ministers to discuss policies and strategies to respond to the requirements of the civil aviation sector, as well as means of financing, His Excellency Mr. Ali Hamieh, Minister of Transport and Public Works of the Republic of Lebanon and the current President of the General Assembly of the Arab Civil Aviation Organization, praised the distinguished role played by the Civil Aviation Organization. He also commended the initiative of His Excellency the Minister of Infrastructure and Transport of the Republic of Korea to host the third edition of the global implementation of civil aviation requirements event, as it constituted a platform for exchanging best practices and drawing lessons from previous experiences, as well as an opportunity to confirm commitment to continuing efforts to improve the security and safety of civil aviation by developing infrastructure and air navigation

## ACAO/CAAS “Customised Air Operator Certification and Surveillance for Flight Operations Inspectors course “



In the framework of the cooperation between the Civil Aviation Authority of Singapore (CAAS) and the Arab Civil Aviation Organization (ACAO) based on the MOU signed in 2021, to renew their commitment for providing aviation training for the civil aviation sector in the Arab region, a training course on “Customised Air Operator Certification and Surveillance for Flight Operations Inspectors” has been conducted as an implementation of the on-site training part of the MOU.

The event, jointly organized by the ACAO and CAAS, was successfully held from 29th May to 2nd June 2023. The Jordan Civil Aviation Regulatory Commission (J-CARC) played a pivotal role in hosting this significant training program.

The training course spanned five days, incorporating a comprehensive range of interactive sessions, case studies, and practical exercises. Participants had the opportunity to delve into various topics, including learn the best practices in safety Oversight, review and approval or acceptance of Operations Manual or plan a risk-based surveillance program.

Bringing together aviation professionals, experts, and regulators from across the region, the training course aimed to enhance the skills and

knowledge of flight operations inspectors involved in air operator certification and surveillance processes. By fostering collaboration and sharing best practices, the course aimed to strengthen the overall safety and efficiency of flight operations within the Arab region.

The collaboration between ACAO, Singapore CAA, and CARC highlighted the commitment of aviation authorities to promoting safety, efficiency, and harmonization in flight operations. The event successfully fostered networking and collaboration among participants, creating a robust platform for future information sharing and cooperation. The impact of this regional training program is expected to be felt throughout the aviation community, positively influencing flight operations and ensuring a safer sky for all.

CAAS has always been considered as a valuable partner of ACAO, especially for its significant contribution “to capacity building in the civil aviation sector,”.

A special thank for the Jordanian Civil Aviation Regulatory Commission (J CARC) as host of the event, for their generous hospitality and the way they have facilitated this training.



## A field visit to learn about the experience of UAE airports in managing airports and associated services



Within the framework of the partnership and cooperation agreement signed between the Arab Civil Aviation Organization and the National Airports Office in the Kingdom of Morocco, which aims to support the qualification of the office's staff.

On the initiative of the administration of the Arab Civil Aviation Organization and in cooperation with the Civil Aviation Authority of the United Arab Emirates, an administrative delegation from the National Office of Moroccan Airports and a representative of the organization made a field visit during the period 29-31 May 2023, in order to review the experience of UAE airports in airport management and associated services. \*

During this visit, the team was briefed on the progress of work in the new Abu Dhabi airport building, which sets a new standard for all airports in the world, as it will accommodate up to 45 million annual passengers once it opens. It is also one of the largest infrastructure projects in the UAE and the region, as well as the largest airport building. Under one roof in the world, and is available on the latest smart technologies in all traveller transactions through interconnected systems between all partners, including passports, customs and airlines.

After that, the delegation visited the current Abu Dhabi Airport, during which they met with airport officials and took a field tour of the airport, which

included the check-in area, and the departure and arrival building.

The delegation also visited Dubai International Airport, during which they were briefed on the various departments and activities carried out by the airport, as well as future projects aimed at enhancing the new capacity of the airport, while making a field visit to Terminal 3 and examining its most important features of modern and innovative equipment.

The visit also included a visit to the Sheikh Zayed Air Navigation Center of the General Authority of Civil Aviation, which is the most modern center for air navigation services in the world. The center since the selection of the site and construction processes and the importance of the center in terms of communication with the navigation center in the cooperation countries and the Middle East, and the reduction of flight time.

At the end of the visit, the delegation of the National Office of Moroccan Airports thanked both the Arab Civil Aviation Organization and the General Authority of Civil Aviation in the United Arab Emirates for providing the opportunity to carry out this visit, which had a great impact to find out the latest developments within the framework of the airports operational plan, with an exchange of better practices in this field.





the diminishing food stocks at the global level, in addition to high prices and limited resources. In addition, since the Arab region faces a major challenge of continued population growth, the situation will become even more difficult if it is not dealt with quickly enough.

Council members' discussions of the economic and social files included in its agenda also led to the adoption of draft decisions on completing the requirements of the Greater Arab Free Trade Area and establishing the customs union, activating transport agreements, including the Damascus Agreement to liberalize air transport between Arab countries, adopting the Arab strategy for tourism, and for communications and

information ( The Arab Digital Agenda 2023-2033), the Kingdom of Saudi Arabia's program for astronauts and Arab cooperation in this field, the second Arab decade for people with special needs.

This is in addition to decisions on hosting conferences and forums of an economic and social nature in the Arab countries. These projects have been endorsed by the summit of the League Council at the level of the summit in its thirty-second session.





## The 32nd Arab League summit meeting



Engineer Abdennebi Manar, Director General of the Arab Civil Aviation Organization, participated in the 32nd Arab League summit meeting, which was held in Jeddah - Kingdom of Saudi Arabia on Friday, May 19, 2023, where several major issues were discussed, including economic files that fall within the framework of the plans. Development of the Arab League.

The Economic and Social Council convened at the ministerial level, in the framework of preparation for the Arab League Council at the summit level, which examined a number of issues, including the report of the Secretary-General of the League on joint Arab economic and social development work, and the progress made in completing the requirements of the Greater Arab Free Trade Area and the establishment of the customs union. And the Arab Strategy for Tourism, and the Arab Strategy for Communications and Information (Arab Digital Agenda 2023-2033).

The meeting also discussed ways to activate the transport agreements concluded within the framework of the Arab system, which are

numerous and interrelated, as transport is an essential pillar of Arab economic integration, and has constituted an obstacle to the increase and prosperity of intra-Arab trade. Given the delay recorded in joining and activating these agreements, the General Secretariat decided the importance of raising the issue to the Economic and Social Council to advance it.

In his opening speech for the work of this Council, His Excellency the Secretary-General of the League of Arab States stressed the importance of intensifying efforts to find sustainable solutions, and called on the Economic and Social Council to intensify work to develop action plans that can be implemented and have a clear time horizon, to achieve the aspirations of Arab societies, and he also called for strengthening Arab action Economic and social, in order to alleviate the suffering of vulnerable groups in Arab societies, and those facing accumulated hardships.

Abou Gheit also stressed that the issue of "Arab food security" is one of the most important and urgent Arab priorities, in view of

## ACAO participating to the ICAO RASG/10 MIDANPIRG/20 Meetings



The 10th meeting of the Regional Aviation Safety Group (RASG/10) and the 20th meeting of the Planification & Implementation Regional Group (MIDANPIRG/20) took place from 14th to 17th May 2023 in Muscat, Oman. These meetings provided a platform for aviation experts, regulators, and industry professionals to collaborate, share best practices, and address key challenges in ensuring aviation safety in the Middle East region. With safety as the top priority, the discussions focused on enhancing safety measures, addressing emerging risks, and promoting harmonization among member states. The both meetings RASG/10 & MIDANPIRG/20 have been conducted simultaneously, plenary sessions and dedicated meetings.

During the plenary session, an overview has been provided on several subjects as the Outcomes of the ICAO 41st Assembly, the Global Aviation Safety and Air Navigation developments, the Outcomes of CAPSCA/10 Meeting, MIDANPIRG Enhancement Program (MEP), the Regional Projects (MENA-RSOO & MENA ARCM), the Cyber Security in Air Navigation Services, the Air Navigation Subjects of interest to RASG-MID including RVSM operations and Monitoring and the GNSS Interference.

RASG/10 commenced with an overview of the progress made in implementing the Regional Aviation Safety Plan (RASP) and the development of its 2nd edition aligned to the GASP 23-25. Participants acknowledged the efforts made by member states to enhance safety standards and promote a culture of continuous improvement. Key initiatives discussed were developed to face the

operational safety risks, organizational issues and emerging risks. It included also, the development of a risk-based approach to safety oversight, implementation of safety management systems, and the use of data-driven strategies for safety enhancement.

Recognizing the evolving challenges faced by the aviation industry, MIDANPIRG/20 focused on identifying MID Region Air Navigation Priorities and Targets, the harmonization of the National Air Navigation Plans across the region, using the ASBU mechanism, as well as supporting the training and Competency-Based Training and Assessment (CBTA), increasing the level of PBN implementation, the sustainability of the flight procedure program, the dissemination of the A-CDM across the airports in the region.

The 10th meeting of RASG and the 20th meeting of MIDANPIRG provided a valuable platform for the aviation community in the Middle East region to come together and address critical safety issues. The discussions underscored the commitment of member states to continuous improvement, collaboration, and harmonization. By sharing best practices, identifying emerging risks, and promoting a regional approach to safety, these meetings have laid a strong foundation for enhancing aviation safety in the Middle East. The outcomes of RASG/10 and MIDANPIRG/20 will contribute significantly to the region's efforts in aligning with global aviation standards and ensuring the well-being of passengers and the sustainable growth of the aviation industry.

## Election of Mr. Hamad Salem Al Muhairi as Chairman of the Aviation Security Experts Group at the International Civil Aviation Organization



The International Civil Aviation Organization "ICAO", during its meeting that brought together representatives of the Organization's General Secretariat and rapporteurs of the Aviation Security Committee on May 10, 2023, elected the candidate of the United Arab Emirates represented by the General Authority of Civil Aviation, Mr. Hamad Salem Al Muhairi, Assistant Director General of the Aviation Security Affairs Sector at the Authority, to be Chairman of the ICAO Aviation Security Experts Committee.

This Committee, which consists of 33 of the 193 members of ICAO, is considered the technical arm of ICAO on issues related to civil aviation security.

The election of Mr. Hamad Salem Al Muhairi, who is known for his high competence and professionalism, is a tribute to the members of the committee for his efforts and support for the advancement of civil aviation security and the development of related policies.

On this occasion, the Arab Civil Aviation Organization would like to extend its warmest congratulations to Mr. Hamad Salem Al Muhairi, wishing him success in this mission.





## workshop on “Security and Facilitation – Border Security”



The workshop on “Security and Facilitation – Border Security” took place in Lomé on 10 and 11 May 2023, jointly organised by the European Civil Aviation Conference (ECAC), as the implementing body of the European Union-funded CASE II Project, the African Civil Aviation Commission (AFCAC) and the Arab Civil Aviation Organization (ACAO).

The workshop was opened by the Director General of the Civil Aviation Authority of Togo, the Ambassador of the European Union to Togo, the representatives of ACAO, AFCAC and ECAC as the co-organisers, and the Togolese Minister for Road, Air, and Rail Transport.

All acknowledged the importance of this initiative and highlighted the good partnership and excellent coordination between the different stakeholders in strengthening civil aviation.

More than 60 participants from 40 African and Middle Eastern States, international organisations, and industry stakeholders exchanged information and best practices on aviation security and facilitation during the workshop, which was animated by 15 experts drawn from Partner States, ECAC Member States, the industry and international organisations.

The main objectives of this workshop were to promote a common understanding of the roles and responsibilities of different stakeholders involved

in passenger data exchange and border security, such as airlines, airports, immigration authorities, and law enforcement agencies; to facilitate the exchange of information and experiences among participants, and to promote networking and knowledge-sharing in the field of aviation security and facilitation.

Among the topics discussed were:

- Emerging Security Threats and Challenges
- Passenger Data Systems
- The Database of Stolen and Lost Travel Documents
- Border Control Tools and Systems
- Capacity building and training programmes
- Regional and International Cooperation

At the closing ceremony, Col. Dokissime Gnama Latta, Director General of Togo Civil Aviation Authority gave his remarks and thanked all the organising parties for their work in bringing together aviation security and border control experts and professionals from throughout Africa and the Middle East, recognising the role played by the European Union in funding the workshop



## Training course on "judicial law enforcement" in Cairo



His Excellency Captain Amr El Sharkawy, Chairman of the Egyptian Civil Aviation Authority, inaugurated the "judicial law enforcement" course, which is organized by the Arab Civil Aviation Organization, with the generous hosting of His Excellency Lieutenant General Mohamed Abbas, Minister of Civil Aviation in the Arab Republic of Egypt, from 7 to 11 May 2023, with the participation of representatives of the Kingdom of Saudi Arabia, the State of Libya, the Arab Republic of Egypt and the Kingdom of Morocco.

The course is supervised by Mr. Khaled Mohamed Antar, the air transport expert at the Arab Civil Aviation Organization, and lectures are given by Dr. Fathi Ghoneimi, Professor of Public International Law at Cairo University.

It is worth noting that this session comes within the framework of coordination between the Arab Civil Aviation Organization and the Civil Aviation Authority in the Arab Republic of Egypt, as the Authority is hosting this year 5 courses organized by the organization in the field of air transport.



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



The Arab Civil Aviation Organization organized the twenty-fourth meeting of the Environment Committee in Rabat during the period from three to 5 May 2023. This meeting witnessed the participation of 21 experts representing nine member states of the organization. In addition to the Arab Air Carriers Association.

In his opening speech, HE the Director-General of the organization called for the necessity of continuing efforts, enhancing cooperation and exchanging experiences in a way that enhances Arab integration and achieves benefit from the experiences of countries among them in light of the challenges and developments related to the environment. As well as concerted efforts among member states to defend the interests of Arab countries during the international forums, that will be organized during the year 2023.

During this session of the committee, the participants discussed developments and issues of common interest among the Arab countries related to environmental protection in the field of civil aviation, the outputs of the work teams and the priorities of the committee for the period 2023, as well as following up on the implementation of the support and technical assistance program. The committee also adopted some recommendations to enhance environmental protection in the Arab region, including capacity-building activities for the benefit of member states.



## Third Meeting of Middle East North Africa Aircraft Accident and incident Investigation Regional Cooperation Mechanism (MENA ARCM/3) back-to-back with the Future of Aviation Safety and Aircraft Accident Investigation Symposium



ICAO



in the framework of their cooperation within capacity building project, ACAO and ICAO organised jointly the Third Meeting of Middle East North Africa Aircraft Accident and incident Investigation Regional Cooperation Mechanism (MENA ARCM/3), generously hosted by the General Civil Aviation Authority GCAA of UAE, in Dubai, UAE, 2 May 2023. Back-to-back with this This meeting, was organised the Future of Aviation Safety and Aircraft Accident Investigation Symposium the 3-4 May 2023.

The main objective of the meeting was to discuss thought-provoking insights into safety and accident investigation and exchange ideas and solutions.

The meeting provided a report Progress on Areas of Cooperation, an Update on the Collected Data regarding the accident/incident investigation, the MENA ARCM Technical Assistance Process and an overview on the Upcoming Events/Activities.

About 30 participants attended the meeting and over 200 participants attended the Symposium, provided by speakers from Organisations (ICAO, IATA, ... etc) States (UAE, KSA, Morocco, US, ...) and industry (Boeing, Airbus, Airlines, ... etc).







The summer season of 2023 is upon us, and we look forward to air transport activity reaching pre-pandemic levels, after recording a significant increase in 2022. Statistics issued by the competent authorities from civil aviation authorities and organizations as well as from stakeholders indicate that by the end of 2022, Passenger-kilometre revenues globally exceeded 68.5% compared to 2019 levels, after declining to about 41.7% from 2019, and demand reached 72% of the offered seat-kilometre, equivalent to 78% as a load factor, and the international air connectivity index rose to 85% 2019 level, while international air transport of goods remained at the same level as it was before the pandemic, as it decreased by less than 2%. This movement of passengers and goods required the operation of about 90% of the aircraft fleet.

According to the Arab Air Carriers Organization The Arab region, , also witnessed an increase in the number of passengers, exceeding 89% of

2019 levels. About 84% of the fleet of Arab carriers operated during the year 2022.

The air traffic recorded during the first quarter of this year witnessed a significant increase compared to 2022 in terms of passenger revenue per kilometre. Expectations confirm that these indicators will continue to rise, bringing the year 2023 closer to those recorded in 2019, to be exceeded in 2024. We hope that commercial air traffic will return to what it was before the pandemic before the end of the current year, and that demand will exceed the offers of air carriers, thanks to the arrangements worked out by the civil aviation authorities and stakeholders.

As much as we are optimistic about this recovery, as much as we realize the need to accelerate the lifting of the challenges recognized by the international community in order to avoid the setback that the world has experienced, especially air transport activity during the pandemic.

Among the most prominent of these challenges is the use of technology, digital transformation and artificial intelligence, which has entered all sectors, whether economic, social or even service, and has become covering a wide range of aspects of economies, which gave it the description of the digital economy, so that it has become the evolving face of the traditional economy and not just one of its sectors. It contributes to the development of

various sectors of the economy, and contributes to improving the quality of people life. The transportation sector in general is the backbone of the economy in any country, and road networks of all kinds, whether land, sea or air, are the lifelines of this economy, especially if this network is integrated and developed. Air transport during the pandemic is the biggest proof of this.

In addition, the air transport industry will inevitably be affected by the reliance on artificial intelligence, which will be present in all aspects of human life, after it simulates human capabilities and deals with emerging events that computer software did not address.

According to studies conducted by the McKinsey Institute, the artificial intelligence revolution is expected to generate more than \$15 trillion in the global economy, which is an opportunity for the civil aviation sector to have a share of this wealth.

The second quarter of this year witnessed regional and international events, punctuated by important discussions about digital transformation and artificial intelligence at the level of specialized organizations in the League of Arab States and also at the level of the International Civil Aviation Organization, which stressed the need to benefit from this technology and the need to regulate it, in order to avoid its risks and to complement human efforts and not replace them.



Regional symposium on  
drones

Morocco  
4-5 October

course  
for auditors in civil  
aviation security

Koweit  
6-10 November

Risk management  
course in air  
transport

Cairo  
8-12 October

Rules for issuing  
air transport permits

Cairo  
13-15 November

Regional seminar on  
cyber security

Doha  
20-22 November

ACAO-ECAC/CASE  
II Joint workshop on Risk  
Assessment

Doha  
14-15 November

ACAO ICAO SMS & FDA  
WS (Air bus) y

Morocco  
20-24 November

Workshop on state action plans  
on CO2 Emissions Reduction

Rabat  
29 November- 1 December



Air transport prices course

Cairo  
9-13 July

SSP IMPLEMENTATION  
WS Muscat

Muscat  
23-27 July

Accident investigation  
workshopt

Rabat  
10-13 July

Regional joint workshop  
on the insider threat

Riyadh  
23-27 July

WRC23 Preparatory WS

Cairo  
4-8 September

Risk management  
course in air transport

Cairo  
3-7 September

Strategic management  
course for air transport

Cairo  
10-14 September

Regional Landside  
Security Workshop  
with support

Dubai  
18-20 September



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 – 2024



His Excellency

**Mr. Emad Faleh Al-Jalawi**

Head of the General Administration of Civil Aviation

Kuwait

Member 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. Emad Abdu razzag Al-asadi**

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. Amr Elsharkawy**

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.

## Contact us

# ARAB AVIATION

The doors of the **"Arab Aviation"** Journal and its website are always open to every participant and reader who wants to benefit from this scientific space, and we would be happier to provide your suggestions and observations, because we will rise and develop with you.



**"Arab Aviation" magazine allocates spaces for your ads**



المنظمة العربية للطيران المدني  
Arab Civil Aviation Organization

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

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

(+212) 537 65 83 23 / 40

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

**Website:**

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

**Postal Address:**

PO Box 5025 Rabat / Souissi the  
Kingdom of Morocco

**Phone:**

(+212)537 658340/658323

**Fax:**

(+212)537 658111/658154

No. Legal Deposit:

165/2000

**ISBN:**

ISSN 1119 - 3053

ALL rights reserved

**2023**



المنظمة العربية للطيران المدني  
Arab Civil Aviation Organization

Jun 2023

# ARAB AVIATION

Issue  
51

Periodic Magazine Issued by the Arab Civil Aviation Organization

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

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



/ArabCivilAviationOrganization



@aca01996



ACAO



/ACAO