

العدد
44

الطيران العربي

شتنبر 2021

مجلة دورية تصدر عن المنظمة العربية للطيران المدني



المنظمة العربية للطيران المدني
Arab Civil Aviation Organization

✉ acao@acao.org.ma
🌐 www.acao.org.ma

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



/ArabCivilAviationOrganization



@acao1996



ACAO



/ACAO

الطيران العربي

المشرف العام

المهندس عبد النبي منار

مدير عام المنظمة

رئيس التحرير

السيد إبراهيم بنادي

هيئة التحرير

السيد خالد محمد عنتر أحمد

المهندس عادل بولوطار

المهندس هشام بناني

الشؤون المالية واللوجستيك

السيد فيصل بنسليمان

المطبعة

All Print Pub

Agdal

البريد الإلكتروني

acao@acao.org.ma

الموقع الإلكتروني

www.acao.org.ma

رقم الإبداع القانوني

2000/165

ردمك

ISSN 1119 - 3053

الهاتف

(212) 537 658323/658340

الفاكس

(212) 537 658154/658111

العنوان

20، زنقة آيت باعمران، شارع محمد السادس

(طريق زعير)، صندوق البريد رقم 5025

الرباط/المملكة المغربية

جميع الحقوق محفوظة 2021

تواصلوا معنا

الطيران العربي

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



المنظمة العربية للطيران المدني
Arab Civil Aviation Organization

acao@acao.org.ma

www.acao.org.ma

(+212) 537 65 83 23 / 40

مجلة الطيران العربي تخصص فضاءات لإعلاناتكم

الاتحاد العربي للنقل الجوي بالتعاون مع الاتحاد الدولي للنقل الجوي والمتخصصين من الدول الأعضاء.

وهذه التطورات شجعت صناعة النقل الجوي على الرفع من عدد المقاعد المعروضة قبل نهاية شهر ماي لتصل ذروتها نهاية شهر يونيو. قبل أن تعرف انخفاضا بسبب تفشي متحورات جديدة لفيروس كوفيد (19) تسببت في عودة الدول على إغلاق الحدود والارتباك بشأن متطلبات السفر.

ومع ذلك فقد عرفت حركة النقل الجوي ارتفاعا ملحوظا بالمقارنة مع صيف 2020، بل أن هذه الحركة تجاوزت التوقعات ببعض المناطق، كما أن حركة الشحن الجوي فقد قاربت مستوياتها المسجلة قبل بداية الأزمة.

موسم الصيف تميز أيضا في منطقتنا بمواصلة التنسيق على مستوى دول الشرق الأوسط وإفريقيا حول التحديات المشتركة والتوافق حول سبل مواجهتها، وخاصة فيما يتعلق بتأهيل العنصر البشري وتوفير الموارد المالية، والتسريع في رقمنة خدمات النقل الجوي.

هذا في الوقت التي تتواصل فيه الأبحاث والتجارب لتطوير صناعة النقل الجوي من خلال تصاميم جديدة لمختلف أنواع الطائرات، وإيجاد الوقود البديل بهدف تحقيق طيران أكثر أمانا ونظافة وكفاءة وأكثر تنوعا.

التأهب الوبائي (CEPI) ومنظمة الصحة العالمية، حيث شاركت فيها عشر ناقلات دولية من ضمنها طيران الإمارات، والاتحاد والخطوط الجوية القطرية والسعودية، قطاع الطيران بدوره واصل جهوده لتوفير الضمانات الكفيلة باستعادة ثقة الجمهور بتنفيذ إجراءات احترازية مشددة بكافة مرافق المطارات والطائرات طبقا للتوجيهات والوثائق الاسترشادية لفرقة الكارت (CART) تحت إشراف مجلس منظمة الطيران المدني الدولي التي تم اعتمادها شهر مارس الأخير والتي تضمنت مستجدات عن شهادات الاختبار والتلقيح ضد وباء كوفيد (19) وممرات الصحة العامة وإنهاء نظام الإعفاء المستهدف المتعلقة بقواعد ومعايير السلامة الجوية.

وهنا نود التنويه بالمبادرات التي اتخذتها جامعة الدول العربية على صعيد مجالسها الوزارية للصحة، والسياحة والنقل، حيث أصدرت قرارات تؤكد على أهمية التوازن بين الجوانب الاقتصادية، وضرورة وضع استراتيجية عربية لتوحيد إجراءات تسجيل واعتماد اللقاحات بين الدول العربية الأعضاء، بالإضافة إلى القرارين الهادفين إلى انتعاش قطاع السياحة والسفر، ولهذه الغاية وبموجب قرار المجلس الاقتصادي والاجتماعي في دورته العادية (108) المنعقدة بداية شهر سبتمبر 2021، تم تشكيل فريق عمل من الأمانة العامة للجامعة، المنظمة العربية للطيران المدني، المنظمة العربية للسياحة،



المهندس/عبد النبي منار
مدير عام المنظمة العربية للطيران المدني

موسم الصيف الذي ودعنا معه آمال انتعاش حركة النقل الجوي، خاصة وأنه يتميز عن سابقه بتطورات هامة في مواجهة جائحة كوفيد (19)، تتجلى في إنتاج اللقاحات وانطلاق حملة التطعيم في مختلف أنحاء العالم والتعبئة التي تواكب هذه الحملة منذ قمة مجموعة العشرين بالرياض شهر نوفمبر 2020. حيث التزم في البيان الصادر عنه بضمن التوزيع العادل للقاحات وحصول الجميع عليه بتكلفة ميسورة، بما في ذلك الدعم الكامل لمبادرة تسريع الوصول.

وهنا أود أن أشيد بانخراط صناعة النقل الجوي في عملية نقل اللقاحات وتسهيل الاستجابة العالمية لمواجهة الوباء، وبالأخص مبادرة الوصول العالمي للقاحات كوفيد (19) (كوفاكس) التي تقودها تحالفات دولية، منها التحالف العالمي للقاحات والتحصين (GAVI)، تحالف ابتكارات



الجدول الزمني للدورات التدريبية وورشات أكتوبر/تشرين الأول-ديسمبر/كانون الأول 2021

MOFKAN generations of AT 20 أكتوبر عن بعد	MOFKAN A 10 أكتوبر عن بعد	منتدى الايكاو حول كورسيا 6-7 أكتوبر عن بعد	MOFKAN SWIM 6 أكتوبر عن بعد	Mofkan تبادل المعلومات 3 أكتوبر عن بعد
ورشة حول تدبير النفايات و جودة الهواء المحلي بالمطارات 25-28 أكتوبر عن بعد	المنتدى 33 للمؤتمر الأوروبي للطيران حول الأمن 25-26 أكتوبر عن بعد	دورة تدريبية حول ترخيص المطارات 25-28 أكتوبر عن بعد	دورة الإدارة الاستراتيجية للنقل الجوي 24-28 أكتوبر القاهرة	MOFKAN Critic Infra 24 أكتوبر عن بعد
ندوة المواد الخطرة DG 8 نونبر عن بعد	ندوة عن ATFM 4 نونبر عن بعد	المنتدى العربي للبيئة 2 نونبر عن بعد	المنتدى العربي لثقافة الأمن 2-3 نونبر عن بعد	الحوار البريطاني-العربي حول أمن الطيران 27 أكتوبر عن بعد
دورة تحالفات النقل الجوي والمشاركة بالرمز 21-25 نونبر القاهرة	ورشة عمل حول طب الطيران من تنظيم المنظمة و مكتب الشرق الأوسط للايكاو 18-22 نونبر البحرين	دورة تدريبية لفائدة سلطة الطيران بسلطنة عمان و بشراكة مع مشروع أمن الطيران بإفريقيا و آسيا و الشرق الأوسط- حول «أمن الطيران بالمناطق المفتوحة للجمهور» 15-17 نونبر عن بعد	ورشة عمل مشتركة مع قطاع النقل البريطاني حول الطائرات بدون طيار 9-11 نونبر عن بعد	ورشة عمل حول المواد الخطرة 8-11 نونبر عن بعد
ندوة الايكاو حول اسطح حدود العوائق 8-10 دجنبر عن بعد	ندوة حول المناولة الأرضية GH 8-9 دجنبر عن بعد	ورشة عمل حول تأهيل المنسقين الوطنيين للتدقيق الأمني للإيكاو 6-9 دجنبر عن بعد	ورشة عمل حول المخطط الوطني للملاحة 5-7 دجنبر عن بعد	AAAVF2021 1-3 دجنبر عن بعد
ورشة عمل حول الخطة العالمية لامن الطيران 13-15 دجنبر عن بعد	دورة حول تدريب مدربين في مجال بيئة الطيران المدني 13-15 دجنبر عن بعد			

المنظمة العربية للطيران المدني تشارك في أشغال الدورة التاسعة والثلاثون للمؤتمر الأوروبي للطيران المدني



المشترك لفترة 2019-2022، حيث نظمت عدة أنشطة في مجال أمن الطيران المدني ضمن مشروع (CASE PROJET) وأيضا في مجال التقليل من آثار حركة النقل الجوي على البيئة.

كما عبر سعادته عن تفاؤله باستمرارية هذا التعاون مع الرئيس الجديد والأمانة العامة للمؤتمر الأوروبي، من خلال تحسين آليات التشاور حول القضايا الإقليمية والدولية بما يساهم في استدامة صناعة النقل الجوي.

واغتتم سعادته هذه الفرصة لاطلاع أعضاء المؤتمر الأوروبي على بيان الرباط، الذي أصدرته الجمعية العامة للمنظمة العربية للطيران المدني في ختام دورتها السادسة والعشرين في فاتح يوليوز 2021، بشأن الإجراءات المتخذة لمواجهة جائحة فيروس كورونا المستجد وسبل تعافي الطيران المدني، مشيرا إلى أن هذا البيان دعا الدول العربية إلى الاستمرار في التواصل مع الجهات الصحية ذات الصلة لنشر المعايير التي تستند إليها إجراءات السفر، والتي تأخذ في الاعتبار إرشادات منظمة الطيران المدني الدولي التي أعدتها فرقة الكارت (CART)، مع العمل على الاعتراف المتبادل للشهادات الصحية مع باقي الدول واتحادات الدول.

الرباط-شاركت المنظمة العربية للطيران المدني في أشغال الدورة التاسعة والثلاثين للجمعية العامة للمؤتمر الأوروبي للطيران المدني، وذلك باستعمال تقنيات التواصل عن بعد في الثاني عشر من يوليو 2021.

وقد حضر هذه الدورة رؤساء سلطات الطيران المدني بالدول الأعضاء بالمؤتمر، ورئيس مجلس منظمة الطيران المدني الدولي وأمينها العام، ومدير عام التنقل والنقل بالمفوضية الأوروبية والأمناء العامون للمنظمات الإقليمية للطيران المدني، وممثلو الدول التي تربطها علاقات تعاون مع المؤتمر الأوروبي.

خلال هذه الدورة انتخب السيد/ أليسيو كوارينطا المدير العام لهيئة الطيران المدني بإيطاليا، رئيسا للمؤتمر الأوروبي للفترة 2021-2024. كما ناقش الأعضاء نتائج أشغال المؤتمر في مجالات السلامة، التحقيق في حوادث الطيران، الطائرات بدون طيار، الأمن، التسهيلات، والبيئة والمواضيع الاقتصادية. وتم اعتماد برنامج العمل لثلاثة سنوات المقبلة 2022-2024.

وفي كلمته خلال هذه الدورة، نوه المدير العام للمنظمة العربية للطيران المدني بالتعاون الوثيق بين هذه الأخيرة والمؤتمر الأوروبي، والتي توجت بالتوقيع سنة 2019 على برنامج العمل

المنظمة العربية للطيران المدني تشارك في اجتماع الدورة 30 للجنة المنظمات للتنسيق والمتابعة المنبثقة عن المجلس الاقتصادي والاجتماعي



من جانبه، أكد الدكتور محمد خير عبد القادر، مدير إدارة المنظمات والاتحادات العربية بالجامعة العربية، أهمية الاجتماع، موضحاً أن هذه اللجنة تقوم بدور هام في تعزيز التنسيق والتعاون وتبادل الخبرات بين الأمانة العامة للجامعة العربية ومنظمات ومؤسسات العمل العربي المشترك لزيادة فعالية العمل العربي المشترك.

كما عرفت هذه الدورة مناقشة بعض المواضيع الخاصة المقدمة من بعض المنظمات العربية المتخصصة وكذلك دراسة البند القار المتمثل في متابعة تنفيذ توصيات وقرارات الدورة السابقة للجنة.

واستعرض المهندس عبد النبي منار خلال الاجتماع مشروع برنامج عمل وموازنة المنظمة العربية للطيران المدني لعام 2022 بالإضافة إلى الفعاليات وأهم الانجازات التي نفذتها المنظمة خلال عامي 2020-2021.

وناقش الاجتماع أيضاً إنجازات المنظمات العربية والحسابات الختامية وهيئات الرقابة الداخلية للمنظمات العربية وقرارات المجلس الاقتصادي والاجتماعي العربي الخاصة بمنظمات العمل العربي المشترك بالإضافة إلى عدد من الموضوعات الخاصة المقدمة من بعض المنظمات العربية المتخصصة، كالهيكلة التنظيمية للمنظمة العربية للطيران المدني، والذي تم اعتماده خلال اجتماع الدورة 26 للجمعية العامة للمنظمة، يوليو 2021.

تجدر الإشارة الى ان توصيات الاجتماع سترفع للمجلس الاقتصادي والاجتماعي في دورته القادمة المقرر عقدها في الأسبوع الأخير من شهر أغسطس القادم 2021.

الرباط-شاركت الادارة العامة للمنظمة العربية للطيران المدني، برئاسة سعادة المهندس عبد النبي منار، المدير العام للمنظمة، وعضوية السيد فيصل بن سليمان، رئيس قسم الشؤون الادارية والمالية، والسيد عمر بابكر شنيبو، رئيس وحدة الرقابة الداخلية، في اجتماع الدورة 30 للجنة المنظمات للتنسيق والمتابعة المنبثقة عن المجلس الاقتصادي والاجتماعي، التي عقدت خلال الفترة من 27 الى 29 يوليو 2021، عبر تقنية الاتصال المرئي وعرفت مشاركة السادة ممثلي الدول العربية الأعضاء، والسادة المدراء العاميين للمنظمات العربية المتخصصة.

افتتح أشغال الدورة معالي الدكتور السفير كمال حسن علي - الأمين العام المساعد للشؤون الاقتصادية بالجامعة العربية بكلمة رحب من خلالها بالحضور وهنأ الجميع بعيد الأضحى المبارك مؤكداً معاليه على الدور الهام والمطلوب من مؤسسات العمل العربي المشترك في هذه المرحلة التي تشهد فيها المنطقة العربية تغيرات وتطورات هامة، موضحاً أهم الموضوعات التي يتضمنها جدول أعمال الدورة، متمنياً لاجتماع اللجنة النجاح وأن تثمر أعماله بتوصيات تدعم وتعزز مسيرة عمل المنظمات العربية المتخصصة بصفة خاصة، والعمل العربي المشترك بصفة عامة، وأوضح معاليه المهام المطلوبة من هذه اللجنة، وأكد على أهمية التزام المنظمات العربية المتخصصة بقرارات المجلس الاقتصادي والاجتماعي باعتباره السلطة العليا للمنظمات العربية المتخصصة، وأشار إلى الجهود التي تبذلها الأمانة العامة للجامعة بالتعاون مع الدول العربية لتطوير وتفعيل العمل العربي المشترك.

ندوة حول رقمنة الشحن الجوي في ظل وباء كوفيد - 19



الرياط-بشراكة مع المنظمة العربية للطيران المدني، نظمت منظمة الطيران المدني الدولي (الإيكاو) ممثلة بالأمانة العامة بمونتريال ومكتبها بالقاهرة ندوة عبر تقنية التواصل عن بعد، يوم 25 أغسطس 2021، حول رقمنة نشاط الشحن الجوي تحت عنوان: «رقمنة الشحن الجوي في ظل وباء كوفيد-19»: وجهات نظر حول الأمن».

وتدرج هذه الندوة في إطار سلسلة ندوات تنظمها الإيكاو وهيئة الأمم المتحدة بهدف الترويج لمفهوم رقمنة الشحن الجوي لدى سلطات الطيران المدني، الجمارك، وهيئات الاقتصاد وأصحاب المصلحة، حول الدور الأساسي لمنظومة الشحن الجوي كجزء من سلسلة التوريد الأوسع، الذي سيساهم في انتعاش الاقتصاد العالمي.

وقد صممت هذه الندوة خصيصا لدول منطقة الشرق الأوسط لدى منظمة الطيران المدني الدولي، قصد دراسة الجوانب الأمنية لرقمنة الشحن الجوي الميدانية منها والسيبرانية، خاصة وان كوفيد-19 يستوجب التسريع في الرقمنة، والاطلاع على ما تقوم به هيئة الأمم المتحدة من وضع معايير لمواجهة هذه التحديات، وكذلك كيفية ضمان سلسلة توريد آمنة من لدن أصحاب المصلحة من خلال الرقمنة.

عرفت هذه الندوة مشاركة 133 ممثلا لسلطات الطيران المدني ومنظمات دولية وإقليمية ومؤسسات جامعية، وشركات مختصة في مجال الشحن الجوي.

وضمن تدخل سعادة المهندس/ عبد النبي منار المدير العام للمنظمة العربية للطيران المدني، ذكر من خلاله بنتائج الندوة الأولى عبر الإنترنت التي خلصت إلى أهمية تعاون المنظمة العربية للطيران المدني مع منظمة الطيران المدني الدولي في تنفيذ التوصية رقم 16 لفرقة CART، والتي تتضمن «تقديم المشورة للبلدان في رفع القيود المفروضة على عمليات الشحن

الجوي للبضائع بشكل مؤقت خاصة فيما يتعلق بخدمات الشحن الجوي، بهدف تسهيل نقل البضائع الأساسية والإمدادات ولقاحات كورونا، بما في ذلك تحرير الحرية السابعة.

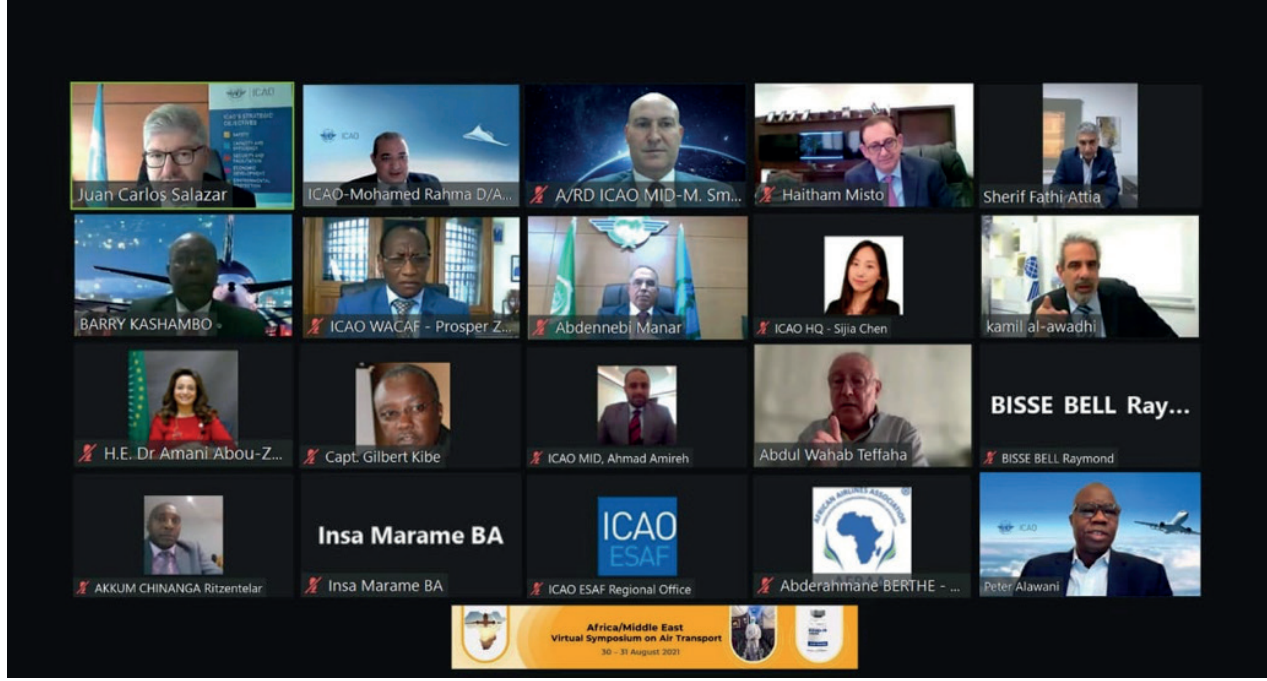
كما أشار سعادته إلى أن هذه الندوة تعد خطوة مهمة لتحقيق هذا الهدف، لكونها تشكل أرضية لمناقشة التحديات المتزايدة التي يواجهها نشاط الشحن الجوي، وخاصة جوانب الأمن والتسهيلات؛ واقترح الحلول التي يمكن أن تأسس لخارطة طريق تعزيز نشاط الشحن الجوي في بلداننا.

خلال هذه الندوة قام الخبراء المشاركون بتقديم أربعة عشر عرضا تتمحور حول الإطار التنظيمي للشحن الجوي، ونقاط التقاطع بين أمن الرقمنة والأمن الميداني، وكذلك الأمن السيبراني لمنطقة الشرق الأوسط، ثم التحديات الناشئة بين رقمنة النقل الجوي وأمنه.

العرض الذي قدمه خبير المنظمة العربية للطيران المدني تطرق إلى التحديات المتزايدة التي تواجه سلسلة إمداد الشحن الجوي من حيث ضرورة تعزيز رقمنتها، خاصة في الدول العربية، مشيرا إلى إشكالية تعدد المتطلبات الأمنية للشحن الجوي لتبادل البيانات. وبناء على ذلك طرح مقترحات تتجلى في الاستناد إلى نفس المساطر التي يخضع لها المسافرون، واعتماد نهج متعدد الطبقات لأمن الشحن الجوي والذي لا يتأتى إلا بالتآزر بين جميع أصحاب المصلحة.

خلاصة مناقشات المشاركين في الندوة أبرزت أهمية تعزيز التعاون الإقليمي في مجال أمن البضائع وبناء القدرات، وضرورة تنسيق الإجراءات بين السلطات الوطنية المعنية لتنفيذ توصيات فرقة CART، وتشجيع الدول على تبادل المعلومات حول التهديدات وأفضل الممارسات للتخفيف من المخاطر، وكذلك دعم دور وجهود منظمة الطيران المدني الدولي ومنظمة الجمارك العالمية من أجل تنفيذ مبادرة رقمنة الشحن الجوي.

ندوة حول تعزيز وتسخير فوائد التحرير



في الآراء بشأن التحديات التي تواجهها ، وإيجاد حلول جديدة تساعد سياسات الحكومات العربية والإفريقية في تطوير القطاع الذي نشرف عليه والتي من شأنها أن تستجيب لتطلعات مستخدمي النقل الجوي الدولي، وتدعم تشغيل شركاتنا الجوية ، بما في ذلك الانضمام إلى الاتفاقيات والبروتوكولات الدولية التي من شأنها تعزيز وتطوير الأطر القانونية التي تسهم في نمو أنشطتها ، وتعزيز التعاون والتكامل بين هذه الشركات من حيث التدريب والتوظيف والاستخدام الأمثل لكل المكتسبات بشكل عام.

وقد شكلت هذه الندوة التي استمرت لمدة يومين منتدى لتبادل الأفكار والمعلومات، وكذلك لتبادل الخبرات بين واضعي السياسات والنقل الجوي المنظمين وممثلي الصناعة ومهنيي الطيران وأصحاب المصلحة الآخرين من منطقتي أفريقيا والشرق الأوسط على وجه الخصوص.

وفي الختام خلصت الندوة إلى إصدار بيان يدعو الدول والمنظمات الدولية والإقليمية والمؤسسات المالية إلى مواصلة الجهود لمواجهة تحديات COVID-19 واستعادة نشاط الطيران، التوافق حول الإطار التنظيمي الإقليمي للنقل الجوي، التعاون والاستثمار عبر الحدود في شركات الطيران، تضادي الرفع من الرسوم أو فرض رسوم جديدة نظرا لما لها من أثر سلبي على استدامة النقل الجوي، وكذلك تحفيز الاستثمارات في تمويل تطوير البنية التحتية للطيران.

الرباط-بدعوة من منظمة الطيران المدني الدولي (مكتب الإيكاو بنيروبي) شاركت المنظمة العربية للطيران المدني في ندوة حول تعزيز وتسخير فوائد تحرير خدمات النقل الجوي، عبر تقنية التواصل عن بعد، يومي 30 و31 أغسطس 2021.

عرفت هذه الندوة مشاركة أكثر من 240 ممثلا لـ 57 سلطة طيران مدني بإقليمي إفريقيا والشرق الأوسط و 13 منظمة دولية وإقليمية بالإضافة إلى مؤسسات بنكية. وخلال الجلسة الافتتاحية التي تضمنت مداخلات لكل من معالي السيد خوان كارلوس سلازار أمين عام منظمة الطيران المدني الدولي ومعالي السيدة أماني ابو زيد مفوض البنية التحتية والطاقة لدى مفوضية الاتحاد الأفريقي، نوه سعادة المهندس/ عبد النبي منار المدير العام للمنظمة العربية للطيران المدني بتعبئة المنتظم الدولي للتركيز على إدارة الأزمة الناتجة عن وباء كوفيد-19 في البداية ، وثانياً بانخراط جميع مكوناته في تطوير نهج عالمي لإعادة التشغيل والانتعاش، ، بما في ذلك سلطات الطيران المدني والمنظمات الدولية والإقليمية و صناعة النقل الجوي وكذلك الاتحادات المهنية.

كما أن أشار سعادته إلى أن جامعة الدول العربية تعمل جاهدة على دعم انتعاش وتعافي اقتصادات الدول الأعضاء، بما في ذلك قطاع السفر والسياحة، خاصة على مستوى مجالس وزراء الصحة والنقل والسياحة.

وأكد على ضرورة استمرار التنسيق والتشاور للتوصل إلى توافق

ندوة النقل الجوي لمنظمة الطيران المدني الدولي في أفريقيا والشرق الأوسط تجدد الالتزامات الرئيسية المتعددة الأطراف بشأن طريق الانتعاش (ترجمة للنسخة الأصلية بالإنجليزية)

مؤتمر القمة الأفريقي العربي الثالث.

كما أبرزت الندوة أهمية أساس التعاون الإقليمي والتحرير والرخاء الذي أرسته إعلانات ياموسوكرو ولومي وأنتاناناريفو ومسقط.

وبعد أن أعرب السيد سالازار عن تقديره لكيفية خلق قطاع الطيران قبل الوباء لأكثر من عشرة ملايين فرصة عمل في منطقتي AFI وMID، وما يقرب من 700 مليار دولار من الناتج المحلي الإجمالي المجمع، أشار إلى أن الانتعاش الكامل للنقل الجوي لكل منطقة من المناطق سيساعد على ضمان التنفيذ الناجح لمنطقة

التجارة الحرة القارية الأفريقية، وسوق النقل الجوي الأفريقي الموحد، وأهداف حرية التنقل في جدول أعمال الاتحاد الأفريقي لعام 2063، وإعادة فتح أسواق السياحة الهامة اقتصاديا للبلدان المحيطة وغير الساحلية المتضررة.

إعلان ندوة AFI-MID: أبرز الأحداث

(1) أبرزت التأثير غير المسبوق لوباء COVID-19 على صناعة الطيران في أفريقيا ومناطق الشرق الأوسط، والانخفاض الحاد في الطلب على السفر، وفقدان الوظائف بشكل كبير والاضطرابات في الشركات، وسلاسل التوريد، والحاجة إلى التعافي بشكل أفضل من الوباء.

(2) وأكدت من جديد أن الدور القيادي لمنظمة الطيران المدني الدولي وتوصيات وتوجيهات فرقة العمل المعنية باستعادة الطيران التابعة لمجلس منظمة الطيران المدني الدولي (كارت)، وجهود التطعيم الجارية والتدابير الاقتصادية والمالية التي تنفذها الدول والصناعة في كلتا المنطقتين تسفر عن نتائج إيجابية بشأن الانتعاش التدريجي للسفر جوا، وإن كانت وتيرة الانتعاش تتفاوت تفاوتاً كبيراً بين المنطقتين.

(3) وشددت على أهمية أن تواصل منظمة الطيران المدني الدولي والدول تقديم الدعم المطلوب، بما في ذلك التنفيذ الأقوى للتوصيات الواردة في تقرير المجلس، وإزالة الدول



مونتريال 1 سبتمبر -2021 اختتمت ندوة النقل الجوي التي عقدتها منظمة الطيران المدني الدولي أفريقيا والشرق الأوسط بالتزامات إقليمية متجددة بشأن التصدي لجهود التعافي من الجائحة، ومواءمة الأطر التنظيمية الإقليمية للنقل الجوي، والاستثمارات عبر الحدود في شركات الطيران، وتأثير الضرائب والرسوم على استدامة النقل الجوي، ونهج أساليب التمويل تحديث البنية التحتية للطيران.

وركز الحدث الافتراضي على موضوع تعزيز وتسخير فوائده التحرير، وضم واضعي السياسات الرفيعي المستوى، ومنظمي النقل الجوي، وممثلي الصناعة، ومهنيي الطيران، وغيرهم من أصحاب المصلحة، من أجل احراز تقدم هام في مجال التنسيق والإنعاش في مجال النقل الجوي على الصعيد الإقليمي.

وتعهد الأمين العام للمنظمة خوان كارلوس سالازار في كلمته الافتتاحية لهذا الحدث بمواصلة دعم الوكالة الأممية القوي لجهود استعادة الطيران الإقليمية، والأهداف الطويلة الأجل لزيادة الربط الجوي بين أفريقيا والشرق الأوسط.

وشدد أيضا على كيفية توجيه أولويات وفرص الإنعاش القطاعي الحالية للتحويلات الهامة، سواء بالنسبة للطيران أو بالنسبة لمنظمة الطيران المدني الدولي نفسها.

ومن الأهداف الرئيسية للندوة دراسة وإعادة تقييم السياسات الحالية للنقل الجوي والأطر التنظيمية في سياق تأثير COVID-19 الوباء، كما أنها تسترشد بشكل أساسي بقرارات

المفروضة على النقل الجوي الدولي، وضرورة التزام الدول بسياسات منظمة الطيران المدني الدولي ذات الصلة بشأن الضرائب والرسوم.

10) الطلب من منظمة الطيران المدني الدولي مواصلة التوعية من خلال حلقات العمل والحلقات الدراسية وبناء القدرات لتوفير واضعي السياسات والخبراء التنظيميين للدول، وكذلك أصحاب المصلحة المعنيين، بشأن العقبة التي تشكلها الضرائب المفرطة وغير العادلة أمام تطوير وتوسيع نطاق السفر والتجارة والسياحة والاقتصاد الوطني على الصعيد الدولي.

تحفيز الاستثمارات في تمويل تطوير البنية التحتية للطيران

11) كررت تأكيد أهمية الإعلان والإطار الخاص بخطة عمل لتطوير البنية التحتية للطيران في أفريقيا، وحث الدول على مواصلة تطوير وتحديث البنية التحتية الجيدة للطيران في أفريقيا والشرق الأوسط.

12) وشددت على ضرورة قيام الدول بإدماج مشاريع البنية التحتية للطيران والاستثمارات في خططها الإنمائية الوطنية مع تطوير متوازن على النحو المناسب لجميع وسائط النقل.

13) كررت دعوة الدول في المنطقتين إلى اتخاذ تدابير عملية لبناء مناخ استثماري شفاف ومستقر ويمكن التنبؤ به لدعم تطوير الهياكل الأساسية للطيران، من خلال إشراك أصحاب المصلحة المتعددين والارتقاء بدور القطاع الخاص.

14) دعوة المؤسسات المالية إلى مساعدة منطقتي أفريقيا والشرق الأوسط في تلبية متطلبات تعزيز وتحديث البنية التحتية للطيران التي تشمل التكنولوجيات والابتكارات الجديدة، مع معالجة تعاقب قطاع الطيران من وباء COVID-19.

الاستنتاجات العامة

15) وشجعت الدول في منطقتي أفريقيا والشرق الأوسط على تبادل المعلومات وأفضل الممارسات فيما بينها بما يعزز نمو الطيران وتنميته في المنطقتين.

16) وحثت منظمة الطيران المدني الدولي على مواصلة تشجيع الدول على استخدام سياساتها ومواد توجيهها في ممارساتها التنظيمية من خلال الندوات وحلقات العمل والحلقات الدراسية.

17) وشكرت منظمة الطيران المدني الدولي على تنظيمها لهذا الحدث والمشرفين على تيسير الجلسات والمتحدثين على عروضهم ومناقشاتهم القيمة.

للعقبات التنظيمية والقيود المفروضة على السفر، فضلا عن تيسير الانتعاش والتنمية الفعالين للصناعة في أفريقيا والشرق الأوسط، وإذ تضع في اعتبارها الحاجة إلى تحسين الاتصال والتنسيق، وإعادة تنظيم القطاع ورقمته وبناء مرونته في مواجهة التحديات المستقبلية.

موامة الإطار التنظيمي الإقليمي للنقل الجوي

4) دعوة الدول إلى إبداء المزيد من الالتزامات بتنفيذ الاتفاقات المتعددة الأطراف بشأن تحرير النقل الجوي في أفريقيا ومنطقة الشرق الأوسط، بما في ذلك سوق النقل الجوي الأفريقي الموحد واتفاق دمشق لعام 2007 الذي حرر النقل الجوي بين الدول العربية.

5) حث الدول على تسييق الإطار التنظيمي للنقل الجوي في أفريقيا والشرق الأوسط، مع تشجيع الدول الأفريقية على زيادة جهودها بشأن تنفيذ إعلان أنتاناناريفو بشأن تنمية النقل الجوي في أفريقيا، وإعلان لومي بشأن تنمية الشحن الجوي في أفريقيا، وخطة العمل بشأن الإعلان الوزاري بشأن النقل الجوي وتنمية السياحة في أفريقيا.

6) الطلب من منظمة الطيران المدني الدولي مواصلة العمل مع الدول، واللجنة الأفريقية للطيران المدني AFCAC، والاتحاد العربي للنقل الجوي AACA، والصناعة وأصحاب المصلحة المعنيين بشأن التقارب في سياسات وأنظمة حماية المستهلك والمنافسة والضرائب في أفريقيا والشرق الأوسط نظرا لما لها من فوائد متأصلة في تحرير النقل الجوي ونموه المستدام في المناطق.

التعاون والاستثمارات عبر الحدود في شركات الطيران

7) شددت على ضرورة أن تواصل الدول في منطقتي أفريقيا والشرق الأوسط بذل الجهود لإزالة الجنسية عن شركات الطيران وغيرها من القيود الحدودية من أجل تشجيع الاستثمارات عبر الحدود في شركات الطيران في المنطقتين، مع مراعاة الفوائد المحددة للدول والصناعة، مع إدراك الشواغل الاجتماعية والمتعلقة بالعمل وعلم الملاءمة.

8) واتفقت على ضرورة تشجيع التعاون بين شركات الطيران في كلتا المنطقتين، الأمر الذي من شأنه أن يعزز الربط الجوي في المنطقتين ويسهم في نمو سوق النقل الجوي في المنطقتين وتنميتها المستدامة.

أثر الرسوم على استدامة النقل الجوي

9) أكدت من جديد أهمية منع انتشار الضرائب والرسوم

«التجارة الحرة» تصدر اجتماعات المجلس الاقتصادي والاجتماعي



تخيم بظلالها الثقيل على الاقتصاد العالمي وحركة التجارة الدولية، وقد عانت المنطقة العربية، كمثيلاتها في العالم، من تبعات الجائحة، وهي تمر اليوم بمرحلة من التعافي الصعب، في ظل مستوى عالٍ من انعدام اليقين بشأن الوضع الصحي العالمي جراء انتشار سلالات متحورة من كورونا.

وأن الحاجة تشد لمراجعة الأداء وتقييم الفترة الماضية لكي نضع أيدينا على نقاط الضعف في مجمل الأداء العربي، خاصة ما يتعلق بقدرة الدول العربية على مواجهة أوضاع ضاغطة، وتسيير العجلة الاقتصادية في وقت الأزمة.

موضحاً معاليه أن الاقتصادات العربية ما زالت تعاني صعوبات هيكلية وتواجه تحديات داهمة، بحيث كشف التقرير الاقتصادي العربي الموحد عن أن 40% من سكان المنطقة العربية يعيشون تحت خط الفقر، و15% من الفقراء يعانون الفقر المدقع، كما تجاوزت نسبة البطالة 16%، وهي أعلى كثيراً من المتوسط العالمي. وما يزيد من حدة تأثير البطالة أن أغلب من يعانون منها هم من الشباب، ومعنى ذلك أن الاقتصادات العربية تعاني خلافاً واضحاً في استيعاب القادمين الجدد إلى سوق العمل وتحقيق مستويات عالية من التشغيل، وأن حاجات السوق ما زالت منفصلة عن مهارات التعليم.

هذا وقد وجه معاليه نداءً إلى معالي الوزراء بعمل كل ما يمكن من أجل المساعدة في تخفيف حدة هذه الأزمات الضاغطة، التي أضيف لها أيضاً الوضع المالي الصعب للسلطة الفلسطينية، وكذلك الأزمة الإنسانية المستمرة والمتصاعدة التي يعاني منها السوريون.

عقد بمقر الأمانة العامة لجامعة الدول العربية يوم الخميس 02 سبتمبر 2021، اجتماع الدورة الـ108 للمجلس الاقتصادي والاجتماعي على المستوى الوزاري «حضورياً»، برئاسة وزير الاقتصاد والتجارة الليبي محمد الحويج، ومشاركة وزراء المالية والاقتصاد والتجارة للدول العربية والأمين العام لجامعة الدول العربية معالي السيد أحمد أبو الغيط.

وضمن كلمة معالي الوزير الليبي أكد من خلالها أن الاجتماع يكتسي أهمية كبيرة نظراً للقضايا المطروحة في المجالات الاقتصادية والاجتماعية التي تمس الموطن العربي مباشرة، الامر الذي يتطلب تكاتف الجهود لمواجهة الصعوبات والتحديات التي تواجهها المنطقة في مجالات الاقتصاد والتجارة، والمضي قدماً بالمجلس بهدف تعزيز التعاون الاقتصادي لزيادة الناتج المحلي ومضاعفة حجم التبادل التجاري بين الدول العربية وتفعيل المنطقة الحرة العربية الكبرى التي تسهم في تحقيق التكامل الاقتصادي و تسهيل تنقل رؤوس الأموال والأشخاص وتبادل السلع والخدمات بين الدول الأعضاء والعمل على تشجيع الاستثمار في الدول العربية.

كما أشاد معاليه بمقترح الجامعة العربية لإنشاء الصندوق العربي للالتزامات والذي من خلاله يتم تأسيس الهيئة العربية لمكافحة الأوبئة، ودعا الدول العربية للمشاركة في مؤتمر أصحاب الاعمال والمستثمرين العرب الذي سيعقد بالعاصمة طرابلس نهاية العام الجاري والمساهمة في الاعداد والتنمية وتعزيز العلاقات الاقتصادية والتجارية.

وفي كلمة معالي السيد أحمد أبو الغيط، الأمين العام لجامعة الدول العربية، أشار معاليه فيها إلى أن جائحة كورونا مازالت

بنودا حول اللجان النوعية التابعة للمجلس الاقتصادي والاجتماعي، ومن أبرز الموضوعات المطروحة على الدورة الحالية للمجلس، إنشاء مجلس الوزراء العرب المسؤولين عن شؤون التعليم المقدم بناء على طلب المملكة الأردنية الهاشمية، مواصلة تعزيز الجهود العربية الرامية لمواجهة التحديات الاجتماعية والاقتصادية لجائحة كوفيد 19 وما شكله ذلك من آثار سلبية على العاملين في مجالات السياحة والنقل الجوي، حيث وافق المجلس على مقترح مبادئ عامة عربية لتوحيد إجراءات تسجيل واعتماد اللقاحات واستخدامها بين الدول العربية، بما يساهم في انعاش حركة السياحة والطيران والنقل بين الدول العربية، وهو بند مقدم من المنظمة العربية للطيران المدني والمنظمة العربية للسياحة، والاتحاد العربي للنقل الجوي، إلى جانب تدارس بند حول التعاون العربي الدولي في المجالات التنموية والاجتماعية، وآخر حول إعداد الجانب الاجتماعي للملف الاقتصادي والاجتماعي للدورة 31 لمجلس جامعة الدول العربية على مستوى القمة.

كما تضمن جدول الأعمال مقترحاً لحماية المرأة في القطاع غير الرسمي، وبنداً حول خطة العمل للتمكين الاقتصادي والاجتماعي للنساء والفتيات في الوسط الريفي «2028 - 2022» والاستراتيجية العربية في هذا المجال.

وتفصيلاً تضمنت أجندة مناقشات المجلس في الجانب الاقتصادي بحث تطورات الاتحاد الجمركي العربي، ومستجدات التعاون العربي في إطار منطقة التجارة الحرة العربية الكبرى وأطر تنمية الاستثمارات في المنطقة العربية ومستجدات اتفاقيات السوق العربية المشتركة للكهرباء، وطلب دولة الإمارات العربية المتحدة استضافة الدورة (28) لمؤتمر الدول الأطراف في اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ (COP 28)، زيادة على مناقشة الموضوعات الاقتصادية الدورية وهي: دعم الاقتصاد الفلسطيني، التقرير الاقتصادي العربي الموحد لعام 2021 والخطاب العربي الموحد للاجتماع السنوي المشترك لصندوق النقد والبنك الدوليين لعام 2021، الموضوعات الخاصة بالمنظمات ومؤسسات العمل العربي المشترك، وتقارير وقرارات المجالس الوزارية، حيث تمت الموافقة على تقرير وتوصيات الاجتماع 30 للجنة المنظمات للتسيق والمتابعة المنبثقة عن المجلس الاقتصادي والاجتماعي وخاصة بند خطط وموازنات المنظمات العربية المتخصصة للسنة المالية 2022.

كما ناقش المجلس تعزيز التعاون العربي في مجال الأمن الغذائي، فضلاً عن استعراض تجربة المملكة الأردنية الهاشمية حول النافذة الوطنية للتجارة مع الدول العربية.

وفي الجانب الاجتماعي ناقش المجلس ضمن جدول الأعمال

المنظمة العربية للطيران المدني تنظم ورشة عمل مشتركة مع مشروع أمن الطيران لإفريقيا و اسيا و الشرق الأوسط (CASE PROJECT) حول ثقافة أمن الطيران المدني

وعرفت هذه الورشة مشاركة 45 من ممثلي الدول العربية الأعضاء بالمنظمة (13 دولة)، بالإضافة لحضور تسعة (09) محاضرين وخبراء في مجال أمن الطيران من بعض الدول العربية والأجنبية ومنظمات إقليمية ودولية على غرار منظمة الطيران المدني الدولي (الايكاو) وكذلك من صناعة الطيران.

وتهدف هذه الورشة، التي تنظم في إطار تنفيذ مشروع أمن الطيران لإفريقيا و اسيا و الشرق الأوسط (CASE PROJECT)، إلى زيادة الوعي ونشر ثقافة أمن الطيران المدني وتعزيز قدرات المشاركين للتعرف على أحسن الممارسات المتبعة لنشر ثقافة الأمن بين كل العاملين والمعنيين بأمن الطيران المدني.

وتدرج هذه الورشة في إطار الجهود التي تبذلها المنظمة العربية للطيران المدني بهدف المساهمة في نشر ثقافة الأمن تماشياً مع مبادرة الايكاو باعتبار سنة 2021 «سنة ثقافة الأمن».



الرباط، نظمت المنظمة العربية للطيران المدني والمشروع الأوروبي لأمن الطيران لإفريقيا و اسيا و الشرق الأوسط (CASE PROJECT II) ورشة عمل مشتركة عبر الاتصال المرئي حول ثقافة أمن الطيران، وذلك خلال الفترة الممتدة من 06 الى 08 سبتمبر 2021.

المنظمة العربية للطيران المدني تشارك في ندوة «تحرير الحرية السابعة للشحن الجوي»

كما يحث البيان على رفع قيود السفر، مع مراعاة الإرشادات المختلفة القائمة على المخاطر الصادرة عن منظمة الصحة العالمية، فيما يتعلق بالتدابير الصحية المتعلقة بالمرور الدولي، بما في ذلك توصيات واضحة بشأن نهج الاختبار أو التطعيم مع تجنب إجراءات الحجر الصحي للمسافرين، والأخذ بعين الاعتبار التطورات الأخيرة من حيث نشر لقاحات COVID-19 والحصانة المضمونة من الإصابة السابقة.

وذكر سعادته الى ان البيان يدعو أيضاً الى اعتماد ممرات الصحة العامة كحل مؤقت للدول التي تتفق على معايير مشتركة للسفر والتدابير الصحية، مع التأكيد على أن عمليات الخدمات الجوية بين تلك البلدان يجب أن تستند إلى ترتيبات النقل الجوي الحالية المتفق عليها.

هذا وقدم السيد / خالد محمد عنتر خبير النقل الجوي بالمنظمة عرضاً تقديمياً حول تحرير الحرية السابعة لرحلات الشحن الجوي تناول أهمية الشحن الجوي وخاصة في العالم العربي، التأثير الاقتصادي لجائحة كورونا، جهود جامعة الدول العربية في سبيل تحرير التجارة بين الدول العربية، جهود المنظمة العربية للطيران المدني في سبيل تحرير النقل الجوي للركاب والبضائع بين الدول العربية، وكذا مميزات تحرير النقل الجوي للركاب والبضائع.

هذا وقد خلصت الندوة الى :

- قيام المنظمة العربية للطيران المدني، بدعم من منظمة الطيران المدني الدولي، بتأطير المزيد من المناقشات فيما بين دول المنطقة بهدف تحديد أفضل نهج لتنفيذ حقوق النقل، بما في ذلك الحرية السابعة لجميع البضائع، وتسهيل اتخاذ الدول الإجراءات اللازمة لهذا الغرض، مع الدفع بعجلة التنفيذ بين هذه الدول، وذلك بتعاون مع المنظمات الإقليمية الأخرى حول كيفية العمل للتقدم في تفعيل الحرية السابعة في عمليات الشحن الجوي، طبقاً للتوصية رقم 16 لفرقة الـ CART في كلا الامدين القريب والبعيد.

يقدم أصحاب المصلحة في الصناعة كافة المعطيات للدول حول احتياجات الشحن - خاصة لتوزيع اللقاحات والإمدادات الطبية (على سبيل المثال، معدات الحماية الشخصية)، تشمل أيضاً السلع التجارية - بما يساعد الدول على الاستجابة من خلال الأحكام التنظيمية.

- ينظر أصحاب المصلحة إلى الارتباط بين حقوق النقل الموسعة لجميع عمليات الشحن وتسهيل التجارة، وبناءً على ذلك التعاون في تطوير السياسات الإقليمية والعالمية التي ستمكن الانتعاش الاقتصادي خلال جائحة COVID-19.

- تشجيع منطقة الشرق الأوسط وشمال إفريقيا على إشراك أقاليم أخرى، والمتضمنة ل أفكاك / الافرا (-AF/ CAC/AFRAA)، حول تعزيز قدرات الحرية السابعة للشحن الجوي والاستفادة من نموذج LACAC.



بشراكة مع المنظمة العربية للطيران المدني، نظمت منظمة الطيران المدني الدولي (الإيكاو) ممثلة بالأمانة العامة بمونتريال ومكتبها بالقاهرة ندوة عبر تقنية التواصل عن بعد، يوم 6 يوليو 2021، حول تحرير الحرية السابعة للشحن الجوي.

عرفت هذه الندوة مشاركة أكثر من 100 ممثلاً لسلطات الطيران المدني ومنظمات دولية وإقليمية وشركات مختصة في مجال الشحن الجوي.

وخلال كلمته الافتتاحية في هذه الندوة أثنى سعادة المدير العام على الجهود التي تبذلها منظمة الطيران المدني الدولي بالتعاون مع المنظمات الإقليمية ومنها المنظمة العربية للطيران المدني من أجل تعافي واستعادة نشاط النقل الجوي، كما أثنى سعادته أيضاً على القائمين على تنظيم الندوة لما بذلوه من جهود من أجل نجاحها.

وأشار سعادته إلى أهمية دور النقل الجوي في تحقيق أهداف التنمية المستدامة والدور الإنساني وبصفة خاصة الهدف الثالث من أهداف التنمية المستدامة «الصحة الجيدة والرفاهية» وهو ما اتضح خلال جائحة كورونا ومساعدة هذا القطاع في نقل المساعدات والأجهزة الطبية والدور الكبير في نقل اللقاحات لما لها من طبيعة خاصة خلال عمليات النقل، كما أوضح سعادته أن قطاع الطيران المدني من أكثر القطاعات التزاماً من حيث تطبيق إجراءات الصحة العامة، الأمر الذي يساعد كثيراً في منع انتشار الأوبئة.

كما أشار سعادته إلى البيان الختامي «بيان الرباط» للجمعية العامة للمنظمة العربية للطيران المدني في دورتها العادية رقم 26، الذي دعا الدول العربية إلى الاستمرار في التواصل والتنسيق مع الجهات الصحية ذات الصلة لنشر المعايير التي تستند إليها إجراءات سفرهم خلال جائحة COVID19، والتي تأخذ في الاعتبار إرشادات CART، مع العمل على الاعتراف المتبادل للشهادات الصحية مع دول و / أو مجموعات دول أخرى،

المنظمة العربية للطيران المدني تنظم دورة تدريبية حول «إدارة مخاطر النقل الجوي» في القاهرة



عبد النبي منار مدير عام المنظمة لمعالى وزير الطيران وسعادة الدكتور مهندس رئيس سلطة الطيران المدني على تعاونهم الدائم مع المنظمة العربية للطيران المدني من أجل تطوير وتتمية الطيران المدني في الدول العربية.

تهدف الدورة إلى دراسة المخاطر والأزمات في مجال النقل الجوي ووضع الخطط لتفادي هذه المخاطر والأزمات والدروس المستفادة من الأزمات السابقة.

قام بإلقاء المحاضرات الدكتور أسامة داود استاذ ادارة الازمات يشارك في الدورة حضوريا وعن بعد 45 مشاركا من الجمهورية التونسية المملكة العربية السعودية الجمهورية العراقية سلطنة عمان دولة فلسطين المملكة المغربية وجمهورية مصر العربية.

تحت رعاية معالي وزير الطيران المدني في جمهورية مصر العربية تنظم المنظمة العربية للطيران المدني دورات تدريبية في مجال الطيران، حيث تقوم المنظمة بتأطير ثلاث دورات خلال شهر سبتمبر وأكتوبر ونوفمبر.

وقد تفضل السيد الدكتور مهندس اشرف نوير رئيس سلطة الطيران المدني في جمهورية مصر العربية بافتتاح أولى الدورات يوم 19 سبتمبر 2021 تحت عنوان «إدارة مخاطر النقل الجوي» وقام سعادته بالترحيب بممثلي الدول الاعضاء المشاركين في الدورة حضوريا وعن بعد وقد وجه سعادته الشكر للمنظمة العربية للطيران المدني على التعاون الدائم مع سلطة الطيران المدني في جمهورية مصر العربية هذا وقد نقل السيد خالد عنتر خبير النقل الجوي بالمنظمة تحيات وشكر السيد المهندس



المنظمة العربية للطيران المدني تشارك في أشغال الاجتماع الخامس عن بعد للرؤساء والمديرين العاميين لسلطات الطيران المدني بالدول المعتمدة لدى مكتب الايكاو بمنطقة الشرق الأوسط



-الرباط-شاركت المنظمة العربية للطيران المدني في أشغال الاجتماع الخامس عبر التواصل الافتراضي للرؤساء والمديرين العاميين لسلطات الطيران المدني بالدول المعتمدة لدى مكتب الايكاو بمنطقة الشرق الأوسط، وذلك باستعمال تقنيات التواصل عن بعد يومي 21 و 22 سبتمبر 2021.

وقد حضر هذه الدورة رؤساء سلطات الطيران المدني بالدول الأعضاء، وأمين عام منظمة الطيران المدني الدولي، والأمناء/المديرين العاميين للمنظمات الإقليمية للطيران المدني.

خلال هذه الدورة اطلع المشاركون على التطورات والمستجدات التي عرفتتها منظومة النقل الجوي المقترنة بتأثير جائحة كورونا على المستويات المحلية الإقليمية والدولية. حيث قدمت عروض عن التقدم الحالي في

أشغال فرقة انتعاش النقل الجوي لدى مجلس الايكاو، الذي هم الاختبارات وتلقيح كوفيد 19، الممرات الصحية العامة، نقل البضائع وبرامج التدريب «أبياك». كما قدمت الدول الأعضاء تقريرا عن تطورات حركة النقل الجوي والإجراءات التي اتخذتها لتأمينه.

الأمين العام للاتحاد العربي للنقل الجوي قدم عرضا مشتركا مع المنظمة العربية للطيران المدني حول قرار المجلس الاقتصادي والاجتماعي لدى جامعة الدول العربية القاضي بإنشاء فريق عمل يقوم بالعمل على توحيد إجراءات تسجيل واعتماد اللقاحات واستخدامها بين الدول العربية، بما يسهم في إنعاش حركة السياحة والطيران والنقل بين الدول العربية. ويضم هذا الفريق ممثلين عن الأمانة العامة للجامعة، المنظمة العربية للسياحة، المنظمة العربية للطيران المدني، والاتحاد العربي للنقل الجوي والاتحاد الدولي للنقل الجوي.

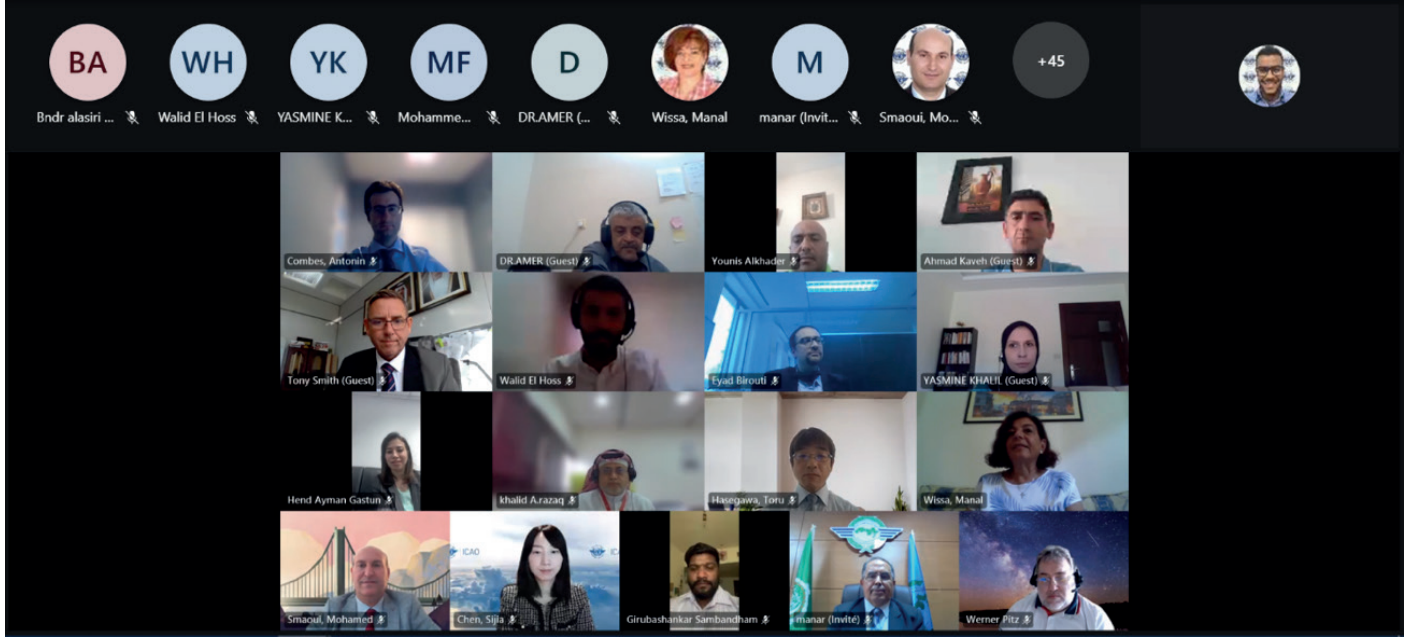
وفي كلمته خلال هذه الدورة، أثنى السيد المدير العام للمنظمة العربية للطيران المدني على ما جاء في كلمة معالي امين عام

الايكاو خوان كارلوس سالزار وخاصة فيما يتعلق بالجهود المبذولة على مستوى المجالس الوزارية لجامعة الدول العربية وكذلك على مستوى الأيكاو أمانة عامة ومكتب القاهرة. كما أطلع الحضور على الدور الذي تقوم به المنظمة العربية في تنسيق مشاركة سلطات الطيران المدني العربية في المؤتمر الرفيع المستوى شهر أكتوبر 2021، وفقا للآلية المعتمدة من قبل الجمعية العامة السادسة والعشرون، والذي افضى الى اصدار أوراق عمل عن كافة الدول الأعضاء ليتم تقديمها خلال المؤتمر، وكذا التنسيق الجاري مع المنظمات الإقليمية المماثلة والشركاء من الدول والمنظمات.

واغتتم سعادته هذه الفرصة لاطلاع الاجتماع على بيان الرباط، الذي أصدرته الجمعية العامة للمنظمة العربية للطيران المدني في ختام دورتها السادسة والعشرين في فاتح يوليوز 2021، بشأن الإجراءات المتخذة لمواجهة جائحة فيروس كورونا المستجد وسبل تعافي الطيران المدني، مشيرا إلى أن هذا البيان سيعرض على مؤتمر الايكاو السالف الذكر.

جدير بالذكر أن هذه الاجتماع شارك فيه 140 مشاركا و 17 دولة و 7 منظمات دولية وإقليمية.

ندوة عبر الإنترنت حول تحليل بيانات النقل الجوي



قواعد البيانات التي أنشأتها جميع الجهات الفاعلة في النقل الجوي لا تخلو من الحاجة لهذا التكيف، خاصة وأن تطور تقنيات المعلومات والاتصال مكن من توفير الأدوات والتطبيقات التي تسمح بمعالجة قواعد البيانات الكبيرة، بدقة عالية وفي آجال جد قصيرة. وهو حال البيانات الضخمة (Big Data) موضوع الندوة.

المجتمع الدولي يعمل بنشاط على تطبيق هذا المفهوم في جميع الأنشطة الاجتماعية والاقتصادية، وقد عزز الوباء الذي أصابنا منذ أكثر من عام ونصف، تسارعه بشكل خاص والرقمية بشكل عام.

الوباء ومتحوراته المتعددة، لا يسهل حتى الآن اتخاذ القرار من قبل الجهات الفاعلة في النقل الجوي فيما يتعلق بالتشغيل التدريجي لمواردهم بالطريقة المثلى للأشهر والسنوات القادمة.

تنتبع جميعاً التوقعات الدورية للتطور المستقبلي للحركة الجوية بفضل جهود الإحصائيين اليومية، للسماح للحكومات والمشغلين والمؤسسات المالية بالوصول إلى رؤية أوضح لانتعاش النقل الجوي.

وقد تناولت هذه الندوة التي استمرت لمد يومين عروضاً حول تطور حركة النقل الجوي عالمياً وإقليمياً والتوقعات المستقبلية، وأيضاً حول الأدوات والتطبيقات التي تساعد في الارتقاء بعملية تحليل البيانات الضخمة في مجال الطيران المدني.

بدعوة من منظمة الطيران المدني الدولي (مكتب الإيكاو بالقاهرة) شاركت المنظمة العربية للطيران المدني في ندوة حول تحليل بيانات النقل الجوي، عبر تقنية التواصل عن بعد، يومي 28 و29 سبتمبر 2021.

هذه الندوة هدفها الرئيسي هو دعوة جميع أصحاب المصلحة المعنيين (الدول، وشركات الخطوط الجوية، المنظمات الدولية والصناعة) لتقييم الاتجاهات الحالية والتوقعات المستقبلية للصناعة، على المستوى العالمي وفي منطقة الشرق الأوسط، وكذلك التركيز على أحدث التطبيقات في تحليل البيانات، لإبراز أهميتها في اتخاذ القرار في أوقات الأزمات.

وقد عرفت هذه الندوة مشاركة أكثر من 60 ممثلاً لسلطات الطيران المدني بإقليم الشرق الأوسط ومنظمات دولية وإقليمية بالإضافة إلى مؤسسات مختصة.

وخلال الجلسة الافتتاحية أشار سعادة المهندس/ عبد النبي منار المدير العام للمنظمة العربية للطيران المدني إلى أن النقل الجوي يتميز عن باقي وسائل النقل بسرعه وكفاءته وانتظامه ومستواه العالي من حيث السلامة، معتمداً في ذلك على المعايير الدولية على المستويات المؤسسية والتنظيمية والمالية والفنية. ومع ذلك، وإن كان محافظاً على مبادئه الأساسية، فإن نظام النقل الجوي مدعو للتكيف باستمرار مع تطور محيطه الدولي.

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

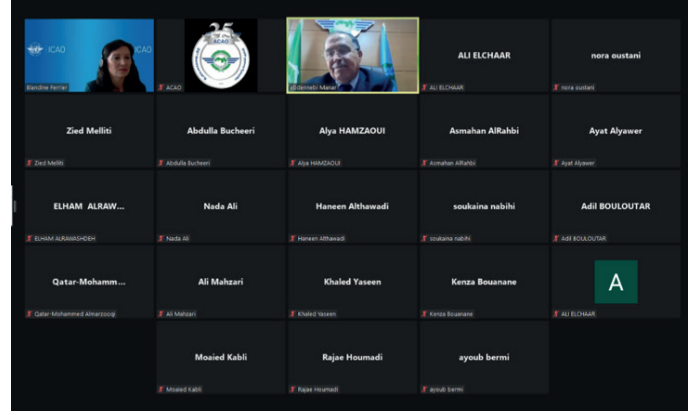


الرباط، استضافت المنظمة العربية للطيران المدني بمقرها دورة تدريبية ضمن المشروع الأوروبي لأمن الطيران لإفريقيا واسيا والشرق الأوسط (CASE PROJECT II)، لفائدة كوادر المديرية العامة للطيران المدني بالمملكة المغربية، حول أمن المناطق المفتوحة للجمهور، وذلك خلال الفترة الممتدة من 27 الى 29 سبتمبر 2021.

وتندرج استضافة هذه الدورة في إطار التزامات المنظمة العربية والجهود التي تبذلها بهدف المساهمة في زيادة الوعي ونشر ثقافة أمن الطيران المدني وتعزيز قدرات المشاركين للتعرف على أحسن الممارسات المتبعة لتعزيز أمن الطيران المدني، بشراكة مع مشروع أمن الطيران لإفريقيا و اسيا و الشرق الأوسط (CASE PROJECT) .،



ورشة عمل مشتركة بين المكتب الإقليمي لأوروبا والشمال الأطلسي للإيكاو والمنظمة العربية للطيران المدني عبر الاتصال المرئي حول «السجل المركزي لخطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي (CCR CORSIA)»



الرباط- نظمت المنظمة العربية للطيران المدني، يوم 29 سبتمبر 2021، ورشة عمل مشتركة مع المكتب الإقليمي لأوروبا والشمال الأطلسي لمنظمة الطيران المدني الدولي حول «السجل المركزي لخطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي (CCR CORSIA)»، وذلك عبر الاتصال المرئي، حيث خصصت هذه الورشة لنقط الاتصال الخاصة بخطة كورسيا لدى الدول العربية. واستفاد منها 26 مشاركا، عن 12 دولة عضو بالمنظمة، يمثلون سلطات الطيران وشركات الطيران.

واستعرضت هذه الورشة «السجل المركزي لخطة كورسيا -CCR»، الذي يعتبر واحدا من «عناصر التنفيذ» الخمسة في إطار «خطة كورسيا». وكيفية استعمال هذا التطبيق لتخزين المعلومات والبيانات الخاصة بخطة «كورسيا» بشأن مشغلي الطائرات وهيئات التحقق وانبعاثات ثاني أكسيد الكربون. كما تم خلال هذه الورشة مناقشة بعض الإشكاليات والتحديات التي واجهت نقط الاتصال الخاصة بخطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي «CORSIA» لإدخال بيانات انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناشئة عن الرحلات الجوية الدولية بعد مراجعة تقارير المشغلين والتقارير المعتمدة من قبل شركات التدقيق الواردة في السجل المركزي للإيكاو (CCR).

وتندرج هذه الورشة في إطار خطة العمل المشتركة بين المنظمة العربية للطيران المدني والمكتب الإقليمي لأوروبا والشمال الأطلسي للإيكاو، بهدف المساهمة في بناء القدرات وتقديم الدعم والمساعدة الفنية الدول الأعضاء.

إياتا: إحصائيات قطاع النقل الجوي تؤكد أنّ عام 2020 كان الأسوأ على الإطلاق

العالمية (وتُقاس بالمقعد المتوفر عن كل كيلومتر) بنسبة 56.7%، علماً أنّ السعة العالمية سجّلت أكبر الخسائر مع انخفاض معدلاتها بنسبة 68.3%

● انخفض عامل حمولة المسافرين على مستوى المنظومة إلى 65.1% في عام 2020، بالمقارنة مع 82.5% في العام السابق.

● عانت منطقة الشرق الأوسط من أكبر الخسائر في حركة المسافرين* مع انخفاضها بنسبة 71.55% من حيث إيرادات الركاب لكل كيلومتر بالمقارنة مع عام 2019، وتلتها أوروبا عند (-69.7%) وأفريقيا (-68.5%).

● تحولت الصين إلى أضخم سوق محلية في عام 2020 لأول مرة على الإطلاق، لا سيما في ظلّ التعافي السريع لحركة النقل الجوي في سوقها المحلية بعد ما بذلته الحكومة من جهود لمكافحة كوفيد-19.

أتت التصنيفات الإقليمية (بناءً على إجمالي الركاب المنقولين عن طريق الخدمات مجدولة من قبل شركات الطيران المسجلة في تلك المنطقة) على النحو التالي:

● آسيا والمحيط الهادئ: 780.7 مليار شخص سافروا جواً في عام 2020 بانخفاض بنسبة 53.4% عن رقم 4.5 مليار شخص المسجل في المنطقة عام 2019

● أمريكا الشمالية: 401.7 مليون شخص سافروا جواً خلال عام 2020 بانخفاض بنسبة 60.8% بالمقارنة مع عام 2019

● أوروبا: 389.9 مليون شخص سافروا جواً خلال عام 2020 بانخفاض بنسبة 67.4% بالمقارنة مع عام 2019

● أمريكا اللاتينية: 123.6 مليون شخص سافروا جواً خلال عام 2020 بانخفاض بنسبة 60.6% بالمقارنة مع عام 2019

الخسائر إلى 126.4 مليار دولار أمريكي بالمجمّل

● الانخفاض في أعداد المسافرين جواً خلال عام 2020 كان الأضخم من نوعه على الإطلاق منذ بدء تسجيل إيرادات الركاب لكل كيلومتر في عام 1950

وتعليقاً على الموضوع، قال ويلي والش، المدير العام للاتحاد الدولي للنقل الجوي: «كان 2020 عاماً حافلاً بالتحديات بالنسبة لنا جميعاً، ومع ذلك، تظهر تحليلات الأرقام الخاصة بأداء القطاع قصة نجاح مُبهر حول الجهود الكبيرة لإنقاذه. ففي خضم الأزمة في أبريل لعام 2020، توقفت حركة أساطيل النقل الجوي التجاري حول العالم بسبب لجوء مختلف الحكومات إلى إغلاق حدودها وفرض إجراءات الحجر الصحي الصارمة، ما أسفر عن خسارة مليون وظيفة وخسارة القطاع لما يصل إلى 126 مليار دولار أمريكي عن العام بأكمله. وانطلاقاً من إدراكها للدور الحيوي لقطاع الطيران، اتجهت العديد من الحكومات لتقديم مختلف أنواع الدعم للشركات العاملة فيه. ومع ذلك، كانت التحركات السريعة من شركات الطيران والتفاني الكبير الذي أظهره العاملون في القطاع سر نجاحه في تجاوز أصعب سنة يمر بها القطاع في تاريخه».

أبرز الأرقام حول أداء شركات الطيران في عام 2020 بحسب تقرير إحصاءات النقل الجوي العالمية

المسافرون

● نقلت شركات الطيران على مستوى المنظومة كاملة 1.8 مليار مسافر عبر خدماتها المجدولة، في انخفاض بنسبة 60.2% عن عام 2019.

● وصلت الخسائر الوسطية التي تكبدها القطاع عن كل راكب في عام 2020 إلى 71.7 دولار أمريكي، ما يُعادل خسائر صافية بقيمة 126.4 مليار دولار أمريكي بالمجمّل

● تراجعت سعة الخطوط الجوية



مونتريال-أصدر الاتحاد الدولي للنقل الجوي «إياتا» تقريره السنوي تحت عنوان: إحصاءات النقل الجوي العالمية (WATS)، الذي يشمل الأرقام الخاصة بأداء القطاع خلال عام 2020، والتي سلطت الضوء على التداعيات الكارثية التي آلت إليها جائحة كوفيد-19- على قطاع النقل الجوي حول العالم على مدار العام:

● 1.8 مليار شخص سافروا جواً في عام 2020 بانخفاض بنسبة 60.2% عن رقم 4.5 مليار شخص المسجل عام 2019

● إجمالي الطلب على السفر الجوي (ويُقاس بإيرادات الركاب لكل كيلومتر) تراجع بنسبة 65.9% على أساس سنوي

● تراجع الطلب العالمي على السفر (ويُقاس بإيرادات الركاب لكل كيلومتر) بنسبة 75.6% بالمقارنة مع العام السابق

● انخفاض إجمالي الطلب المحلي على السفر (ويُقاس بإيرادات الركاب لكل كيلومتر) بنسبة 48.8% بالمقارنة مع عام 2019

● تراجع مستويات الربط الجوي بين دول العالم لأكثر من النصف خلال عام 2020، مع تسجيل هبوط كبير للغاية في نشاط بعض الممرات الجوية التي تصل بين مختلف المطارات عند بداية الأزمة، مع تناقص بأكثر من 60% على أساس سنوي في أبريل لعام 2020

● إجمالي الإيرادات العالمية للركاب تراجع بنسبة 69% إلى 189 مليار دولار أمريكي في عام 2020، بينما وصل صافي

● الأمر الذي أسفر عن حدوث أزمة في السعة، مع ارتفاع عامل حمولة الشحن للقطاع بأكمله بواقع 9.0 نقطة مئوية إلى 53.8%، والتي تُعد أعلى قيمة يصل إليها العامل في تاريخ تقارير الاتحاد الدولي للنقل الجوي التي بدأ إصدارها في عام 1990.

● أمّا في نهاية العام، فقد عادت السعة الإجمالية للقطاع، والتي تُقاس بطن الشحن المتوافر لكل كيلومتر، لتتقارب مستوياتها فيما قبل بدء الأزمة. ومع ذلك، بقي الانخفاض السنوي في مستويات الطلب على الشحن هو الأعلى من نوعه منذ الأزمة المالية العالمية في عام 2009، بمعدل كبير عند 9.7% على أساس سنوي في عام 2020.

أدت قائمة أفضل خمس شركات طيران مرتبة حسب طن الشحن المُجدول والمتوافر لكل كيلومتر على النحو التالي:

● فيديكس (19.7 مليار)

● يوبي إس (14.4 مليار)

● الخطوط الجوية القطرية (13.7 مليار)

● طيران الإمارات (9.6 مليار)

● خطوط كاثي باسيفيك الجوية (8.1 مليار)

تحالفات شركات الطيران

● حافظ تحالف ستار على موقعه كأضخم تحالفات قطاع الطيران في العالم في عام 2020، مع حصوله على 18.7% من إجمالي حركة الطيران المُجدولة (وتُقاس بإيرادات الركاب لكل كيلومتر)، ويليه تحالف سكاى تيم (16.3%) ووان وورلد (12.7%).

السفر المحلي، لا سيما في الصين:

● جيجو - سيول جيمبو (10.2 مليون بزيادة بنسبة 1% عن عام 2019)

● هانوي - هو تشي منه سيتي (5.9 مليون بزيادة بنسبة 3% عن عام 2019)

● شانغهاي هونغكياو - شنجن (3.7 مليون بزيادة بنسبة 4% عن عام 2019)

● العاصمة بكين - شانغهاي هونغكياو (3.6 مليون بزيادة بنسبة 8% عن عام 2019)

● غوانغجو - شانغهاي هونغكياو (3.5 مليون بزيادة بنسبة 2% عن عام 2019)

ضمت قائمة أكثر خمس جنسيات سافرت جواً*** (دولياً) كلاً من:

● الولايات المتحدة الأمريكية (45.7 مليون أو 7% من إجمالي المسافرين)

● المملكة المتحدة (40.8% أو 6% من إجمالي المسافرين)

● ألمانيا (30.8% أو 5% من إجمالي المسافرين)

● فرنسا (23.3 مليون أو 9% من إجمالي المسافرين)

● الهند (17.4 مليون أو 7% من إجمالي المسافرين)

الشحن

يُعد الشحن الجوي النقطة الإيجابية البارزة في قطاع النقل الجوي لعام 2020، لا سيما في ظل تكيّف السوق مع متطلبات الحفاظ على حركة البضائع، بما فيها اللقاحات ومعدات الوقاية الشخصية والمستلزمات الطبية الحيوية، برغم الانخفاض الشديد في سعة بطن طائرات نقل الركاب.

● كانت السعة الإجمالية، التي تُقاس بطن الشحن المتوافر لكل كيلومتر، قد تراجعت بنسبة 21.4% على أساس سنوي خلال عام 2020:

● الشرق الأوسط: 76.8 مليون شخص سافروا جواً خلال عام 2020 بانخفاض بنسبة 67.6% بالمقارنة مع عام 2019

● أفريقيا: 34.3 مليون شخص سافروا جواً خلال عام 2020 بانخفاض بنسبة 65.7% بالمقارنة مع عام 2019

أدت قائمة أفضل خمس شركات طيران مرتبة حسب إجمالي كيلومترات الركاب المُجدولة على النحو التالي:

● أمريكان إيرلاينز (124 مليار)

● خطوط جنوب الصين الجوية (110.7 مليار)

● دلتا إيرلاينز (106.5 مليار)

● يونايتد إيرلاينز (100.2 مليار)

● خطوط شرق الصين الجوية (88.7 مليار)

وجاءت قائمة أهم خمسة مناطق للممرات الجوية** بحسب الطلب على السفر (وتُقاس بإيرادات الركاب لكل كيلومتر) على النحو التالي، علماً أن أضخم تراجع تم تسجيله في الممرات الجوية في منطقة الشرق الأقصى:

● داخل أوروبا (290.3 مليون بانخفاض بنسبة 7% عن عام 2019)

● أوروبا- أمريكا الشمالية (122.9 مليون بانخفاض بنسبة 4% عن عام 2019)

● داخل الشرق الأقصى (117.3% بانخفاض بنسبة 1% عن عام 2019)

● أوروبا - الشرق الأقصى (115.3% بانخفاض بنسبة 79% عن عام 2019)

● الشرق الأوسط - الشرق الأقصى (104 مليون بانخفاض بنسبة 6% عن عام 2019)

وكانت أفضل ممرات النقل الجوي من حيث الطلب المحلي جميعها في آسيا، حيث تفوقت على الممرات الدولية نظراً لسُرعة تعاليف

اتفاق الاتحاد الأوروبي والولايات المتحدة الأمريكية حول الطائرات المدنية الكبيرة



ستة أشهر على الأقل، كما يعقد لقاء تشاوري سنوي بين وزراء التجارة.

2 - يعمل هذا الفريق على معالجة الخلافات التي قد تظهر بين الطرفين.

3 - يكون التمويل لمنتجات الطائرات المدنية وفقا لشروط السوق.

4 - تتم عملية تقديم التمويل للبحث والتطوير لمنتجات الطائرات بشكل مفتوح وشفاف، وتكون نتائج هذا التمويل متاحة وفي حدود ما يسمح به القانون، وامتناع كل طرف عن تقديم أي تمويل لمنتجات الطائرات المدنية قد يؤثر سلبا على الطرف الآخر.

5 - يعمل كل طرف على التعاون في التحليل المشترك ومعالجة ممارسات الأطراف الثالثة التي قد تضر بضاعتهما للطائرات المدنية الكبيرة، وذلك في إطار أشغال فريق العمل السالف الذكر.

6 - تعليق تطبيق الإجراءات المضادة من كلا الجانبين لمدة خمس سنوات.

7 - مواصلة التباحث حول معالجة إجراءات الدعم المعلقة.

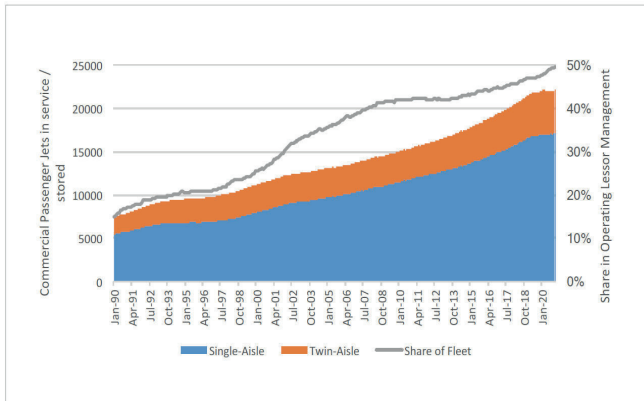
بالوصول الى الاتفاق حول الطائرات المدنية الكبيرة، تمكن الاتحاد الأوروبي والولايات المتحدة الأمريكية من اجتياز مرحلة هامة في وضع حد لأطول نزاع تجاري في تاريخ المنظمة العالمية للتجارة والذي دام لما يناهز سبعة عشرة سنة. خاصة وأن هذا الاتفاق تم في عز الأزمة الغير مسبوقه التي لازال يعاني منها قطاع النقل الجوي جراء تفشي وباء كورونا 19، وبعد أن تراجعت العديد من شركات النقل عن طلبياتها لاقتناء طائرات جديدة، كما أن مشاريع تصميم طائرات من نفس الطراز من طرف الصين تبئى بمنافس جديد في سوق الطائرات المدنية الكبيرة. وقد أشرف على توقيع هذا الاتفاق كل من النائبة كاترين تاي ممثلة التجارة الأمريكية ونائب الرئيس التنفيذي للمفوضية الأوروبية فالديس دومبروفسكيس.

ويعتزم الجانبان تعزيز علاقتهما في قطاع الطائرات المدنية الكبيرة من خلال الانتقال إلى علاقة أكثر تعاوناً وتشاوراً بهدف الرفع من مستوى الأداء، والتعامل مع التحديات المشتركة، والتغلب على الاختلافات القائمة منذ فترة طويلة، وتجنب النزاعات مستقبلا. ولهذه الغاية، اتفقا على المبادئ العامة التالية لتوجيه تعاونهما في هذا القطاع:

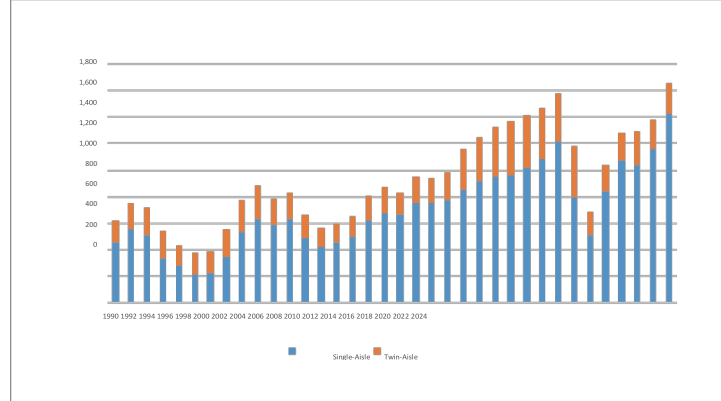
1 - تشكيل فريق عمل حول الطائرات المدنية الكبيرة يجتمع كل

المقدمة والمطالبة بتعويضات عن الأضرار المادية الناتجة عنها. وحتى الاتفاقيات التي أفضت اليها المفاوضات بين السلطات الأمريكية والأوروبية لم تمكن من وضع حد للنزاع.

النزاع القائم حول تقديم المنح لشركتي بوينغ وإيرباص يعود في الأصل الى سنوات السبعينات حيث بدأت المنافسة في تسويق الطائرات المصنعة من قبل الشركتين، وعلى إثر ذلك تقدمت كل منهما بشكايات للمنظمة العالمية للتجارة بعدم قانونية المنح



كما أن الرسم البياني رقم 2 يشير إلى أن عدد الطائرات التي ستسلم وفقاً للطلبات لن يصل إلى المستوى المحقق سنة 2018، قبل سنة 2025 بمعدل ارتفاع حصة الطائرات ذات ممر وحيد.



الرسم البياني رقم 1 يوضح التطور الذي عرفته الطلبات لاقتناء طائرات من نوع إيرباص وبوينغ منذ ثلاثين سنة، حيث نلاحظ حجم التراجع الذي عرفته منذ 2019.

من جانبها وبعد أن تم تسليم وتشغيل طائرات ARJ 521 في الخطوط الداخلية الصينية، أعلنت شركة كوماك (COMAC، Commercial Aircraft corporation of China, Ltd). عن قرب تسليم أول طائرة من نوع C 919 لشركة نقل جوي صينية بعد التصديق على صلاحيتها قبل نهاية السنة، وهي طائرة منافسة لصنف بوينغ 737 وإيرباص A320، وأعلنت كذلك الشروع في تصنيع طائرة C929 والتي تنافس طائرات بوينغ 787 وإيرباص A350.

**COMMISSION IMPLEMENTING REGULATION (EU) 2021/1123 of 8 July 2021
suspending commercial policy measures concerning certain products from the United States of
America imposed by Implementing Regulation (EU) 2020/1646 following the adjudication of a trade
dispute under the Dispute Settlement Understanding of the World Trade Organization**

THE EUROPEAN COMMISSION,

Having regard to the Treaty on the Functioning of the European Union,

Having regard to Regulation (EU) No 654/2014 of the European Parliament and of the Council of 15 May 2014 concerning the exercise of the Union's rights for the application and enforcement of international trade rules and amending Council Regulation (EC) No 3286/94 laying down Community procedures in the field of common commercial policy in order to ensure the exercise of the Community's rights under international trade rules, in particular those established under the auspices of the World Trade Organization (1), and in particular paragraph 3 of Article 7 thereof,

Whereas:

(1) On 7 November 2020, the Commission adopted Implementing Regulation (EU) 2020/1646 (2) on commercial policy measures concerning certain products from the United States of America (the United States) following the adjudication of a trade dispute under the Dispute Settlement Understanding of the World Trade Organization (WTO) that provides for the application of additional customs duties on imports into the Union of a number of products originating in the United States.

(2) Recital 9 of Implementing Regulation (EU) 2020/1646 provides that the Commission intends to suspend the application of the Regulation in case of suspension by the United States of the countermeasures against imports of certain products from the European Union, in relation to the WTO disputes on large civil aircraft.

(3) On 9 March 2021, following an understanding reached with the United States to mutually suspend all measures for a period of four months, the Commission adopted Implementing Regulation (EU) 2021/425 (3) suspending commercial policy measures concerning certain products from the United States of America imposed by Implementing Regulation (EU) 2020/1646 following the adjudication of a trade dispute under the Dispute Settlement Understanding of the World Trade Organization which suspended the application of Implementing Regulation (EU) 2020/1646 until 10 July 2021.

(4) On 15 June 2021, Executive Vice President

Valdis Dombrovskis and U.S. Trade Representative Katherine Tai reached an understanding on a cooperative framework for large civil aircraft, whereby 'each side intends to suspend application of its countermeasures for a period of 5 year'.

(5) In accordance with Article 7(3) of Regulation (EU) No 654/2014, 'where it is necessary to make adjustments to commercial policy measures adopted under the Regulation, subject to Article 4(2) and (3), the Commission may introduce any appropriate amendments in accordance with the examination procedure referred to in Article 8(2)'.

(6) The measures provided for in this Regulation are in accordance with the opinion of the Trade Barriers Committee, established by Regulation (EU) 2015/1843 of the European Parliament and of the Council (4),

HAS ADOPTED THIS REGULATION:

Article 1

The application of Implementing Regulation (EU) 2020/1646 is hereby suspended for a period of five years from 11 July 2021. Accordingly, without prejudice to any further suspension or modification, including earlier reinstatement, the duties provided for in Implementing Regulation (EU) 2020/1646 shall again apply with effect from and including 11 July 2026.

Article 2

This Regulation shall enter into force on 11 July 2021.

This Regulation shall be binding in its entirety and directly applicable in all Member States.

Done at Brussels, 8 July 2021.

For the Commission

The President

Ursula VON DER LEYEN

المملكة المغربية ت دشن مصنعا لتجميع هياكل الطائرات



1994، استطاعت أن تبقى الطائرة الأكثر مبيعا ضمن فئتها حتى اليوم، حيث تم تسليم أزيد من 1800 نسخة منها، وفق البيان.

من جهته، صرح الرئيس المدير العام لمجموعة SABCA، السيد Thibauld-Jongen، «نحن نفخر ونعتز باختيار شركتنا من لدن PILATUS للإسهام في إنجاز هذا المشروع البالغ الأهمية». إن هذا ثمرة عمل جماعي رفيع المستوى ويمثل بداية التعاون بين SABCA و Pilate. واختيارنا من بين عدة شركات عالمية، من قبل مجموعة PILATUS، يعكس مدى خبرتنا وقدرتنا التنافسية في المنطقة. وأضاف بأن «SABCA تفخر وتعزبتوفير مجموعة واسعة من الخبرات في مجال هياكل الطائرات المعدنية واللوازم التركيبية والتصنيع والتجميع وتصميم معدات التشغيل الخاصة بقطاع الطيران العام، علاوة على قدراتنا ذات المستوى العالمي في مجال الصيانة وإصلاح الطائرات».

هياكل الطائرات والأجنحة وأدوات التحكم في الطيران، بما في ذلك تركيب الأسلاك الكهربائية».

وستتولى مجموعة سابكا تسليم هذه المكونات الأساسية للطائرة، إلى سلسلة التجميع النهائية بسويسرا، حيث سيتم إدماجها مع باقي أنظمة الطائرة والمحرك ومقصورة الطائرة الداخلية».

وزاد البيان: «أول تجميع لهياكل الطائرات والأجنحة بالوحدة الصناعية الجديدة لمجموعة سابكا بالدار البيضاء، سيكون جاهزا للتسليم إلى خط التجميع النهائي في سويسرا، بحلول نهاية 2022».

وطائرة «PC-12» فريدة من نوعها، تستطيع الهبوط على مدرج غير مهيباً، وهي متعددة الاستعمالات بما يكفي لأداء مهام مختلفة، ابتداء من النقل التنفيذي، والشحن والإسعاف الجوي ووصولاً إلى المهمات الجوية أو الحكومية.

ومنذ قيامها برحلتها الأولى خلال سنة

أعلنت وزارة الصناعة والتجارة المغربية، الشهر الماضي، عن توقيع عقد مع شركتين بلجيكية وسويسرية، متخصصتين في الطيران، لتدشين مصنع لتجميع هياكل طائرة «PC-12» بالدار البيضاء.

جاء ذلك، خلال بيان مشترك للوزارة مع شركة «سابكا» البلجيكية، التي تنشط من خلال فرع لها في السوق المغربية.

وقالت الوزارة، إن «شركتي سابكا البلجيكية وبيلاتوس للطائرات السويسرية، وقعتا عقدا للتجميع الكامل لهياكل طائرة «PC-12»، عبر تشييد مصنع على مساحة 16 ألف متر في الدار البيضاء، باستثمار يبلغ 180 مليون درهم (18 مليون دولار)».

واعتبرت أن «العقد الموقع، يسجل بداية شراكة جديدة طويلة الأمد بين شركتي «سابكا» و«بيلاتوس»، ويمثل مرحلة هامة تستفيد من المنظومة الصناعية للطيران والفضاء بالمغرب».

ولفت إلى أن «العقد ينص على تجميع

طائرة PC-12

PC-12 - كطائرة فريدة تستطيع الهبوط على مدرج غير مهيباً - هي متعددة الاستعمالات بما يكفي لأداء مهام جد مختلفة، ابتداءً من النقل التنفيذي، والشحن والإسعاف الجوي ووصولاً إلى المهمات الجوية أو الحكومية. ومنذ قيامها برحلتها الأولى خلال سنة 1994، فهذه الطائرة هي الأكثر مبيعاً في فئتها حتى اليوم، علماً أنه قد تم تسليم أزيد من 1800 نسخة منها.

وطراز PC-12 NGX أحدث تكنولوجياته على مستوى المحرك وإلكترونيات الطيران، هو الطائرة التوربينية ذات المحرك الوحيد الأكثر تقدماً على الإطلاق، مدعوماً بسجل أمان استثنائي يزيد عن ثمانية ملايين ساعة طيران وبخدمة الزبناء الخاصة بشركة Pilatus

ويتوخى هذا المشروع، البالغة قيمته الاستثمارية أكثر من 180 مليون درهم (17 مليون أورو)، تشييد مصنع جديد على مساحة تبلغ 16000 متر مربع، وهو المصنع الذي سيستضيف خط تجميع هياكل طائرة PC-12، بالقطب التكنولوجي للنواصر. ولتوفير الموارد المؤهلة اللازمة لإنجاز برنامج PC-12، فقد تم تمكين التعاون مع معهد مهن الطيران.

من هي شركة بيلاتوس؟

بيلاتوس للطائرات هو صانع طائرات سويسري تقع مقراته بستانس ويشغل حوالي 1100 عامل وموظف. يعود أصل تسميته لوجود مصانع الشركة على سفح جبل بيلاتوس السويسري.

بيلاتوس للطائرات تتميز بنماذج طائراتها ذات الدفع الاحادي المعدة للاستعمال التجاري وطيران الاعمال والترفيه.

تأسست شركة بيلاتوس في 16 ديسمبر 1939. في مارس 1940، بدأت بناء قاعات الإنتاج وفي يونيو من نفس العام، وواصلت نجاحاتها ببناء قاعة تجميع ثانية في عام 1956. كما تم تطوير Pilatus P-3 في عام 1973. وفي العام 1993 ترك بيلاتوس عقود التعاقد من الباطن لـ «Jetstream» و «Eurocopter».

في عام 1996، تم تأسيس شركة المبيعات Pilatus Business Aircraft Ltd في دنفر بالولايات المتحدة الأمريكية، وأصبحت بيلاتوس للصيانة قسماً مختلفاً. في عام 1998، باعت بيلاتوس فرعها البريطاني بيلاتوس بريتن نورمان.

في عام 2001 تجاوزت بيلاتوس علامة الألف موظف، وأنشأت في عام 2013 Pilatus Aircraft شركة لصناعة الطائرات (الصين) المحدودة في Chongqing من أجل الحصول على موطئ قدم في السوق الصينية.

عن مجموعة SABCA

تُباشر مجموعة SABCA نشاطها انطلاقاً من ثلاث جهات بلجيكية (جهة العاصمة بروكسل، جهة شارلروابفالونيا وجهة لومين بفلانديرز)، فضلاً عن الدار البيضاء بالمغرب.

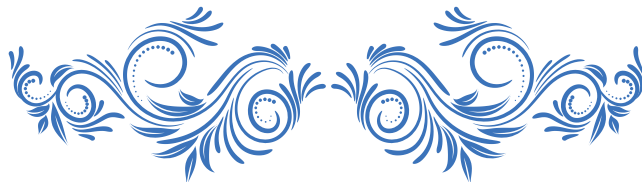
وتستفيد حالياً SABCA من مجموعة واسعة من الخبرات التي راكمتها خلال 100 سنة من التجربة في مضمير التصميم والتصنيع والصيانة وتأهيل

العناصر الكبرى والبالغة التعقيد الخاصة بالطائرات والقاذفات الفضائية.

وينتمي زبناؤها وشركاؤها إلى نخبة صناعة الطيران والفضاء. وتوفر SABCA مجموعة متكاملة من الخدمات لأسواق الطيران المدني والفضائي والعسكري. وقد امتد نشاطها مؤخراً إلى السوق التجارية للأنظمة المستقلة من دون رُبان، باعتبارها شركة توفر الحلول المدمجة النوعية الخاصة بصناعة الطيران والفضاء.

مجموعة SABCA تنتمي إلى المنظومة الصناعية Blueberry الفريدة في صناعة الطيران البلجيكي، والتي تمتلكها شركة Sabena Aerospace القابضة والشركة الفيدرالية البلجيكية للمساهمة والاستثمار. ومن خلال فروعها، فمجموعة Blueberry تنشط في مضمير تصميم وتطوير وتصنيع معدات الطيران والفضاء، وتقديم خدمات صيانة الطائرات وتوفير حلولاً لتعزيز التنمية المستدامة للصناعة برمتها، مما يسمح للمجموعة بتلبية الاحتياجات المهنية لزبنائها من البداية إلى النهاية.

تضم مجموعة Blueberry أربعة مواقع (Lum و Gosselies و Haren و Zaventem) وهي تتواجد حالياً بأزيد من 10 بلدان عبر العالم، ولديها أكثر من 1200 مساعد بلجيكا وفي الخارج، وتحقق رقم معاملات تراكمي تبلغ قيمته 250 مليون أورو.



«سدايا» و«الطيران المدني» السعودي توقعان اتفاقية البرتوكول التشغيلي لمجالات التعاون المشترك



للعمليات سليمان بن أحمد البسام، ومن جانب اتحاد النقل الجوي الدولي (أياتا) نائب الرئيس لمنطقة أفريقيا والشرق الأوسط كامل حسن العوضي.

من جانبه، رحب رئيس الهيئة السعودية للبيانات والذكاء الاصطناعي الدكتور عبد الله بن شرف الغامدي، بالتعاون القائم بين «سدايا» وهيئة الطيران المدني الذي يتوافق مع توجيهات القيادة السعودية، ودعمها لجميع المبادرات التقنية التي من شأنها دعم التحول الرقمي لتسهيل حياة المواطنين والمقيمين والزائرين، حيث أسهم ذلك - ولله الحمد - بأن تكون المملكة في مقدمة دول العالم وأنجحها في تسخير التقنية لمواجهة جائحة كورونا وتداعياتها، ولتؤكد للعالم أجمع أن الإنسان والمحافظة على سلامته في مقدمة أولوياتها.

وأكد أن التكامل الحكومي بين مختلف الجهات الحكومية أسهم في نجاح المبادرات التقنية ومنها هذا المنتج الوطني تطبيق «توكلنا»، وتحقيق الأثر المرجو منها على مختلف الأصعدة الاقتصادية

«أياتا» تشمل الجوانب المتعلقة بتسهيل إجراءات السفر حسب أفضل الممارسات الدولية، وقبول منصة جواز السفر الصحي كمبادرة لرقمنة الشهادات الصحية من مصادر موثوقة ومختبرات معتمدة من خلال التعاون مع شركات الطيران، والتعاون بشأن ربط تطبيق «توكلنا» مع تطبيق اتحاد النقل الجوي الدولي IATA، حيث تعد المملكة من أوائل الدول في العالم التي نجحت في ربط منصة حكومية بمنصة دولية، وتهدف الهيئة إلى دعم منظومة «توكلنا» وتعزيز تعاونها مع الاتحاد الدولي للنقل الجوي الأياتا للوصول إلى حلول رقمية متكاملة تعكس مكانة المملكة في مجال التحول الرقمي، وتشجع إعادة الحركة الجوية والسفر من وإلى المملكة، إضافة إلى دور هذه المبادرة في سرعة تعافي مجال النقل الجوي في المملكة والعالم وكذلك (السياحة).

ووقع المذكرة من جانب الهيئة العامة للطيران المدني مساعد الرئيس التنفيذي

وقعت الهيئة السعودية للبيانات والذكاء الاصطناعي «سدايا» وهيئة العامة للطيران المدني اليوم، اتفاقية البرتوكول التشغيلي، التي تهدف إلى وضع إطار عام لمجالات التعاون بين الطرفين، وتشمل الإسهام في تسهيل إجراءات السفر والتحقق من أهلية المسافرين الصحية حسب أفضل الممارسات الدولية لتشريعات الطيران المدني لحماية حقوق المسافرين وأصحاب المصلحة.

وقع الاتفاقية من جانب الهيئة السعودية للبيانات والذكاء الاصطناعي رئيس الهيئة الدكتور عبد الله بن شرف الغامدي ومن جانب الهيئة العامة للطيران المدني معالي رئيس الهيئة عبد العزيز بن عبد الله الدعيلج، وذلك في مقر الهيئة السعودية للبيانات والذكاء الاصطناعي بالرياض.

كما وقعت الهيئة العامة للطيران المدني مذكرة تعاون وتأييد لربط جواز السفر الصحي في تطبيق «توكلنا» التابع للهيئة السعودية للبيانات والذكاء الاصطناعي «سدايا» مع اتحاد النقل الجوي الدولي

محلية «توكلنا»، وذلك بهدف تسهيل وأتمتة إجراءات السفر.

وتعمل هيئة الطيران المدني مع اتحاد النقل الجوي الدولي على دعم المبادرات الخاصة لاستعادة السفر الدولي بشكل صحي وآمن، وبالعامل مع الناقلات الجوية الوطنية حيث كانت الخطوط الجوية العربية السعودية شريكاً تجريبياً في تطوير جواز سفر «أياتا» الصادر عن اتحاد النقل الجوي الدولي (IATA).

يذكر أن تطبيق «توكلنا» يساهم في تحسين تجربة السفر بالشراكة مع الجهات ذات العلاقة، وذلك من خلال أتمتة وتسهيل إجراءات السفر عن طريق ربط أنظمة الحدود بتطبيق «توكلنا» والتحقق اللحظي من الحالة الصحية للمسافرين عند إصدار بطاقة صعود الطائرة، مما أسهم في ضمان الحالة الصحية للمسافرين بموثوقية عالية، لضمان سلامة الركاب ومنع التكدس وتقليل التجمعات في المطار، إلى جانب توافر جميع المعلومات المتعلقة بالسفر في الجواز الصحي، الذي يعد وثيقة إلكترونية موحدة لتسهيل رحلة المسافر.



وأفاد بأن الهيئة العامة للطيران المدني تسعى إلى دعم منظومة «توكلنا» وتعزيز تعاونها مع اتحاد النقل الجوي الدولي «الأياتا» للوصول إلى حلول رقمية متكاملة تشجع إعادة الحركة الجوية والسفر من وإلى المملكة وتساعد في تحسين تجربة العميل سواء المسافر داخل المطارات أو في دعم الخدمات اللوجيستية التي تشمل الربط مع وسائل المواصلات والنقل الأخرى وتسهيل الإجراءات للوصول من وإلى الطائرة وتغطية رحلة متكاملة ومرنة للعميل.

وأشار الدعيلى إلى دعم معالي وزير النقل والخدمات اللوجيستية في تنفيذ هذه المبادرة التي تربط تطبيق «توكلنا»

والاجتماعية وهو ما يتوافق مع رؤية المملكة 2030، ويحظى هذا التوجه بدعم وتوجيه ولي العهد رئيس مجلس إدارة الهيئة السعودية للبيانات والاصطناعي «سدايا»، حيث سيثمر هذا التعاون المميز بنجاح الربط والتكامل بين تطبيق الأياتا (IATA Travel Pass) وتطبيق «توكلنا» لتفعيل الجواز الصحي، ولتصبح المملكة اليوم من أوائل الدول في العالم التي تتجج في ربط منصة حكومية بمنصة الأياتا.

وأشار إلى أن نجاح الربط سيساهم في دعم جهود الجهات الحكومية في مكافحة جائحة كورونا، وذلك من خلال التعرف بكل سهولة على الحالة الصحية للمسافرين، ورقمنة إجراءات السفر من وإلى السعودية.

من جهته، أوضح رئيس الهيئة العامة للطيران المدني عبد العزيز بن عبد الله الدعيلى، أن هذا التعاون مع الهيئة السعودية للبيانات والاصطناعي يأتي ضمن تنظيم الأعمال والمسؤوليات ومستوى الخدمات ووضع إطار عام لمجالات التعاون بين الطرفين في مجال البحث والتطوير، والاستفادة من قواعد البيانات والتقنيات الرقمية؛ فضلاً عن رفع كفاءة جودة الحياة للمستخدمين لتلك المنصات والمبادرات التي تتعلق بتسهيلات إجراءات السفر.



مع تطبيق جواز السفر الصحي في لأياتا، حيث تعد مبادرة هي الأولى في ربط منصة الأياتا الدولية بمنصة حكومية



الاتحاد للطيران على الطريق نحو التعافي مع نمو العمليات



68% أقل مقارنة بعائدات العام الماضي والتي بلغت مليار دولار أمريكي. وعلى الرغم من ذلك، فقد قابل الانخفاض في عائدات المسافرين أداءً قوياً في عمليات الشحن، وزادت حمولة الشحن بنسبة 44% في النصف الأول من العام 2021 مقارنة بالعام الماضي (365,000 طن) وارتفعت إيرادات الشحن بنسبة 56% مقارنة بالعام الماضي (0.8 مليار دولار أمريكي).

وفي هذا الخصوص، تحدّث توني دوغلاس، الرئيس التنفيذي لمجموعة الاتحاد للطيران، قائلاً: « يوماً بعد يوم، تستعيد الاتحاد للطيران ما خسرتَه بشكل تدريجي. وعلى الرغم من الظهور المفاجئ لفيروس دلتا المتحور وتفشيهِ السريع وما سببه من اضطراب في تعاليف سوق السفر العالمي، فقد تمكنا من مواصلة تكثيف عملياتنا التشغيلية، واليوم نحظى بموقع أفضل بكثير مقارنة بهذه الفترة من العام الماضي. وفور إضافة وجهات جديدة لقائمة أبوظبي للدول الخضراء وممرات السفر الآمن، سنشهد ارتفاعاً في الطلب بحوالي ثلاثة إلى ستة أضعاف في الحجوزات، ما ينبئُ بقدوم موجة

السفر الجوي العالمي بشكل أبطأ من المتوقع.

ونقلت الاتحاد مليون مسافر في النصف الأول من العام 2021، بمعدل 24.9% لعامل إشغال المقاعد. ويظهر هذا معدل نمو بنسبة 10% من شهر لآخر في أعداد المسافرين منذ استئناف الاتحاد للطيران رحلات الركاب في يوليو 2020.

أما بالنسبة لسعة الشبكة فقد بلغت 16.4 مليار مقعد متاح لكل كيلومتر في النصف الأول من العام 2021، وسجلت نمواً ثابتاً منذ بداية العام وذلك مع تشغيل الناقلات لأكثر من 3,500 رحلة في الشهر إلى 67 وجهة للركاب والشحن في نهاية يونيو 2021. ومع بداية العام، قامت الاتحاد بإعادة تشغيل واستئناف رحلاتها إلى 10 وجهات بما فيها الإطلاق التاريخي للرحلات المجدولة إلى تل أبيب في شهر أبريل 2021.

ونتيجة لظهور تحورات جديدة لفيروس كورونا، والتي أثرت على أسواق السفر الرئيسية في شبة القارة الهندية وأوروبا، بلغت عائدات المسافرين 0.3 مليار دولار أمريكي، مسجلة انخفاضاً بنسبة

● بلغت سعة الشبكة 16.4 مليار مقعد متاح لكل كيلومتر، والرقم في ازدياد بشكل شهري

● نقل مليون مسافر في النصف الأول من العام 2021

● أداء قوي لنتائج عمليات الشحن وارتفاع إجمالي الحمولة بنسبة 44% والعائدات بنسبة 56%

● تحول إيجابي في الأرباح قبل الفوائد والضرائب والاستهلاك والإطفاء (EBITDA) مع التركيز على ضبط التكاليف

● أول شركة طيران في العالم يتلقى كافة طواقمها الجوية العاملة اللقاح ضد كوفيد

● وضع ملف الاستدامة في جوهر أعمال المجموعة

أبوظبي، الإمارات العربية المتحدة - أعلنت الاتحاد للطيران عن نتائجها المالية والتشغيلية للنصف الأول من عام 2021، وتظهر النتائج تعافياً تدريجياً في كافة أعمال الشركة على الرغم من عودة

التنفيذي للشؤون المالية، قائلاً: «على الرغم من أن عودة الطلب في السوق كانت أبطأ من المتوقع، إلا أن أداء عمليات الشحن استمر في دعم الأعمال، وفي نفس الوقت، واصلنا العمل على تقوية الدعائم التي من شأنها أن تحافظ على مكانة الاتحاد القوية وزيادة عائدات المسافرين بالتزامن مع عودة المعدلات الأساسية لنا. وظل تصنيفنا الائتماني الراسخ ثابتاً طوال فترة الجائحة، وحصلنا مجدداً على تصنيف (A) من وكالة فيتش ولقب «نظرة مستقبلية مستقرة» في أبريل 2021، وهو خير برهان على الجدوى المالية طويلة الأجل لأعمالنا. وبينما لا يزال الوباء يفرض تحديات على أعمالنا، فإن الاتحاد للطيران في طريقها لأن تصبح شركة مستدامة ومربحة».

حين انخفضت التكلفة المالية بنسبة 22% وذلك بفضل رصد بيان الميزانية وتقليص المديونية. وبالتالي، تمكنت الناقلة من إعادة بناء سيولتها إلى المرحلة ما قبل الجائحة.

وفي العموم، سجلت الاتحاد ارتفاعاً في حجم الخسائر التشغيلية الأساسية بلغ 0.4 مليار دولار أمريكي في النصف الأول من العام 2021 مقارنة بنحو 0.8 مليار دولار أمريكي في النصف الأول من العام 2020، و أصبحت الأرباح قبل الفوائد والضرائب والإطفاء (EBIT-DA) إيجابية 0.1 مليار دولار أمريكي، بعد أن كانت سلبية 0.1 مليار دولار أمريكي في نفس الفترة من العام 2020 .

ومن جهته أفاد آدم بوقديدة، الرئيس

من الطلب. نحن على أهبة الاستعداد للترحيب بالمزيد من الضيوف على متن رحلاتنا ومنحهم الفرضة لاختبار ما تتفرد به الاتحاد للطيران باعتبارها ناقلة لا مثيل لها عندما يتعلق الأمر بصحة وسلامة المسافرين».

وعلى مدار النصف الأول من العام 2021، حافظت الاتحاد على التركيز بشكل أساسي على ضبط النفقات، وخفض التكلفة التشغيلية بنسبة 27% مقارنة بالعام الماضي من 1.9 مليار دولار أمريكي إلى 1.4 مليار دولار أمريكي، نظراً لخفض القدرة الاستيعابية والنفقات المتعلقة بالحجم. وشهدت النفقات العامة تحسناً كبيراً وانخفاضاً بنسبة 22% لتصل إلى 0.3 مليار دولار أمريكي، في

أبرز الأرقام

النصف الأول من 2020	النصف الأول من 2021	
0.3	1.0	عائدات المسافرين (مليار دولار أمريكي)
0.8	0.5	عائدات الشحن (مليار دولار أمريكي)
1.2	1.7	العائدات التشغيلية (مليار دولار أمريكي)
0.1	(0.1)	الأرباح قبل الفوائد والضرائب والاستهلاك والإطفاء (EBITDA) – (مليار دولار أمريكي)
(0.4)	(0.8)	نتائج العمليات الأساسية (مليار دولار أمريكي)
1.0	3.5	إجمالي عدد المسافرين (مليون)
16.4	23.7	عدد المقاعد المتاحة للكيلومتر (مليار)
24.9%	71.0%	عامل إشغال المقاعد (%)
64	*103	عدد الطائرات
365.5	254.3	حجم الشحن (ألف طن)

● تشغل الاتحاد للطيران حالياً 64 طائرة تشمل 5 ناقلات مخصصة للشحن وذلك بعد اتخاذ القرار بوقف جزء من أسطولها إلى أجل غير مسمى بسبب الجائحة. وحافظت طائرة بوينغ 787 دريملاينر على مكانتها بصفتها العصب الرئيسي في أسطول الاتحاد للطيران، والذي يُعدّ

الخضراء وإطلاق الاتفاقيات الثنائية لممرات السفر الآمنه مع دولة الإمارات.

نمو في عدد وجهات المسافرين بنسبة 20% خلال النصف الأول من عام 2021، من 50 إلى 60 وجهة. وتستمر الاتحاد للطيران في إعادة بناء الممرات الجوية وربطها بالعاصمة أبوظبي.

أبرز أحداث النصف الأول من العام 2021

الأسطول وشبكة الوجهات

استمرت الاتحاد للطيران في التوسع في شبكة وجهاتها طوال النصف الأول من العام 2021 وذلك مع مواصلة إضافة وجهات إلى قائمة أبوظبي للدول



حيث يمكن للمسافر التحقق من مستندات قبل الوصول إلى المطار والتأكد من استيفائه كافة المتطلبات الإلزامية الحكومية المتعلقة بكوفيد-19- ومتطلبات السفر من الناقل.

القوى العاملة

ركزت الاتحاد على ضمان صحة وسلامة موظفيها من خلال تقديم الدعم لتجاوز الأزمة التي ألقتهما الجائحة في 2021

● وكانت الشركة من بين أوائل الشركات في دولة الإمارات العربية المتحدة التي تعطي موظفيها خيار تلقي اللقاح في مقر العمل ، وحتى اليوم، تقدم أكثر من 92% من موظفي الشركة في دولة الإمارات العربية المتحدة للحصول على اللقاح.

● ولمزيد من التحصين، تنظم الناقله فحوصات مسحة الأنف بشكل دوري لكافة الموظفين منذ بداية العام في يناير 2021. والمعزز بإجراءات صحية صارمة في مقر العمل تشمل التنظيف العميق وتعقيم المباني لحماية الموظفين.

الاتحاد للصحة والسلامة، والذي انطلق مع بداية الجائحة لضمان صحة وسلامة المسافرين، بالإضافة إلى إطلاق البرامج والمنتجات التجريبية لدعم عودة السفر عالمياً.

● أصبحت الاتحاد للطيران واحدة من أولى شركات الطيران عالمياً تدخل في شراكة مع الاتحاد الدولي للنقل الجوي (IATA) للعمل على جواز السفر الصحي في يناير 2021 ، والذي يسمح للضيوف بإنشاء نسخة إلكترونية من نتائج فحوصات كوفيد لتسريع إجراءات الوصول إلى المطار.

ولمزيد من الراحة، طرحت الاتحاد للطيران خدمة إتمام إجراءات السفر المنزلية في شهر مايو 2021، التي تتيح للمسافرين إمكانية تسليم أمتعتهم واختيار مقاعدهم واستلام بطاقات الصعود إلى الطائرة وطاقات الأمتعة من المنزل في أبوظبي لتجنب الوقوف في الطوابير في المطار.

● ولتسهيل إجراءات تصديق مستندات السفر، أطلقت الاتحاد خدمة «معتمد للسفر»، في مايو 2021

أحد أحدث الأساطيل حول العالم، وتمتلك الاتحاد 39 طائرة من طراز B787-9 و B787-10 .

● في أعقاب إقامة علاقات دبلوماسية بين دولة الإمارات وإسرائيل، أعلنت الاتحاد عن رحلاتها المنتظمة إلى تل أبيب بحلول شهر أبريل 2021، بواقع رحلتين أسبوعياً.

● ومع حلول فصل الصيف، دشنت الاتحاد للطيران ثلاث رحلات موسمية في وقت قياسي لم يتعدى الـ 24 ساعة مع بداية شهر يوليو 2021. وتربط هذه الرحلات أبوظبي باثنتين من وجهات العطلات الرائدة في اليونان وهما ميكونوس وسانتوريني بالإضافة إلى مدينة مالقة الشاطئية الشهيرة في أسبانيا.

● التوسع في شبكة وجهات القارة الأوروبية مع تدشين خدمة فيينا عاصمة النمسا وذلك في يوليو 2021.

الخدمات والمنتجات

في 2021، ركزت الناقله على تطوير برنامجها الرائد في القطاع وهو برنامج

جوائز على مستوى القطاع

في النصف الأول من العام 2021، حصلت الاتحاد للطيران على جوائز مرموقة وبارزة في القطاع مثل جوائز الصحة والسلامة، تجربة الضيوف والعلامة التجارية.

● حظيت الاتحاد للطيران بالدرجة الماسية بحسب تدقيق أليكس للصحة والسلامة في شهر يناير 2021 بدعم من شركة التسويق SimpliFlying، اعترافاً بالجهود المبذولة لتحقيق أعلى معايير النظافة والتعقيم.

● فازت الشركة بجائزة أفضل طاقم ضيافة جوية وأفضل برنامج ولاء ضمن جوائز بيزنيس ترافلر الشرق الأوسط، بما يؤكد التزامها نحو تطوير تجربة الضيوف

● فازت الناقله بالجائزة الذهبية في 2021 من قبل جوائز بزنس ترافلر الشرق الأوسط وأفريقيا، وذلك عن فئة «أفضل علامة تجارية صوتية» تقديراً لتصميم الهوية التجارية الصوتية للاتحاد واضعة بعين الاعتبار جذورها العربية الأصيلة والتي انعكست من خلال الموسيقى المحلية الناي، والقانون والطبل الشرقي.

فازت الاتحاد الهندسية بجائزتي «الابتكار في الخدمات الموجهة من الشركات إلى الشركات» ضمن جوائز ستيفي للشرق الأوسط وشمال إفريقيا 2021، وجائزة «أفضل مزود لخدمات الصيانة والإصلاح والعمره في العام» ضمن جوائز إنجازات الطيران.

أولوياتها وطبقت عدداً من مبادرات الاستدامة الأساسية في النصف الأول من العام 2021.

في يناير، عززت الاتحاد من برنامجها لتعويض الانبعاثات الكربونية ليضم حديقة «كوردبيرا أزول» الوطنية في البيرو ومشروع «كاتينغان مينتيا» في إندونيسيا، المعتمدين من قبل المجتمع الدولي لاعتماد معايير انبعاثات الكربون والمناخ والتنوع البيولوجي، ما يجعل جهود الاتحاد متنوعة جغرافياً لتعزيز حماية البيئة والمناخ.

● دخلت الاتحاد للطيران في شراكة مع شركة نيوزيلاندا لتعويض الكربون، كربونكليك، في يناير 2021. وهي منصة تستخدم معايير الذهب المعتمدة لموازنة وتقليل آثار التغيير المناخي لقطاع الطيران من خلال مشاريع طاقة متجددة وإعادة تشجير مراعية للشروط الأخلاقية وقابلة للتتبع بشكل كامل، لتطوير برنامج موازنة الكربون التطوعي للضيوف.

● في شهر أبريل، احتفلت الاتحاد للطيران بيوم الأرض مع إطلاق أول رحلة بيئية لعام 2021. وتم تشغيل الرحلة إلى روما على متن طائرة الاتحاد غرينلاينر المميزة واختبار مجموعة من التقنيات والمنتجات والخدمات المقدمة على متن الرحلة في إطار الطيران المستدام

● تم التعويض عن الكربون المنبعث من طائرات الاتحاد غرينلاينر من خلال شراء تعويضات الكربون لمحايدة انبعاثات ثاني أكسيد الكربون لمدة عام كامل من العمليات التشغيلية خلال 2021، بما يعادل 80 ألف طن من انبعاثات ثاني أكسيد الكربون وهو برنامج التعويض الأول في المنطقة.

● في فبراير 2021، أصبحت الاتحاد أول شركة طيران يحصل كافة طواقمها الجوية العاملة من طيارين وطواقم ضيافة على اللقاح للحد من انتشار فيروس كورونا.

الشحن

سجلت الاتحاد للطيران عائداً قوية في العمليات التشغيلية للشحن في النصف الأول من العام 2021 حيث استمرت الناقله في لعب دور مهم في دعم حركة التجارة العالمية في الوقت الذي كانت قدرة الشحن محدودة.

● حتى اليوم، سلم ائتلاف الأمل أكثر من 65 مليون جرعة لقاح في 40 دولة من الشرق الأوسط، أفريقيا، أوروبا، آسيا وأمريكا الشمالية مع جزء كبير تم نقله عن طريق الاتحاد للطيران.

● وحقت خدمة فارما لايف «PharmaLife»، والتي توفر حلولاً لتوفير درجات حرارة ملائمة للحفاظ على الأدوية، زيادة بنسبة 94% مقارنة بالعام الماضي في عدد الشحنات في نفس الفترة من النصف الأول للعام 2020.

● لتوفير المزيد من السعة الاستيعابية في الشحن، قامت الاتحاد للطيران بتعديل خمس طائرات من طائرات بوينغ 777 بشكل مؤقت وتقديم الدعم اللازم وتشغيل سلسلة من 430 رحلة شحن مخصصة ورحلات شحن مجدولة في نطاق التعديل الجديد.

الاستدامة

أنشأت الاتحاد للطيران استراتيجية استدامة متكاملة يقودها برنامج الاتحاد غرينلاينر والذي يطمح لخفض انبعاثات الكربون إلى صفر بحلول العام 2025. وتضع الناقله التعالي على قائمة



الخطوط الجوية القطرية.. تأثيرٌ على جناح السرعة



إيف لودريان، وكذلك من نظيره في قطاع النقل، جان بابتيست جباري.

وتابعت "ليبراسيون" القول إن التأثير الدبلوماسي للخطوط الجوية القطرية يُساهم أيضاً في دعم نشاط الشركة في مجال النقل الجوي، من خلال فتح خطوط نقل جديدة. من أجل ذلك، لا بد من إبرام اتفاقات ثنائية دقيقة بين الدول المعنية.

وتتملك الشركة القطرية، اليوم، ما لا يقل عن 230 طائرة تم شراؤها بالتساوي من شركتي آيربوس وبوينغ، حتى لا تثير غضب أي شخص وتكسب خصومات كبيرة عند التفاوض على الطلبات. كما أنها تعتزم الشركة توسيع آفاق استثماراتها من خلال المشاركة في رؤوس أموال الشركات الأخرى، إذ استثمرت في شركة النقل الأمريكية الجنوبية Latam التي تمتلك منها 10 في المئة، كما أنها استحوذت على 25 في المئة من مجموعة الخطوط الجوية الدولية (IAG). وهي استراتيجية من المتوقع أن تؤتي ثمارها في آفاق العام المقبل، مع انطلاقة موندリアル كرة القدم في قطر.

المطار الأفغاني، لتتبعها رحلات إجلاء عديدة لأجانب من دول مختلفة على غرار فرنسا. وقد نجحت شركة الطيران القطرية نجحت على الصعيد السياسي أيضاً، علماً أنها في منافسة دائمة مع نظيرتها في الجارة الإمارات العربية المتحدة.

وفي بداية عام 2020، عندما كانت الموجة الأولى من Covid-19 تضرب بقوة، توقفت معظم شركات الطيران بسبب نقص الركاب. غير أن الخطوط الجوية القطرية هي واحدة من القلائل التي يمكنها استخدام 26 طائرة شحن تحمل مئات الملايين من الكمادات من الصين. وفيما عانت معظم شركات الطيران من الأزمة الصحية في عام 2020، حققت الخطوط الجوية القطرية أرباحاً بـ 11.7 مليار يورو وخسائر بقيمة 1.6 مليار.

أما بالنسبة للطائرات المخصصة لنقل الركاب، فقد شاركت بقوة في إعادة 45 ألف مغترب فرنسي أو كانوا في سفر إلى آسيا وأستراليا. من هنا، حصلت شركة الطيران القطرية على رسائل تهنئة من وزير الخارجية الفرنسي جان

تحت عنوان "الخطوط الجوية القطرية.. تأثيرٌ على جناح السرعة"، ذكرت صحيفة "ليبراسيون" الفرنسية في تقرير لها إن الخطوط الجوية القطرية، التي كانت أول شركة طيران تقلع من كابول منذ انسحاب القوات الأمريكية من أفغانستان في نهاية الشهر الماضي، تُعد أداة حقيقية في يد الدبلوماسية القطرية، وتلعب دوراً أكبر بكثير من مجرد كونها شركة نقل جوي. وقد سبق لها أن تركت بصمتها بالفعل خلال الأزمة الصحية الناجمة عن وباء كوفيد-19.

واعتبرت "ليبراسيون" أن المسألة ليست وليدة الصدفة، حيث إنه منذ سيطرة حركة طالبان على السلطة في أفغانستان، كانت قطر في صلب المفاوضات مع أوروبا والولايات المتحدة. وكانت شركة الطيران القطرية تضمن خدمات ما بعد اتخاذ القرارات السياسية في الدوحة.

حيث قامت بإرسال مهندسي طيران في البداية من أجل إعادة تأهيل البنية التحتية لمطار كابول قبل أن تصبح الخطوط الجوية القطرية أول ناقلة مدنية تهبط بمعدات هبوطها على مدرج

المطارات الذكية ومستقبل السفر

ومن الملاحظ خلال السنوات الماضية من إن تسارع النمو في حركة الملاحة الجوية أدت إلى تخمة في مطارات العالم، وكان لابد من إيجاد العلاج اللازم لهذا النمو المضطرب ليعود بالنفع والفائدة على الجميع، فأنت التكنولوجيا الرقمية لتحسين تقديم الخدمات للمسافرين وسهولة تدفقهم إلى المطار حتى خروجهم منه، وقد ذكر رئيس شركة سيتا في أوروبا وهي شركة تعني بالتكنولوجيا والابتكار الرقمي في مجال الطيران ويُعد من الخبراء البارزين في مجال تكنولوجيا صناعة السفر منوهاً لما سيحدث مستقبلاً بأنه في العام 2036م على أبعد تقدير سيتضاعف عدد المسافرين بأعداد لا يمكن أن نتوقعها وفي حال عدم مواكبة المطارات للمتغيرات المتسارعة وقيام المسؤولين عنها بتطويرها ودعمها بالتقنية والحلول الذكية فإن تلك المطارات ستعاني من عجز في تقديم وتلبية متطلبات السفر والمسافرين.

وقد شهدت المطارات حول العالم بسبب ظروف انتشار جائحة (كوفيد 19) وما تبعه من متحورات مستجدة تغييراً جذرياً لمحاولة النهوض بصناعة النقل الجوي مرة أخرى على جميع المستويات، سواء كانت من حيث الاعتماد على التطبيقات الذكية أو من حيث الإجراءات الصحية أو الأمنية أو التجارية، وقد اعتبرت هذه التغيرات الجذرية الأكبر من نوعها في المطارات منذ عشرات السنين، حيث شهدت المطارات في بعض الدول روبوتات مستقلة تهدف إلى المساعدة في الممارسات التشغيلية في المطار، ووفرت أيضاً تقنية أنواعاً من تقنية الذكاء الاصطناعي لفحص الامتعة ساهمت بشكل واضح في تسريع عملية الفحص الأمني في المطار، كما شهدت أيضاً تركيب الكاميرات الحرارية

كما تهدف في ذات الوقت إلى الاستفادة القصوى من استيعاب أكبر عدد ممكن من الركاب بيسر وسهولة وذلك في ظل إدارة تكنولوجية ذكية مترابطة تهدف إلى تقليل الكثافة وإنهاء الإجراءات المعتادة للسفر بكل سهولة وبيسر.

فما نشاهده الآن من تطور في بعض المطارات في العالم وأخص بالذكر مطارات دول مجلس التعاون الخليجي وبالذات المملكة العربية السعودية والتي أثمر تطبيق الهيئة العامة للطيران المدني للتقنية الحديثة في مطاراتها عن إيجاد حلولاً رفعت من كفاءة الخدمات التي تقدم للمسافرين في المطارات فضلاً عن تحقيق الريادة الالكترونية في مجال التحول الرقمي بنتائج إيجابية في نمو عدد الرحلات والمسافرين، كما تبنت خطط تطوير شبكة المطارات المجهزة تقنياً داخل المملكة بغية مواكبة الزيادة في الحركة الجوية وتحقيقاً لرفع مستوى الخدمات وتعزيز الاسهام في النمو الاقتصادي للبلاد بشكل عام، كما احتضنت مطارات دول مجلس التعاون الخليجي بما فيها مطارات المملكة العربية السعودية الحلول التكنولوجية الذكية التي سيطرت على جميع تعاملات المسافرين منذ بدء الرحلة وحتى الانتهاء منها، كما تميزت الكثير من المطارات بتوفير البوابات الذكية لتحديد الهوية ونظام بصمة الوجه ومسح قزحية العين، كما وفرت بسهولة استخدام تطبيقات الهواتف الذكية والأجهزة اللوحية وغيرها، مما يجعلنا نقف مذهولين ومعجبين بهذه التقنية المتسارعة والتي اراحت المسافرين من الاصطفا في طوابير طويلة ومن الانتظار والازدحام، وحسنت من تجربة السفر وخفضت عناء خدمات العملاء والاهم من ذلك زادت المداخل المالية.



عطية بن سعيد الزهراني

ماجستير إدارة أعمال

الهيئة العامة للطيران المدني

المملكة العربية السعودية

منذ فترة ليست ببعيدة كان مرتادي المطار ينهبون بالتصاميم الهندسية التي تُصمم لبناء المطارات وكانوا يقارنون جودة المطارات في العالم وافضليتها من حيث التصميم والشكل والرفاهية والمساحة وبمعايير أخرى أُعتبرت حينها ذات أهمية، أما الآن ومع نمو اعداد المسافرين بدء الاهتمام أكثر بالمطارات التي توفر أحدث الأنظمة الذكية وأصبح تقييمه للمطارات ليس كما كان سابقاً بل يتمثل في مدى توفر تلك الأنظمة التكنولوجية ومدى فاعلية هذا المطار في التحول الرقمي، لما تلعبه تلك الاجهزة من دور مهم في مد يد العون في عملية التحول الذكي للمطارات من خلال زيادة قدرتها على معالجة تقديم الخدمات وإدارة العمليات..

إن التكنولوجيا الرقمية في المطارات تهدف إلى التسهيل والتيسير كثيراً على مرتادي المطارات وتجنبهم أزمة الوقوف في طوابير طويلة لطلب تنفيذ خدمة،



أخيراً، سيأتي اليوم الذي يستطيع معه المطار بفضل وسائل التكنولوجيا وأدوات الذكاء الاصطناعي التعرف على كل شخص يتحرك في أركانه، وربما ستحدث المطارات الذكية حينها ثورة في تجربة السفر قريباً، وربما أيضاً سنرى في العالم مطارات تصنف بأنها مطار ذكي يستطيع فحص المسافرين من الباب إلى البوابة الخارجية.

ومن المأمول منه تسارع المسؤولين على المطارات والشركات المستثمرة بتشغيلها في إيجاد هذه التكنولوجيا والاعتماد على التحول الرقمي في جميع المطارات ليتحقق للمسافرين التعامل من المطارات الذكية، لأن ما مرت به صناعة النقل الجوي وصناعة الطيران جراء انتشار جائحة (كوفيد 19) لا يتحمل الإغلاق مرة أخرى.

وقد صممت من ضمن هذه التطبيقات تطبيق محمول وبرنامج كمبيوتر مصمم يعمل على الهواتف الذكية وأجهزة الكمبيوتر اللوحي وغيرها، وهو تطبيق (توكلنا) تم تقديمه من قبل الهيئة السعودية للبيانات والذكاء الاصطناعي بالمملكة العربية السعودية بالتعاون مع وزارة الصحة وبعض الأجهزة والهيئات الحكومية وقامت الهيئة العامة للطيران المدني في المملكة بإجراء ربط تقني له لإصدار بطاقة الصعود المسافر للطائرة بالتعميم على شركات الطيران الجوية بذلك، وهذا التطبيق يوضح الحالة الصحية للمواطن أو المقيم في حال كان مثبت فيه أن حالته الصحية محصن، ويوضح كذلك عدد جرعات اللقاح التي أخذها ليتم الاذن له بالدخول للمطار أو السفر من خلاله أيضاً.

لفحص المسافرين والكشف عن المصابين بفيروس كورونا والتأكد من تطبيقهم الاشتراطات الصحية كارتداء الكمامات وتحقيق التباعد، وتوسعت كذلك في استخدام التكنولوجيا والتطبيقات الذكية بالاستفادة من الخدمات الجديدة التي تقدمها ازدهار القطاع الرقمي مثل تقنية التعرف على الوجه والممرات الذكية والأنظمة البيومترية لقراءة البيانات وذلك لتسهيل تعامل المسافرين في إنهاء إجراءات رحلتهم.

وقد قامت المملكة العربية السعودية بالعديد من الجهود الجبارة التي تم الإشارة إليها أعلاه أتت ضمن إطار دعم الجهود الذكية للحد من انتشار هذه الجائحة، وذلك من خلال انشاء عدة تطبيقات ذكية ساعدتها كثيراً في إيقاف انتشار كوفيد 19 والتحكم به،

«إطفائيي الجو» هذه هي أبرز الطائرات المخصصة لإخماد الحرائق في العالم



الجهود الأوروبية الجوية كلها في شن طلعات إطفائية لإخماد حرائق اليونان وإيطاليا ومقدونيا الشمالية، وتدخل المغرب بسريه من الطائرات المتخصصة في إخماد النيران لوقف حريق واحات زاكورة وغابة إقليم شفشاون (شمال) في وقت قياسي بالرغم من العوامل المناخية كالرياح وارتفاع درجة الحرارة، والجزائر عقدت صفقات استئجار طائرات إطفائية لحصر الكارثة التي حلت بها. كل هذه أدلة على أن التقدم جواً في الحرب على النيران التي تلتهم الغابات بات ضرورة لا فكاك منها إذا ما أرادت الدول تأمين شعوبها ومقدراتها الطبيعية من أهوالها.

كنداير سي إل-415

عندما نتحدث عن طائرات الإطفاء، أول إسم يتبادر إلى ذهننا لكثرة ما استعمل خلال الحرائق التي عرفتها بعض دول العالم هو تلك التي من طراز «كنداير».

حرائق صيف 2021

على غرار ما عرفته البشرية منذ زمن، عاش العالم خلال صيف هذا العام استعارة حرائق الغابات في بلدان عديدة من جهاته الأربع، وسارع الجميع من أجل تضافر الجهود لإخمادها مستعملاً في ذلك طائرات متعددة الأشكال والأحجام والمهمات، بالنظر إلى سمعتها وقدرتها على تطويق الحرائق الكبرى التي تندلع في الغابات، وكذلك لتمكنها من الوصول للمناطق الوعرة التي يتعذر على رجال المطافئ إخماد النيران فيها. فما أبرز هذه الوحوش الجوية المعدة لإخماد الحرائق؟

برز مؤخراً نجاح إدارة بعض الدول لعملية إخماد الحرائق التي أصابتها، مستخدمة قوتها الضاربة في الجو، من خلال طائرات ساهمت بشكل كبير في احتوائها بهذه السرعة والنجاعة. كما تكاثفت

شهد العالم خلال الأعوام القليلة الماضية، سلسلة حرائق مرعبة، أغلبها نتجت عن التغير المناخي، بينما كانت بعضها نتيجة عوامل بشرية مباشرة. وآخر الحرائق المهولة هي تلك التي شهدتها أستراليا العام الماضي، التي أدت إلى احتراق نحو 84 ألف كيلومتر مربع، منها 49 ألفاً في ولاية نيو ساوث ويلز، إلى جانب القضاء على أشكال كثيرة من أشكال الحياة، مع التهام النيران لأنواع نباتات، وقتل مئات ملايين الحيوانات. قبل حريق أستراليا، تأهب العالم إثر التهام النيران لـ25 ألف كيلومتر مربع من الغابات المطيرة في الأمازون.

لكن قبل هذه الحرائق، وقبل الاحتباس الحراري، شهد العالم حرائق مرعبة، دمّرت مدناً وأودت بحياة المئات

الكوبرا الأمريكية

تكتيك الحرب على النيران جواً لا يحتاج فقط إلى طائرات مخزنة بالمياه، بل كذلك إلى أسلحة تكتيكية، هنا تكمن أهمية مروحية «كوبرا فاير ووتش» الأمريكية، بوصفها مروحية سريعة ذات قدرات عالية على المناورة والتحليق على علو منخفض من أجل رصد بؤر النيران. هي التي يعود تصنيع نسختها الأولى إلى ستينيات القرن الماضي، وكانت معدة أساساً للاستعمالات العسكرية، تم تجريدها من تلك القطع لتدخل مجال الخدمة المدنية في إطفاء الحرائق. مهمتها الأساسية هي رصد بؤر النيران وتحركها، حيث تم تجهيزها بكاميرات تصوير حرارية، لتزويد الوحدات على الأرض بتلك المعلومات الهامة لمحاصرتها. كما يمكنها كذلك حمل براميل مياه.

تكتيك الحرب على النيران جواً لا يحتاج فقط إلى طائرات مخزنة بالمياه، بل كذلك إلى أسلحة تكتيكية، هنا تكمن أهمية مروحية «كوبرا فاير ووتش» الأمريكية، بوصفها مروحية سريعة ذات قدرات عالية على المناورة والتحليق على علو منخفض من أجل رصد بؤر النيران. هي التي يعود تصنيع نسختها الأولى إلى ستينيات القرن الماضي، وكانت معدة أساساً للاستعمالات العسكرية، تم تجريدها من تلك القطع لتدخل مجال الخدمة المدنية في إطفاء الحرائق. مهمتها الأساسية هي رصد بؤر النيران وتحركها، حيث تم تجهيزها بكاميرات تصوير حرارية، لتزويد الوحدات على الأرض بتلك المعلومات الهامة لمحاصرتها. كما يمكنها كذلك حمل براميل مياه.

إخماد النيران التي كانت تلتهم الغابات. على طول أيام مكافحة الحريق في تركيا، بين 1 يونيو/حزيران الماضي و4 أغسطس/آب بلغت ساعات تحليق مسيرات بيرقدار 1835 ساعة واكتشفت 103 من الحرائق التي كانت تلتهم أحراش وغابات مناطق متعددة من تركيا. وتعليقاً على هذا النجاح، قال رئيس مؤسسة الصناعات الدفاعية التابعة للرئاسة التركية إسماعيل دمير: إن «مسيرات بيرقدار «تي بي 2» تقدم مساهمة فعالة في مكافحة الحرائق».

لوكهيد، هيركوليس وإليكترا



في نفس النوع من طائرات الإطفاء، أي قاذفات المياه، تتوفر فرق الإطفاء على أيقونتي الإسناد الجوي وقت الحرائق «هيركوليس» و«إليكترا»، لمصنعهما الأمريكي «لوكهيد». وهما كانتا في الأصل طائرتي ركاب بأربعة محركات، تم تجهيزهما لتدخل ميدان إطفاء الحرائق.

يسع خزان كل من «هيركوليس» و«إليكترا» أزيد من 11 ألف لتر، وهي ميزتها الأساسية في محاصرة الحرائق وإخمادها. فيما تعتمدهما وحدات الحرس الوطني الأمريكي لهذا الغرض، وطورت عنهما الشركة المصنعة نسختين، هما «نبتون» و«أوريون»، سعة خزان كل واحدة منهما تباعاً 9 آلاف و11 ألف لتر من الماء.

وهي طائرة خزان إطفاء ذات أجنحة ثابتة كندية الصنع، لمصنعا شركة «بومباردييه».

ويعود تاريخ إصدار أول نسخة منها، سي إل-215، إلى سنة 1969 وتم تطويرها بعدها إلى سي إل-415 التي صدرت سنة 1994. حيث تمثل تلك النسخة المحدثة قطعة مهمة في ترسانة مكافحة الحرائق بكل من كندا وفرنسا وكوريا الجنوبية وإسبانيا والولايات المتحدة الأمريكية والبرتغال وكولومبيا والهند والمكسيك والمغرب.

وتكمن أهمية كنداير سي إل - 415 في قدرتها العالية على تطويق الحرائق الكبرى التي تندلع في الغابات، كما في سرعة إقلاعها وهبوطها في مسافات قصيرة، وعلى أي نوع من الأسطح سواء الماء أو اليابسة، وهو ما يجعلها مثالية لكل أنواع الإغاثة في حالة الكوارث ومكافحة الحرائق. كما في سعة خزاناتها السريع الملء والذي تزيد سعته على 6000 لتر. فيما يبلغ سعر القطعة الواحدة منها 30 مليون دولار.

مسيرات بيرقدار التركية

«تي بي 2»

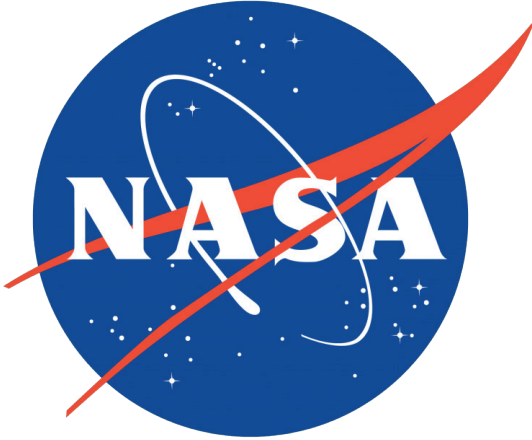


طائرات بيرقدار «تي بي 2» المسيرة تركية الصنع. لعب تطورها التكنولوجي الدور الأهم في رصد بؤر الحريق في تركيا، ومكنت فرق الإطفاء من كل المعلومات اللازمة لذلك، وبالتالي جعلت استجابتها سريعة وفعالة، كما أن قدرتها كبيرة على

ويمكن الإطلاع على جدول لطائرات الإطفاء ذات الأجنحة الثابتة الموجودة في العالم من خلال الرابط:

https://ar.wikipedia.org/wiki/%D8%A5%D8%B7%D9%81%D8%A7%D8%A1_%D8%AC%D9%88%D9%8A#%D8%AE%D8%B2%D8%A7%D9%86%D8%A7%D8%AA_%D8%AC%D9%88%D9%8A%D8%A9

نحو طيران أكثر أماناً ونظافة وكفاءة، وتنقل أكثر تنوعاً (1)



التكنولوجي:

يشير إلى التقارب الذي يحدث في قطاعات الصناعة مثل المواد والتصنيع والطاقة وتكنولوجيا المعلومات والاتصالات، الذي سيغير قدرات الطيران وخيارات النقل الجوي.

مديرية ARMD التابعة لوكالة ناسا تنظم أبحاثها وفق ستة محاور استراتيجية، والتي تمثل تحديد أولويات ARMD في أهداف الطيران، استجابة للتوجهات الأساسية وردود فعل منظومة الطيران:

1. نمو آمن وفعال في العمليات العالمية

● الوصول إلى المجال الجوي الآمن والقابل للتطوير الوصول الروتيني إلى المجال الجوي بوتيرة عالية لجميع المستخدمين.

2. الابتكار في الطائرات التجارية الأسرع من الصوت

● تحقيق النقل الجوي التجاري الأسرع من الصوت بشكل عملي وبأسعار معقولة.

3. وسائل النقل دون سرعة الصوت فائقة الكفاءة

ومفاهيم المركبات المبتكرة الأخرى مع عدد لا يحصى من التطبيقات، والتكيف مع الظروف المتغيرة بسرعة في بعض الأحيان، ويبقى الهدف الرئيسي عموماً هو حل هذه التحديات بطرق تقلل من الآثار السلبية على البيئة.

وقد أدى تحليل الاتجاهات العالمية في عام 2014 إلى قيام ARMD في عام 2015 بتحديد ثلاثة برامج عمل ضخمة معروفة في هذه الخطة، والتي ستأسس لخطط أبحاث الطيران التابعة لوكالة ناسا خلال السنوات القادمة:

● برنامج العمل الأول - النمو العالمي في الطلب على التنقل عالي السرعة:

يعكس النمو السريع في المقاييس التقليدية للطلب العالمي على التنقل بالإضافة إلى وسائل النقل الجديدة.

● برنامج العمل الثاني - القدرة على تحمل التكاليف والاستدامة واستخدام الطاقة:

يطرح تحديات شديدة في الحفاظ على القدرة على تحمل التكاليف مع تحقيق الاستدامة.

● برنامج العمل الثالث - التقارب

خطة الإستراتيجية (SIP) التي وضعتها مديرية أبحاث الملاحه الجوية (ARMD) التابعة لإدارة الوطنية للملاحه الجوية والفضاء (NASA)، وضعت الإطار العام لمجالات الأبحاث التي ستشرف على إنجازها خلال الخمس وعشرين سنة القادمة، وذلك بهدف تحقيق رؤية الولايات المتحدة الأمريكية المتمثلة في توفير طيران أكثر أماناً ونظافة وكفاءة، وتنقل جوي أكثر تنوعاً.

النسخة الأولى لهذه الخطة نشرت سنة 2015 وتم تحيينها سنة 2019، وستخضع للتحيين كل سنتين بناء على التقدم في الأبحاث والنتائج التي أسفرت عنها، وبعد الأخذ بمبرئيات ومقترحات القائمين على منظومة الطيران المدني بالولايات المتحدة الأمريكية وكذلك الشركاء من دول ومنظمات ومؤسسات دولية وإقليمية ذات الاهتمام المشترك.

تصور الخطة طويلة الأجل لبحوث الطيران، يوفر الأساس لمفاهيم جديدة تؤدي إلى الابتكار في الصناعة والفوائد المجتمعية، خاصة وأن المستقبل يحمل تحديات جديدة لمنظومة الطيران، بما في ذلك الحاجة إلى تحقيق نمو مستمر يلبي الطلب العالمي المتزايد، والإدماج بأمان أنظمة الطائرات بدون طيار

تمثل موضوعات البحث التركيز البحثي طويل المدى لـ ARMD في مجالات تقنية معينة مطلوبة بالنتيجة.

الأنشطة البحثية لوكالة ناسا

يتم تنظيم أنشطة ضمن البرامج الأربعة التالية:

- برنامج العمليات الجوية والسلامة (AOSP) يطور ويستكشف الأساسيات المفاهيم والخوارزميات والتقنيات لزيادة الإنتاجية وكفاءة NAS بشكل آمن.

- برنامج المركبات الجوية المتقدمة (AAVP) يُجري أحدث الأبحاث التي ستنتج المفاهيم والتقنيات والقدرات والمعرفة المبتكرة لتمكين التقدم الثوري لمجموعة واسعة من المركبات الجوية.

- برنامج أنظمة الطيران المتكاملة (IASP) الذي يقوم بإجراء أبحاث حول المفاهيم الواعدة والتقنيات على مستوى نظام متكامل مع التركيز على أبحاث الطيران والعروض التوضيحية.

تعمل IASP مع AOSP وAAVP للتنبؤ والتخطيط لأبحاث الطيران والعروض التوضيحية اللازمة لدعم جميع المحاور الاستراتيجية.

- برنامج المفاهيم التحويلية للملاحة الجوية (TACP) الذي ينمي تخصصات متعددة،

مفاهيم ثورية تحول الطيران. يستكشف برنامج TACP مسارات الحلول الجديدة التي تعزز

تقارب تخصصات الطيران التقليدية مع التقنيات الناشئة الأخرى.

(1) عن خطة الإستراتيجية (SIP) بتصرف

الحضرية (UAM).

وبشكل جماعي، فإن هذه الجهود، ومخلف التقنيات، والتركيز على التقارب التكنولوجي سوف تفعل تطوير حلول تحويلية نحو الهدف النهائي المتمثل في توفير حلول آمنة وفعالة وقابلة للتكيف وقابلة لتطوير نظام طيران عالمي مستدام بيئياً.

وستكون نتائج الأبحاث مقسمة عبر المستقبل إلى فترات زمنية قريبة ومتوسطة وبعيدة المدى خلالها يتم نقل نتائج البحث من المفهوم إلى الممارسة:

- على المدى القريب (2015-2025) النتائج عموماً تعزز الشراكات لإثبات جدوى

التطبيقات المحتملة. يتمتعون بدرجة أكبر من الثقة داخل مجتمع الطيران

وتطوي بشكل عام على شراكات تقنية مركزة لتمكين النتائج.

- منتصف المدة (2025-2035) غالباً ما تكون النتائج في مرحلة انتقالية تهدف إلى مزيج من

مفاهيم وتطبيقات جديدة داخل النظام الحالي. تعكس التطبيقات الناشئة

التقنيات، في البداية ضمن نموذج نظام الطيران الحالي، ولكن غالباً ما تؤدي إلى

ابتكارات تحويلية تستجيب للاحتياجات المستقبلية.

- على المدى البعيد (ما بعد 2035) النتائج أكثر استكشافية بطبيعتها، مع التركيز على استكشاف المفاهيم والبحث التكنولوجي. لهذه النتائج، ARMD يأخذ دوراً أكبر في الأداء و

رعاية استكشاف المفاهيم والبحوث الأساسية.

تحقيق التحسينات الثورية في الاقتصاد والأداء البيئي لوسائل النقل دون سرعة الصوت، مع فرص للانتقال إلى الدفع البديل والطاقة.

4. المركبات الهوائية ذات الرفع العمودي الآمنة والهادئة وفي المتناول

- إدراك الاستخدام المكثف لمركبات الرفع العمودية للنقل والخدمات بما في ذلك المهام والأسواق الجديدة.

5. ضمان السلامة على مستوى النظام في الوقت المناسب

- التنبؤ بمخاطر السلامة الناشئة واكتشافها والتخفيف من حدتها في جميع أنظمة الطيران والعمليات.

6. استقلالية مؤكدة لتحويل الطيران

- التنفيذ الآمن للاستقلالية في تطبيقات الطيران.

تمثل المحاور الإستراتيجية الستة مجتمعة مستقبل طيران أكثر أمناً ونظافة وكفاءة، ويوفر تنقلاً أكثر تنوعاً مما هو عليه اليوم.

في هذا الإطار، تركز ARMD على الاستثمارات البحثية عالية المخاطر وذات العائد المرتفع والتي ستمكن من تحول الطيران لتلبية الاحتياجات المستقبلية، وتحقيق فوائد يمكن إثباتها، والاستفادة من التقدم التكنولوجي خارج وكذلك داخل تخصصات الطيران التقليدية.

تشمل المجالات التكنولوجية الرئيسية دفع الطائرات الكهربائية واستخدام الطاقة البديلة؛ رحلات منخفضة-تفوق سرعة الصوت؛ بحث أساسي لتمكين رحلات طيران روتينية قابلة لإعادة الاستخدام تفوق سرعتها سرعة الصوت؛ الأتمتة والاستقلالية؛ وقود بديل مستدام للطائرات؛ وتعزيز تطبيقات الطيران الجديدة في مجال التنقل الجوي بالمناطق

3. Ultra-efficient subsonic transportation

- Achieving revolutionary improvements in the economic and environmental performance of subsonic transportation, with opportunities to transition to alternative propulsion and energy.

4. Vertical lift pneumatic vehicles are safe, quiet and affordable

- Recognize the extensive use of vertical lift vehicles for transportation and services, including new missions and markets.

5. Ensure system-wide safety in time

- Predict, detect and mitigate emerging safety risks in all aviation systems and operations.

6. Definite autonomy for flight diversion

- Safe implementation of autonomy in aviation applications.

Together, the six strategic hubs represent a future that is safer, cleaner and more efficient, and offers mobility that is more diverse than it is until today.

Within this framework, ARMD focuses on high-risk, high-return research investments that will enable the transformation of aviation to meet future needs, achieve demonstrable benefits, and take advantage of technological advances outside as well as within traditional aviation disciplines. Key technological areas include propulsion of electrified aircraft and the use of alternative energy; Low flights - hypersonic; Basic research to enable routine reusable hypersonic flights; automation and autonomy; sustainable alternative fuel for aircraft; and promoting

new aviation applications in urban air mobility (UAM).

Collectively, these efforts, which are a mix of technologies and a focus on technological convergence, will drive the development of transformative solutions toward the ultimate goal of providing safe, efficient, adaptable and scalable solutions for an environmentally sustainable global aviation system.

Over the future, research results will be divided into short, medium and long-term periods during which research results will be transferred from concept to practice:

- In the short term (2015-2025) results in general are meant to strengthen partnerships in order to demonstrate feasibility of potential applications, thus impelling a greater degree of trust within the aviation community; It generally involves focused technical partnerships to enable results.

- Mid-term (2025-2035) in a transitional phase, results aim very often, at a combination of new concepts and applications within the current system. They reflect emerging applications technologies, initially within the current flight system model, but often lead to transformative innovations that respond to future needs.

- In the longer term (beyond 2035) the results are more exploratory in nature, with an emphasis on conceptual exploration and technological research. For these results, ARMD takes a greater role in performance and sponsor the exploration of basic concepts and research.

Research topics represent the long-term research focus of ARMD in specific technical areas that are required by the outcome.

NASA research activities

Activities are organized under the following four programs:

- The Air Operations and Safety Program (AOSP) develops and explores the fundamental concepts, algorithms, and techniques to increase safely the productivity and efficiency of a NASA.

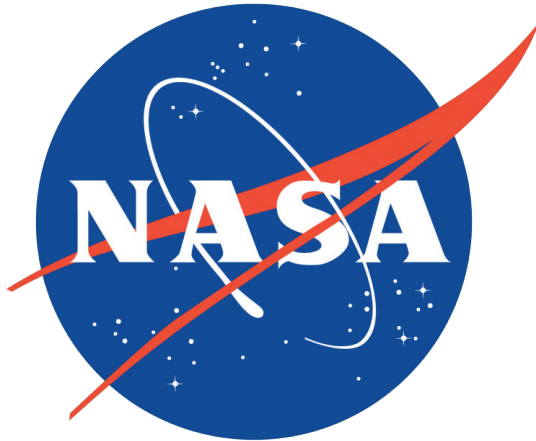
- The Advanced Aerial Vehicle Program (AAVP) conducts innovative research that will produce innovative concepts, technologies, capabilities, and knowledge to enable the revolutionary advancement of a wide range of air vehicles.

- The Integrated Aeronautical Systems Program (IASP), which conducts research on promising concepts and technologies at an integrated system level with a focus on aeronautical research and demonstrations.

IASP works with AOSP and AAVP to forecast and plan the flight research and demonstrations needed to support all strategic hubs.

- The Aeronautical Transformational Concepts Program (TACP), which develops multiple disciplines and revolutionary concepts transforming aviation. TACP explores pathways for new solutions that enhance the convergence of traditional aviation disciplines with other emerging technologies.

Towards safer, cleaner and more efficient flying, and more versatile mobility



The Strategic Implementation Plan (SIP) developed by the Directorate of Aeronautics Research (ARMD) of the National Aeronautics and Space Administration (NASA), sets the general framework for the areas of research that it will oversee over the next twenty-five years. The aim lies in achieving a vision for the United States of America in providing Aviation with a Safer, cleaner, more efficient and more diverse air travel.

The first version of this plan was published in 2015, it was later updated in 2019, and will be subject to updating every two years based on progress in research and the results collected after taking into account the views and proposals of those in charge of the civil aviation system in the United States of America, as well as partners from countries, international and regional organizations and institutions of common interest.

Visualizing the long-term plan for aviation research, provides the basis for new concepts that lead to innovation in the industry and

societal benefits, especially as the future still holds new challenges for the aviation system, including the need to achieve continuous growth that meets the increasing global demand, and to safely integrate unmanned aircraft systems and innovative vehicle concepts. With a myriad of applications, and sometimes a need to adapting to rapidly changing conditions, the main objective generally remains to solve these challenges in ways that minimize negative impacts on the environment.

Analysis of global trends in 2014 led ARMD in 2015 to identify three massive work programs known in this plan, which will underpin NASA's flight research plans in the coming years:

- First work Program - Global Growth in Demand for High-Speed Mobility: reflects the rapid growth in traditional measures of global demand for mobility as well as new modes of transportation.
- Second work program- Affordability, Sustainability and Energy Use: poses severe challenges in maintaining

affordability while achieving sustainability.

- Third Work program - Technology Convergence: refers to the convergence taking place in industry sectors such as materials, manufacturing, energy, information and communication technology, which will change aviation capabilities and air transportation options.

NASA's ARMD Directorate organizes its research according to six strategic thrusts, which represent the identification of ARMD's priorities in aviation goals, in response to the basic trends and reactions of the aviation system:

1. Safe and efficient growth in global operations
 - Access to safe and scalable high frequency routine airspace access for all users.
2. Innovation in commercial supersonic aircraft
 - Achieving commercial supersonic air transport in a practical and affordable way.

comes to our mind because of its being frequently used, known to some countries of the world is the «canadair» model. It is a Canadian-made fixed-wing fire tank aircraft, manufactured by Bombardier.

The first version of it, CL-215, dates back to 1969 and was later transformed into the CL-415 released in 1994. This updated version represents an important element in the firefighting arsenal of Canada, France, South Korea, Spain, USA, Portugal and Colombia India, Mexico and Morocco.

The importance of Canadair CL-415 lies in its high ability to encircle major fires that break out in forests, as well as in its rapid take-off and landing using short distances, and on any type of surface, whether water or land, which makes it ideal for all types of disaster's firefighting, as well as its quick-fill tank capacity of more than 6000 liters. This aircraft sells at a price of \$30 million.

Turkey's Bayraktar «TP2» pathways



The Bayraktar «TP2», is a Turkish-made drone. Its technological

development played the most important role in monitoring fire spots in Turkey, and enabled the firefighting teams to obtain all the necessary information for this purpose, and thus enabled them to respond quickly and effectively, increasing their ability to put out the fires that were devouring the forests.

Between Late June 1 and August 4, the Bayraktar flight hours reached 1835 hours, and 103 fires devouring forest in various regions in Turkey were discovered. Commenting on this success, the head of the Turkish Presidency's Defense Industries Corporation, Ismail Demir, said: «The Bayraktar TB2 pathways make an effective contribution to fighting fires.»

Lockheed, Hercules and Electra

Within the same range of firefighting aircrafts, ie water launchers, firefighting teams can rely on the two firefighting air support icons, «Hercules» and «Electra», factored by the American industrial, «Lockheed». They were originally two passenger planes with four engines, which were equipped to enter the field of firefighting.

The tank of both «Hercules» and «Electra» has a capacity of more than 11 thousand liters, which is its main feature in trapping and extinguishing fires.

The US National Guard units adopt them for this purpose. The manufacturer has developed two versions for them, «Neptune» and «Orion», the capacity of each tank, respectively is 9 thousand and 11 thousand liters of water.

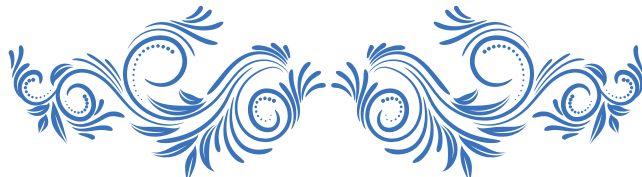
American cobra



War tactic on ground fires does not only require aircrafts that can store in water, but also tactical weapons. Here lies the importance of the American «Cobra Fire Watch» helicopter, as it is a fast helicopter with high maneuverability and low-flying capabilities in order to monitor the fire spots. It's first version was manufactured in the 1960s, and was mainly intended for military uses. It was stripped of those parts to enter the field of civil service in extinguishing fires. Its main task is to monitor the heart of the fire and its movement, as it was equipped with thermal imaging cameras, to provide units on the ground with the important information. It can also carry water barrels.

A schedule of fixed-wing firefighting aircraft in the world can be found through the link :

https://ar.wikipedia.org/wiki/%D8%A5%D8%B7%D9%81%D8%A7%D8%A1_%D8%AC%D9%88%D9%8A#%D8%AE%D8%B2%D8%A7%D9%86%D8%A7%D8%AA_%D8%AC%D9%88%D9%8A%D8%A9



The «sky firefighter» is the most important aircraft dedicated to extinguishing fires worldwide



Over the past few years, the world has witnessed a series of terrifying fires, most of which were caused by climate change, while some were the result of direct human action. The latest important fires were the ones that stroke in Australia last year, leading to the burning of about 84,000 square kilometers, including 49,000 in the state of New South Wales, in addition to the elimination of many forms of life, with the fire devouring species of plants, and killing hundreds of millions of animals. Ahead of the Australian fire, the world was on alert after the fire devastated 25,000 square kilometers of the Amazon rainforest. However, before these fires, and before global warming, the world witnessed horrific fires, which destroyed cities and took hundreds of lives.

Summer 2021 fires

The late summer of this year was no different from past ones to the world, as forest fires hit many countries worldwide. Everyone hurried to join efforts to extinguish those using planes of various shapes, sizes and missions, given their reputation and ability to encircle major fires that erupt in forests, as well as for being able to reach rugged areas that firefighters cannot access. What are the most important aerial giants to extinguish and win over fires?

Recently, some countries have managed to put out the fires that stroke them, using their air arsenal consisting in speed and efficient specialized aircrafts. European air efforts intensified in launching firefighting flights to extinguish

the fires in Greece, Italy and North Macedonia. Morocco has also intervened with a squadron of specialized aircrafts in order to extinguish the fires in the oases of Zagora and the forest of the Chefchaouen region (northern part of Morocco) in a record time despite climatic factors such as wind and high temperature. Algeria on its part concluded firefighting aircraft lease deals to limit the disaster that befell it. All of these are evidence that progress by air in the war against fires that devour the forests has become an inescapable necessity for countries who wish to secure their people and their natural resources.

Canadair CL-415

When we talk about firefighting planes, the first name that

obligations such as wearing masks, achieving distancing and monitoring this through thermal cameras that lead to the detection of people infected with the Corona virus. The use of technology has spread to new services provided by the progress made by the digital sector, such as facial recognition technology, smart corridors, biometric systems to read data, and smart applications to facilitate dealing with passengers who are required to complete their trip procedures. Among these applications we can identify the health trust application, which was finalized and submitted to the Ministry of Health in the Kingdom of Saudi Arabia in cooperation with some government institutions and agencies, and the General Authority of Civil Aviation in the Kingdom

who could through a technical link allow the issuance of a passenger boarding pass to the plane if it was proven that he is immunized. This application requires disclosure of the health status of the traveller and the number of vaccine doses he has taken in order to be allowed to enter the airport as well.

Finally, the day will come when, thanks to technology and artificial intelligence's tools, airports will be able to identify every person circulating within its premises, and perhaps smart airports will revolutionize the travel experience in the near future. We will perhaps also see some airports providing security infrastructure through which travellers are screened from the door to the outer gate. This smart airport

infrastructure depends on end-point devices, communication systems, passenger traffic, ground handling loads, air traffic, security systems and more.

Airport officials and companies investing in operating them will also accelerate the adoption of technology and digital transformation.

This technology is available at all airports so that operations and travel can be achieved safely easily letting us enjoy the technology God has blessed us with, bearing in mind that the air transport industry and the aviation industry in general has been through hardships due to the spread of the pandemic (Covid 19) and cannot bear another shut down.

Qatar Airways: wing-pulling influence



The Doha-based company is the first to take off from Kabul since the Americans left. A veritable instrument of Qatari diplomacy, it plays a much larger role than that of a simple passenger carrier and has already made its mark during the health crisis.

An Airbus A350, branded Qatar Airways, taking off from Kabul airport on Thursday with around 100 passengers on board. It is the first civilian plane to take off from the Afghan capital after the departure of US forces on August 30. A random? Not really. Since the Taliban took power, Qatar has been at the forefront of negotiations with Europe and the United States. The national airline

provides after-sales service for political decisions in the emirate. Let's judge. Aeronautical engineers from Doha first began to rehabilitate the airport's infrastructure before, understandably, the company became the first civilian carrier to land its landing gear on Afghan tarmac. Without doubt the beginning of a series since Friday, a second flight again made the connection Kabul-Doha with, on board, 49 French nationals.

Smart airports and the future of travel



Attia bin Saeed Al-Zahrani
Master of Business Administration
General Authority of Civil Aviation
Kingdom Saudi Arabia

Not long ago, airport-goers were fascinated by the engineering designs of airports' buildings, and they were comparing the quality of airports in the world and their preference in terms of design, shape, luxury, space and other criteria that were considered important at the time. Nevertheless, with the growth in terms of number of passengers, more attention was driven to airports that provide the latest smart systems, thus airports assessment has changed compared to the past, rather focusing on the availability of those technological systems and the effectiveness of the airport in terms digital transformation.

Digital technology in airports aims to greatly ease and facilitate airport visitors journey and avoid them from standing in long queues in request of a service. At the same time, it aims to utmost accommodate the largest possible number of passengers with ease, under a smart interconnected technological management that aims to reduce density and accomplish the usual procedures for travel with ease.

In light of the rapid growth in the number of passengers, airport users

are travellers interested in geometric patterns and wonderful designs of airports, as much as they are interested in the availability of artificial intelligence systems in those airports, because of the important role that these devices play in facilitating the process of intelligent transformation of airports by increasing its ability to handle service delivery and manage operations.

What we are witnessing now is the development in some worldwide airports, and in particular airports of the Arab Cooperation Council countries, and more specifically in the Kingdom of Saudi Arabia. These developments have resulted in the General Authority of Civil Aviation's application of modern technology in airports to find solutions in order to raise the efficiency of services provided to travellers at airports, as well as achieving electronic leadership in the field of digital transformation generating thus positive results in terms of number of flights and passengers. It also adopted plans to develop a network of technically equipped airports inside the Kingdom in order to keep pace with the increase in air traffic, to raise the level of services and enhance the contribution to the economic growth of the country in general. It also embraced the airports of the Gulf Cooperation Council countries. Thus, within the Kingdom of Saudi Arabia smart technological solutions dominate all passenger transactions from the start of the flight to the end of the trip. Many airports were also distinguished by providing smart gates for identification, face print system and iris scanning, and also provided the easy use of smart phone applications, tablets and others, which makes us stand amazed and impressed by this accelerated spread of technology, that contributed to relieve travellers from lining up in queues. It has improved the travel experience, reduced the

burden of customer services, and most importantly, increased financial income.

During the past years, everyone can notice that the acceleration of growth in air traffic had led to a glut in the world's airports. It was thus necessary to find the solutions in order to face this steady growth trend so as to benefit everyone. This is where digital technology applies where it constantly helps improve the provision of services to travellers and ease their flow to airports from the start of the travel until they leave it. In this perspective, the head of SITA in Europe, a company directly involved in technology and digital innovation in the field of aviation and largely considered as one of the prominent experts in the field of travel industry technology, stated that in the year 2036 at the latest, the number of passengers will unexpectedly double in numbers and if airports do not keep pace with these rapid changes through developing and supporting technology and smart solutions' developers, these airports will suffer from a deficit in providing and meeting the requirements of travel and travellers.

Airports around the world have witnessed, due to the spread of the pandemic (Covid 19) and its subsequent developments, a fundamental change in an attempt to advance the air transport industry again at all levels, whether in terms of health, security or commercial measures. These radical changes were considered the largest of their kind in Airport's decades ago. In some countries' airports, independent robots dedicated to operational practices assistance, and providing artificial intelligence technology to check baggage, are clearly contributing to accelerating the process of security checks. They also help control the health requirements compliance for

Etihad Airways on path to recovery as operations grow



- Network capacity at 16.4 billion ASKs and expanding monthly
- One million passengers carried in first half of 2021
- Strong cargo results as tonnage increases by 44% and revenue by 56%
- EBITDA turns positive with continuous focus on cost control
- First airline in the world with 100% of operating crew vaccinated
- Sustainability at the core of airline's recovery

Abu Dhabi, United Arab Emirates (UAE) – Etihad Airways has announced operating and financial results for the first half of 2021, showing a progressive recovery across its business despite a slower than expected return to global air travel.

The airline carried one million passengers in H1 2021, with an average seat load factor of 24.9%. This represents an average 10% month-on-month growth in passenger volumes since Etihad restarted passenger operations in July 2020.

Network capacity in the first half of 2021 came in at 16.4 billion ASKs, and has grown steadily since the start of the year, with the airline operating almost 3,500 flights a month to 67 passenger and cargo destinations by the end of June 2021. Since the beginning of 2021, Etihad has launched or restarted operations to

10 destinations including the historic launch of scheduled services to Tel Aviv in April 2021.

As a result of new variants of the coronavirus affecting key travel markets in the Indian Sub-Continent and Europe, passenger revenue came in at US\$0.3 billion, down by 68% year-on-year from US\$1.0 billion. However, the dip in passenger revenue was offset by strong performance in cargo operations, with a 44% year-on-year increase in freight carried in H1 2021 (365,500 tonnes) and a 56% year-on-year increase in revenue (US\$0.8 billion).

Tony Douglas, Group Chief Executive Officer, said: "Every day, Etihad Airways is making up for lost ground. Despite the curveball of the Delta variant disrupting the global recovery in air travel, we have continued to ramp up operations and are today in a much better place than this time in 2020. As soon as destinations are added to the Abu Dhabi green list or UAE travel corridors, we are seeing a three to six-fold jump in bookings in some cases, showing there is a tidal wave of demand waiting to be unleashed. We are ready to welcome more guests on board to experience why Etihad is second to none when it comes to ensuring passenger wellbeing."

Throughout the first half of 2021, Etihad retained a singular focus on cost control, decreasing operating costs by 27% year-on-year from

US\$1.9 billion to US\$1.4 billion, supported by reduced capacity and volume-related expenses. Fixed overhead costs saw a significant improvement, reducing by 22% to US\$0.3 billion, while finance costs reduced by 22% owing to an ongoing balance sheet deleveraging. As a result, the airline managed to rebuild its liquidity position to pre-pandemic levels.

Overall, Etihad recorded a core operating loss of US\$0.4 billion for H1 2021 (half the loss of US\$0.8 billion in H1 2020), with EBITDA turning to a positive US\$0.1 billion from a negative US\$ 0.1 billion in the same period of 2020.

Adam Boukadida, Chief Financial Officer, said: "While market demand has been slower to recover than anticipated, our record cargo performance has continued to buoy the business. At the same time, we have continued to strengthen underlying fundamentals to place Etihad in a better position to maximise the value of passenger revenue as our volumes return. Our rock-solid credit rating has remained unwavering throughout the pandemic and was once again reaffirmed at 'A with a stable outlook' by Fitch in April 2021, serving as a clear sign of the long-term financial viability of our business. While the pandemic still poses challenges, Etihad is on the path to becoming a sustainable and profitable business."



technical initiatives, including this national product, the application of «Tawakkalna», and achieving the desired impact on various economic and social levels, which is in line with the Kingdom's vision 2030. This trend enjoys the support and guidance of His Highness the Crown Prince (may God protect him). The Chairman of the Board of Directors of SDAIA, went on to say that this distinguished cooperation will successfully result in the linkage and integration between the IATA Travel Pass application and the "Tawakkalna" application to activate the health passport, and for the Kingdom to become today one of the first countries in the world to succeed in linking IATA government platform.

His Excellency indicated that the success of the connection will contribute to supporting the efforts of government agencies in combating the Corona pandemic, by easily identifying the health status of travelers, and digitizing travel procedures to and from the Kingdom of Saudi Arabia.

For his part, His Excellency the President of GACA, Mr. Abdulaziz bin Abdullah Al-Duailej, explained that this cooperation with SDAIA comes within the organization of business, responsibilities, the level of services and setting a general framework for areas of cooperation between the two parties in the field of research and development, and benefiting from databases and

digital technologies. This as well as raising the efficiency of the quality of life for users of these platforms and initiatives related to facilitating travel procedures.

His Excellency stated that GACA seeks to support the «Tawakkalna» system and enhance its cooperation with the International Air Transport Association «IATA» to reach integrated digital solutions that encourage the return of air traffic and travel to and from the Kingdom and help improve the customer experience, whether traveling inside airports or in supporting logistics services that includes linking with other means of transportation and facilitating procedures to get to and from the plane, and covering an integrated and flexible trip for the customer.

Al-Duailej referred to the support of His Excellency the Minister of Transport and Logistics in implementing this initiative that links the "Tawakkalna" application with the IATA Health Passport

application, as it is a forerunner in linking the IATA international platform with the local government platform "Tawakkalna", with the aim of facilitating and automating travel procedures.

GACA is working with the International Air Transport Association to support private initiatives to restore international travel in a healthy and safe manner, and by working with national carriers where Saudi Arabian Airlines was a pilot partner in the development of the IATA passport issued by the International Air Transport Association (IATA).

It is worth noting that the "Tawakkalna" application contributes to improving the travel experience in partnership with the relevant authorities, by automating and facilitating travel procedures by linking border systems to the "Tawakkalna" application and real-time verification of the health status of travelers when issuing the boarding pass, which contributed to ensuring the status of the health passport for travelers with high reliability, to ensure the safety of passengers, prevent congestion and reduce gatherings at the airport. This in addition to the availability of all information related to travel in the health passport, which is a unified electronic document to facilitate the traveler's journey.



SDAIA and GACA sign an operational protocol agreement for areas of joint cooperation



The Saudi Authority for Data and Artificial Intelligence (SDAIA) and the General Authority of Civil Aviation (GACA) signed today an operational protocol agreement, which aims to establish a general framework for areas of cooperation between the two parties, and includes contributing to facilitating travel procedures and verifying the eligibility of health travelers according to international best practices of civil aviation legislation to protect the rights of travelers and stakeholders.

The agreement was signed on behalf of the Saudi Authority for Data and Artificial Intelligence by His Excellency the President of the Authority, Dr. Abdullah bin Sharaf Al-Ghamdi, and on behalf of GACA by His Excellency the President of GACA, Mr. Abdulaziz bin Abdullah Al-Duailej, at the headquarters of SDAIA in Riyadh.

GACA also signed a memorandum of cooperation and support to link the health passport in the «Tawakklna» application of the Saudi Authority for Data and Artificial Intelligence «SDAIA» with the International Air

Transport Association «IATA», which includes aspects related to facilitating travel procedures according to international best practices, and accepting the passport platform. This is an initiative to digitize health certificates from reliable sources and accredited laboratories through cooperation with airlines, and cooperation on linking the «Tawakklna» application with the IATA application, as the Kingdom is one of the first countries in the world that succeeded in linking a government platform with an international platform. Gaca aims to supports the «Tawakklna» system and enhances its cooperation with the International Air Transport Association (IATA) to reach integrated digital solutions that reflect the Kingdom's position in the field of digital transformation, and encourage the return of air traffic and travel to and from the Kingdom. This in addition to the role of this initiative in the rapid recovery of air transport in the Kingdom and the world as well (tourism).

The memorandum was signed on behalf of GACA by the Assistant

Chief Executive Officer for Operations, Sulaiman bin Ahmed Al-Bassam, and by the International Air Transport Association (IATA) Vice President for Africa and the Middle East, Mr. Kamel Hassan Al-Awadi.

For his part, His Excellency the President of SDAIA, Dr. Abdullah bin Sharaf Al-Ghamdi, welcomed the existing cooperation between «SDAIA» and GACA which is in line with the directives of the wise leadership (may God support them). Furthermore, its support for all technical initiatives that support digital transformation to facilitate the lives of citizens and residents and visitors alike, as this contributed to the Kingdom being at the forefront of the world and the most successful in harnessing technology to confront the Corona pandemic and its repercussions, and to assure the whole world that the safety of human and wellbeing are at the forefront of its priorities.

His Excellency stressed that government integration between various government agencies has contributed to the success of

of expertise in metallic airframes, modular supplies, fabrication, assembly and design of operating equipment for the general aviation sector, in addition to our world-class maintenance and repair capabilities of planes».

The PC-12 NGX, with its latest engine and avionics technology, is the most advanced single-engine turboprop aircraft ever, backed by an exceptional safety record of more than eight million flight hours and Pilatus customer service.

This project, with an investment value of more than 180 million dirhams (17 million euros), envisages the construction of a new plant on an area of 16,000 square meters, which will host the PC-12 aircraft body assembly line, at the technology pole of Nouaceur. In order to provide the qualified resources needed to complete the PC-12 programme, cooperation with the Aviation Professions Institute has been strengthened.

Who is Pilatus Corporation?

Pilatus Aircraft is a Swiss aircraft manufacturer headquartered in Stans and employs approximately 1,100 employees. Its name is due to the presence of the company's factories at the foot of the Swiss mountain Pilatus.

Pilatus Aircraft is distinguished

by its single-wheel drive models intended for commercial, business and leisure aviation use.

Pilatus was founded on December 16, 1939. In March 1940, it began construction of the production halls and in June of the same year, it continued its success with the construction of a second assembly hall in 1956. The Pilatus P-3 was also developed in 1973. In 1993, Pilatus subcontracted Jetstream and Eurocopter.

In 1996, sales company Pilatus Business Aircraft Ltd was incorporated in Denver, USA, and Pilatus Maintenance became a different division. In 1998, Pilatus sold its British subsidiary Pilatus Britton Norman.

In 2001 Pilatus crossed the 1,000-employee mark, and in 2013 Pilatus Aircraft established Pilatus Aircraft Industry (China) Co., Ltd. in Chongqing in order to invest the Chinese market.

About SABCA Group

The SABCA Group operates from three Belgian regions (Brussels, Charles-Robefalonia and Leumen in Flanders), as well as Casablanca, Morocco.

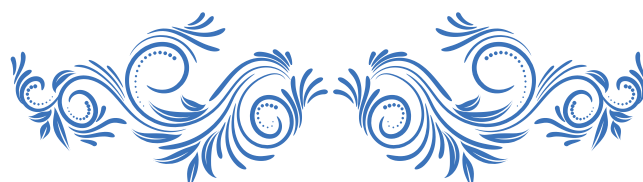
Currently, SABCA draws on a wide range of expertise accumulated over 100 years of experience in the design, manufacture, maintenance and qualification of large and highly complex

components of aircraft and space launchers.

Its customers and partners belong to the elite of the aerospace industry. SABCA provides a full range of services for the civil, aerospace and military aviation markets. It has recently expanded into the commercial autonomous systems market, as a provider of quality integrated solutions for the aerospace industry.

The SABCA Group belongs to the unique Blueberry industrial system in the Belgian aerospace industry, which is owned by Sabena Aerospace Holdings and the Belgian Federal Shareholding and Investment Company. Through its subsidiaries, the Blueberry Group is active in the design, development and manufacture of aerospace equipment, aircraft maintenance services and solutions to promote the sustainable development of the entire industry, allowing the group to meet the professional needs of its customers from start to delivery.

The Blueberry Group includes four sites (Zaventem, Haren, Gosselies and Lummen), is present in more than 10 countries worldwide, has more than 1,200 associates in Belgium and abroad, and achieves a cumulative turnover of 250 million euros.



The Kingdom of Morocco inaugurates a factory for assembling aircraft structures



The Kingdom of Morocco inaugurates a factory for assembling aircraft structures

Last month, the Moroccan Ministry of Industry and Trade announced the signature of a contract with two Belgian and Swiss companies, specialized in aviation, on the establishment of a factory for the assembling PC-12 airframes in Casablanca.

A joint statement by the Moroccan ministry and the Belgian company «SABCA», which is active through its branch in the Moroccan market, preceded the announcement.

The ministry said that «the Belgian company Sabca and the Swiss aircraft manufacturer Pilatus have signed a contract for the complete assembly of the PC-12 airframe, and for that purpose they will build a factory on an area of 16,000 meters in Casablanca, with an investment worth 180 million dirhams (18 million dollars).»

He considered that «the signature of this contract marks the beginning of a new, long-term partnership between SABCA and Pilatus, and represents an important stage, allowing them to benefit from the industrial system of aerospace in Morocco.»

He pointed out that «the contract provides for the assembly of aircraft structures, wings and flight controls, including the installation of electrical wiring.»

SABCA Group will deliver these key components of the aircraft to the final assembly chain in Switzerland, where they will be integrated with the rest of the aircraft's systems, engine and cabin interior.”

The statement added: «The first assembly of airframes and wings in the new industrial unit of the Sabca Group in Casablanca, will be ready for delivery to the final assembly line in Switzerland, by the end of 2022.»

The PC-12 is a unique aircraft that can land on an unprepared runway, and is versatile enough to perform various tasks, from operational transport, cargo and air ambulance or government missions.

Since its first flight in 1994, it has been able to remain the best-selling aircraft in its class until today, with more than 1,800 copies delivered, according to the statement.

For his part, the President and General Manager of the SABCA Group, Mr. ThibaultJongen said, “We are proud and honored to have been chosen by PILATUS to contribute to the realization of this very important project.” This is the result of a high-level teamwork and marks the beginning of the cooperation between Pilatus and SABCA. It also reflects our expertise and competitiveness in the region. He added, “SABCA is proud to provide a broad range

September 2021

**COMMISSION IMPLEMENTING REGULATION (EU) 2021/1123 of 8 July 2021
suspending commercial policy measures concerning certain products from the United States of
America imposed by Implementing Regulation (EU) 2020/1646 following the adjudication of a trade
dispute under the Dispute Settlement Understanding of the World Trade Organization**

THE EUROPEAN COMMISSION,

Having regard to the Treaty on the Functioning of the European Union,

Having regard to Regulation (EU) No 654/2014 of the European Parliament and of the Council of 15 May 2014 concerning the exercise of the Union's rights for the application and enforcement of international trade rules and amending Council Regulation (EC) No 3286/94 laying down Community procedures in the field of common commercial policy in order to ensure the exercise of the Community's rights under international trade rules, in particular those established under the auspices of the World Trade Organization (1), and in particular paragraph 3 of Article 7 thereof,

Whereas:

(1) On 7 November 2020, the Commission adopted Implementing Regulation (EU) 2020/1646 (2) on commercial policy measures concerning certain products from the United States of America (the United States) following the adjudication of a trade dispute under the Dispute Settlement Understanding of the World Trade Organization (WTO) that provides for the application of additional customs duties on imports into the Union of a number of products originating in the United States.

(2) Recital 9 of Implementing Regulation (EU) 2020/1646 provides that the Commission intends to suspend the application of the Regulation in case of suspension by the United States of the countermeasures against imports of certain products from the European Union, in relation to the WTO disputes on large civil aircraft.

(3) On 9 March 2021, following an understanding reached with the United States to mutually suspend all measures for a period of four months, the Commission adopted Implementing Regulation (EU) 2021/425 (3) suspending commercial policy measures concerning certain products from the United States of America imposed by Implementing Regulation (EU) 2020/1646 following the adjudication of a trade dispute under the Dispute Settlement Understanding of the World Trade Organization which suspended the application of Implementing Regulation (EU) 2020/1646 until 10 July 2021.

(4) On 15 June 2021, Executive Vice President Valdis Dombrovskis and U.S. Trade Representative Katherine Tai reached an understanding on a cooperative framework for large civil aircraft, whereby 'each side intends to suspend application of its countermeasures for a period of 5 year'.

(5) In accordance with Article 7(3) of Regulation (EU) No 654/2014, 'where it is necessary to make adjustments to commercial policy measures adopted under the Regulation, subject to Article 4(2) and (3), the Commission may introduce any appropriate amendments in accordance with the examination procedure referred to in Article 8(2)'.

(6) The measures provided for in this Regulation are in accordance with the opinion of the Trade Barriers Committee, established by Regulation (EU) 2015/1843 of the European Parliament and of the Council (4),

HAS ADOPTED THIS REGULATION:

Article 1

The application of Implementing Regulation (EU) 2020/1646 is hereby suspended for a period of five years from 11 July 2021. Accordingly, without prejudice to any further suspension or modification, including earlier reinstatement, the duties provided for in Implementing Regulation (EU) 2020/1646 shall again apply with effect from and including 11 July 2026.

Article 2

This Regulation shall enter into force on 11 July 2021.

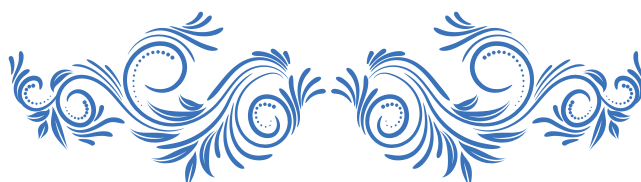
This Regulation shall be binding in its entirety and directly applicable in all Member States.

Done at Brussels, 8 July 2021.

For the Commission

The President

Ursula VON DER LEYEN



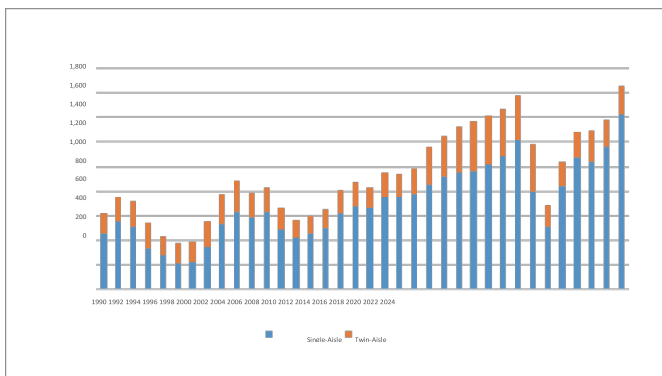


Chart No. 1 shows the evolution of orders for Airbus and Boeing aircrafts over the past thirty years, where we can note the size of the decline since 2019.

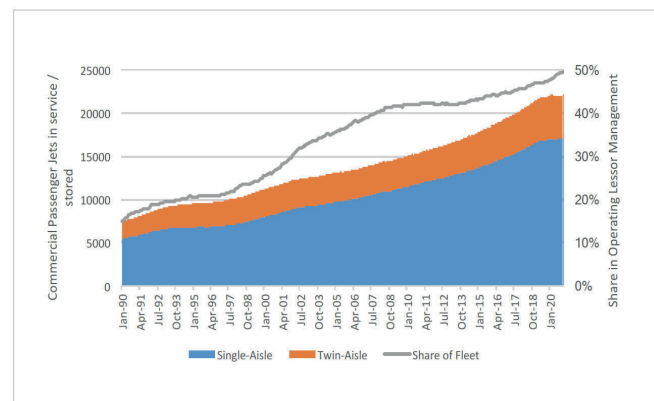
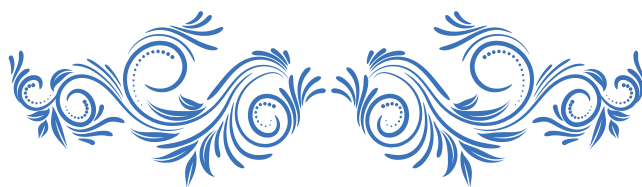


Chart No. 2 indicates that the number of aircrafts that will be delivered according to orders will not reach the level achieved in 2018, before 2025, with an increase in the share of single-aisle aircraft.

For its part, and after the ARJ 521 aircraft were delivered and operated in Chinese domestic airlines, COMAC, the Commercial Aircraft Corporation of China, Ltd announced that the first C 919 aircraft would be delivered to a Chinese air carrier following its certification before the end of the year. This plane competes with the Boeing 737 and Airbus A320. COMAC also announced that it has begun manufacturing the C929, which competes with the Boeing 787 and the Airbus A350.





EU-USA Agreement on large civil aircraft

By reaching the agreement on large civil aircraft, the European Union and the United States of America marked a significant waypoint throughout ending the longest trade dispute in the history of the World Trade Organization, which lasted for nearly seventeen years. This agreement coincides with the peak of the unprecedented and on going crisis that stroke



the air transport sector, as a result of the outbreak of the Corona 19 pandemic, and after many carriers retreated their orders for the acquisition of new aircrafts, and the Chinese projects for designing same model aircrafts predicting the arrival of a new competitor in the large civil aircraft market. The agreement was signed by Catherine Tay, US Trade Representative, and Valdis Dombrovskis, Executive Vice President of the European Commission.

The two sides intend to strengthen their relations in the large civil aircraft sector by moving to a more cooperative and consultative relationship with the aim of raising the level of performance, dealing with common challenges, overcoming long-standing differences, and avoiding future conflicts. To this end, they agreed on the following general principles to guide their cooperation in this sector:

- 1- Forming a working group on large civil aircraft that meets at least every six months, and hold an annual consultative meeting among their respective Ministers of Commerce.
- 2- This team works on resolving disputes that may arise between the two parties.
- 3- Financing for civil aircraft producers shall be in accordance with market conditions.

4- The process of providing funding for research and development to aircraft producers is carried out in an open and transparent manner, and the results of this funding are made available and within the limits permitted by law. The refusal of each party to provide any funding to civil aircraft producers may negatively affect the other party.

5- Each party shall cooperate in the joint analysis and addressing the practices of third parties that may harm their production of large civil aircraft, within the framework of the work of the aforementioned working group.

6- Suspending the application of countermeasures by both sides for a period of five years.

7- Continuing to discuss the handling of the pending support measures.

The dispute over grant making to Boeing and Airbus dates back to the 1970s, when competition began in the marketing of aircrafts manufactured by these two companies. Subsequently, each of them submitted complaints to the World Trade Organization alleging that the grants were illegal and demanded compensation for material damages resulting from this. Even the agreements that resulted in the negotiations between the American and European authorities did not manage to put an end to the grudge.

6. **Africa:** 34.3 million passengers, down 65.7% over 2019

• The **top five airlines** ranked by total scheduled passenger kilometers flown, were:

1. American Airlines (124 billion)
2. China Southern Airlines (110.7 billion)
3. Delta Air Lines (106.5 billion)
4. United Airlines (100.2 billion)
5. China Eastern Airlines (88.7 billion)

• The **top five route areas**** by passenger demand (RPKs), with the largest drop being seen in routes within the Far East:

1. Within Europe (290.3 million, down 70.7% from 2019)
2. Europe - North America (122.9 million, decreased 80.4% from 2019)
3. Within Far East (117.3 million, a decrease of 84.1% from 2019)
4. Europe - Far East (115.3 million, a decrease of 79% from 2019)
5. Middle East - Far East (104 million, down 73.6% from 2019)

• The **top five domestic passenger airport-pairs** were all in Asia and outperformed top international routes as domestic

recovery returned faster, particularly in China:

1. Jeju - Seoul Gimpo (10.2 million, up 35.1% over 2019)
2. Hanoi - Ho Chi Minh City (5.9 million, an increase of 54.3% from 2019)
3. Shanghai-Hongqiao - Shenzhen (3.7 million, up 43.4% from 2019)
4. Beijing-Capital - Shanghai-Hongqiao (3.6 million, increased by 11.8% from 2019)
5. Guangzhou - Shanghai-Hongqiao (3.5 million, up 41.2% from 2019)

• The **top five nationalities***** traveling by air (international) were:

1. United States (45.7 million, or 9.7% of all passengers)
2. United Kingdom (40.8 million, or 8.6% of all passengers)
3. Germany (30.8 million, or 6.5% of all passengers)
4. France (23.3 million, or 4.9% of all passengers)
5. India (17.4 million, or 3.7% of all passengers)

Cargo

• Air freight was the bright spot in air transport for 2020, as the market adapted to keep goods moving—including vaccines, personal protective equipment (PPE) and vital medical supplies—despite the massive drop in capacity from the bellies of passenger aircraft.

• Industry-wide available cargo tonne-kilometers (ACTKs) fell 21.4% year-on-year in 2020

• This led to a capacity crunch, with the industry-wide cargo load factor up 7.0 percentage points to 53.8%. This is the highest value in the IATA series started in 1990.

• At the end of the year, industry-wide cargo tonne-kilometers (CTKs) had returned close to pre-crisis values. However, the yearly decline in cargo demand (CTKs) was still the largest since the Global Financial Crisis in 2009, at a sizeable 9.7% year-on-year in 2020.

• The top five airlines ranked by scheduled cargo tonne-kilometers (CTKs) flown were:

1. Federal Express (19.7 billion)
2. United Parcel Service (14.4 billion)
3. Qatar Airways (13.7 billion)
4. Emirates (9.6 billion)
5. Cathay Pacific Airways (8.1 billion)

Airline Alliances

• Star Alliance maintained its position as the largest airline alliance in 2020 with 18.7% of total scheduled traffic (in RPKs), followed by SkyTeam (16.3%) and oneworld (12.7%).

Airline Industry Statistics Confirm 2020 Was Worst Year on Record



The International Air Transport Association (IATA) released the IATA World Air Transport Statistics (WATS) publication with performance figures for 2020 demonstrating the devastating effects on global air transport during that year of the COVID-19 crisis.

- 1.8 billion passengers flew in 2020, a decrease of 60.2% compared to the 4.5 billion who flew in 2019
- Industry-wide air travel demand (measured in revenue passenger-kilometers, or RPKs) dropped by 65.9% year-on-year
- International passenger demand (RPKs) decreased by 75.6% compared to the year prior
- Domestic air passenger demand (RPKs) dropped by 48.8% compared to 2019
- Air connectivity declined by more than half in 2020 with the number of routes connecting airports falling dramatically at the outset of the crisis and was down more than 60% year-on-year in April 2020
- Total industry passenger revenues fell by 69% to \$189

billion in 2020, and net losses were \$126.4 billion in total

- The decline in air passengers transported in 2020 was the largest recorded since global RPKs started being tracked around 1950

“2020 was a year that we’d all like to forget. But analyzing the performance statistics for the year reveals an amazing story of perseverance. At the depth of the crisis in April 2020, 66% of the world’s commercial air transport fleet was grounded as governments closed borders or imposed strict quarantines. A million jobs disappeared. And industry losses for the year totaled \$126 billion. Many governments recognized aviation’s critical contributions and provided financial lifelines and other forms of support. But it was the rapid actions by airlines and the commitment of our people that saw the airline industry through the most difficult year in its history,” said Willie Walsh, IATA’s Director General.

Key 2020 airline performance figures from WATS

Passenger

- Systemwide, airlines carried 1.8 billion passengers on scheduled services, a decrease of 60.2% over 2019
- On average, there was a \$71.7 loss incurred per passenger in 2020, corresponding to net losses of \$126.4 billion in total

- Measured in ASKs (available seat kilometers), global airline capacity plummeted by 56.7%, with international capacity being hit the hardest with a reduction of 68.3%

- Systemwide passenger load factor dropped to 65.1% in 2020, compared to 82.5% the year prior

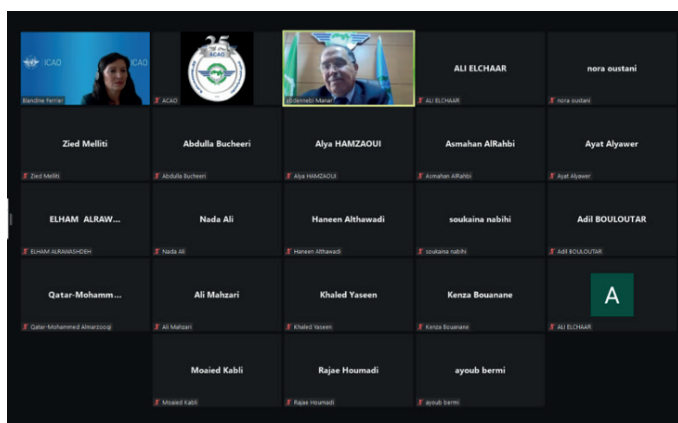
- The Middle East region suffered the largest proportion of loss for passenger traffic* with a drop of 71.5% in RPKs versus 2019, followed by Europe (-69.7%) and the Africa region (-68.5%)

- China became the largest domestic market in 2020 for the first time on record, as air travel rebounded faster in their domestic market following their efforts to control COVID-19

- **The regional rankings** (based on total passengers carried on scheduled services by airlines registered in that region) are:

1. **Asia-Pacific:** 780.7 million passengers, a decrease of 53.4% compared to the region’s passengers in 2019
2. **North America:** 401.7 million passengers, down 60.8% over 2019
3. **Europe:** 389.9 million passengers, down 67.4% over 2019
4. **Latin America:** 123.6 million passengers, down 60.6% over 2019
5. **Middle East:** 8 million passengers, a decrease of 67.6% over 2019

A joint workshop between the ICAO Regional Bureau for Europe and the North Atlantic and the Arab Civil Aviation Organization via video conference on the “Central Registry of the Carbon Offsetting and Reduction Scheme in International Aviation (CCR CORSIA)”



Rabat- The Arab Civil Aviation Organization organized, on September 29, 2021, a joint workshop with the International Civil Aviation Organization Regional Bureau for Europe and the North Atlantic on the «Central Registry of the Carbon Offsetting and Reduction Scheme in International Aviation (CCR CORSIA)», via video conference. This workshop was dedicated to the contact points of the CORSIA plan in Arab countries. It benefited 26 participants from 12 member states of the organization, representing aviation authorities and airlines.

This workshop reviewed the CORSIA CCR-Plan Central Registry, which is one of the five «implementation elements» under the CORSIA Plan, mainly how to use this application to store information and data about the «CORSIA» plan on aircraft operators, verification bodies and CO2 emissions. During this workshop, some issues and challenges faced by the CORSIA contact points for the introduction of carbon dioxide emissions data arising from international flights were also discussed, after the review of the operators' reports and the approved reports by the audit companies filed in the ICAO Central register.

This workshop falls within the framework of the joint work plan between the Arab Civil Aviation Organization and the ICAO Regional Bureau for Europe and North Atlantic, with the aim of contributing to capacity building and providing support and technical assistance to Member States.

Training course within the Aviation Security Project for Africa, Asia and the Middle East (CASE PROJECT) on public area security

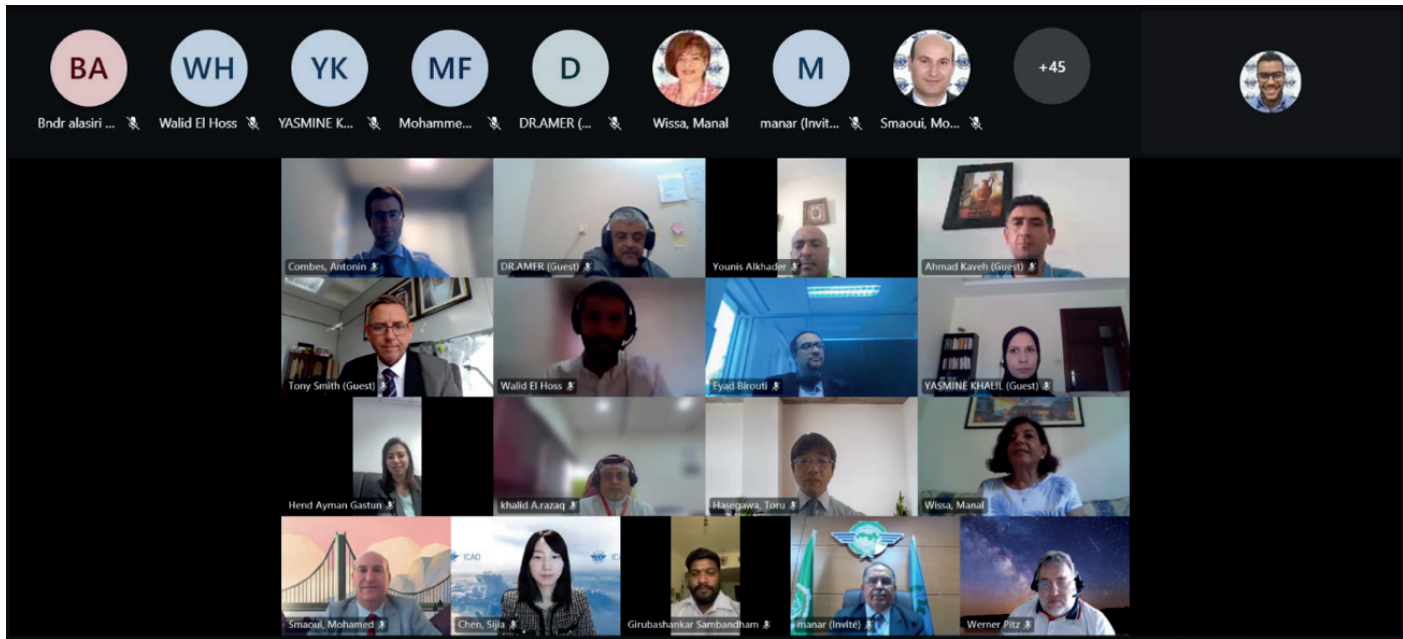


Rabat, the Arab Civil Aviation Organization hosted at its headquarters a training course within the European Aviation Security Project for Africa, Asia and the Middle East (CASE PROJECT II), on public area security. The course which took place from 27 to 29 September 2021, benefitted the managers of the General Directorate of Civil Aviation of the Kingdom of Morocco a during the period from 27 to 29 September 2021 .

The hosting of this session in partnership with the Aviation Security Project for Africa, Asia and the Middle East (CASE PROJECT) falls within the commitments and efforts of the Arab Civil Aviation Organization with the aim of contributing to raising awareness and spreading the culture of civil aviation security and enhancing the participants' capabilities to familiarize with the best practices in order to enhance civil aviation security.



Webinar on Air Transport Data Analysis



At the kind invitation of the International Civil Aviation Organization (ICAO Bureau in Cairo), the Arab Civil Aviation Organization participated in a symposium on the analysis of air transport data, via distance communication technology, on 28 and 29 September 2021.

The main idea behind this symposium was to invite all relevant stakeholders (States, Airlines, International Organizations and Industry) to assess the current trends and future prospects of the industry, both globally and at the level of the Middle East region, as well as drive focus on the latest applications in terms of data analysis, to highlight its importance in decision-making in times of crisis.

This symposium witnessed the participation of more than 60 representatives of civil aviation authorities in the Middle East, international and regional organizations, as well as specialized institutions.

During the opening session, H.E. Eng. Abdennebi Manar, Director General of the Arab Civil Aviation Organization, pointed out that air transport compared to other means of transport, is characterized by its speed, efficiency, regularity and high level of safety, relying on international standards at the institutional, organizational, financial and technical levels. However, although it lies on those basic principles, the air transport system is still called to constantly adapt to the evolution of its international environment.

Same need for constant evolution is required for the

databases created by all the actors in air transport, especially since the development of information and communication technologies has made it possible to provide tools and applications that allow the processing of large databases, with high accuracy and in very short time. This is the case with Big Data, the topic of this symposium.

The international community is actively working to implement this concept in all social and economic activities, and the pandemic that has hit us for more than a year and a half has reinforced its acceleration in particular and digitalization in general.

To face the pandemic and its multiple variants, it is worth mention that it is not yet easy for the air transport actors to make decisions regarding the gradual operation of their resources in an optimal way for the coming months and years.

Thus, the need for tracking periodic forecasts for the future development of air traffic thanks to the efforts of daily statisticians, to allow governments, operators and financial institutions to have a clearer view of the air transport recovery.

This two-day symposium included presentations on the development of air transport globally and regionally and future expectations, as well as tools and applications that help advance the process of big data analysis in the field of civil aviation.

The Arab Civil Aviation Organization participates in the work of the fifth distance meeting of the heads and general managers of civil aviation authorities in the countries affiliated the ICAO office in the Middle East

The Arab Civil Aviation Organization participated in the works of the fifth teleconference meeting of the heads and general managers of civil aviation authorities in the countries affiliated to the ICAO Office in the Middle East, on 21 and 22 September 2021.

This session was attended by the heads of the civil aviation authorities of the Member States, the Secretary-General of the International Civil Aviation Organization, and the secretaries/directors-general of regional civil aviation organizations.

During this session, the participants were briefed on the progress and developments in the air transport system in relation with the impact of the Corona pandemic at the local, regional and international levels. Presentations were made on the current progress in the work of the ICAO Council's Air Transport Recovery Task Force, which is COVID-19 Testing and Vaccination, Public Health Corridors, Cargo and AIPAC Training Programs. A report on development in air transport and the measures that were undertaken was also submitted to the Member States.

The Secretary-General of the Arab Air Carriers Organization gave a joint presentation with the Arab Civil Aviation Organization on the decision of the Economic and Social Council of the League of Arab States to establish a working group to work on standardizing the procedures for registration and approval of vaccines and their use among Arab countries, in a way that contributes to enhance the recovery of tourism, aviation and transport among Arabian countries. This team includes representatives from the General Secretariat of the League, the Arab Tourism Organization, the Arab Civil Aviation Organization, the Arab Air Carriers Organization and the International Air Transport Association.

In his speech during this session, the Director General of the Arab Civil Aviation Organization praised what was stated in the speech of His Excellency the ICAO Secretary General, Juan Carlos Salzar, especially with regard to the efforts made at the level of the ministerial councils of



the League of Arab States, as well as at the level of the ICAO General Secretariat and the Cairo Bureau. He also briefed the attendees on the role played by the Arab Civil Aviation Organization in coordinating the participation of Arab civil aviation authorities at the high-level conference programmed in October 2021, in accordance with the mechanism approved by the Twenty-sixth General Assembly, i.e the presentation during the conference of all working papers emanating from all member states He also informed the audience of the ongoing coordination with similar regional organizations and partner countries and organizations.

His Excellency took this opportunity to brief the meeting on the Rabat statement, which was issued by the General Assembly of the Arab Civil Aviation Organization at the conclusion of its twenty-sixth session on 1 July 2021, regarding the measures taken to confront the emerging coronavirus pandemic and ways of recovery for the civil aviation, noting that this statement will be presented to the the aforementioned ICAO conference.

It is worth mentioning that this meeting was attended by 140 participants, 17 countries and 7 international and regional organizations.

The Arab Civil Aviation Organization organizes a training course on «Air Transport Risk Management» in Cairo



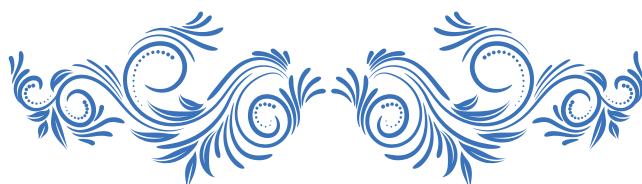
Under the patronage of His Excellency the Minister of Civil Aviation of the Arab Republic of Egypt, the Arab Civil Aviation Organization organizes a training course in the field of civil aviation. ACAO has launched three courses during respectively for the months of September, October and November.

Dr. Engineer Ashraf Noir, President of the Civil Aviation Authority of the Arab Republic of Egypt, opened the first course on September 19, 2021 under the title "Air Transport Risk Management." His Excellency welcomed the representatives of the member states participating in the course knowing that part of them joined virtually. His Excellency thanked the Arab Civil Aviation Organization for its continuous cooperation with the Civil Aviation Authority of the Arab Republic of Egypt. Mr. Khaled Antar, the air transport expert of the organization, conveyed greetings and thanks of Mr. Eng. Abdennebi Manar, Director General of

the Organization, to His Excellency the Minister of Civil Aviation and His Excellency Dr. Engineer, Head of the Civil Aviation Authority for their permanent cooperation with the Arab Civil Aviation Organization in order to ensure the progress and development of civil aviation sector in the Arab countries.

The course aims to study the risks and crises that stroke in the field of air transport and allow participants with the necessary tools to develop plans in order to avoid these risks and crises as well as acquire the lessons learned from previous crises.

The lectures will be delivered by Dr. Osama Daoud, Professor of Crisis Management, participating in the course in attendance and remotely. 45 participants from the Republic of Tunisia, the Kingdom of Saudi Arabia, the Iraqi Republic, the Sultanate of Oman, the State of Palestine, the Kingdom of Morocco and the Arab Republic of Egypt attended the first course.





In partnership with the Arab Civil Aviation Organization, the International Civil Aviation Organization (ICAO), represented by the General Secretariat in Montreal and its Cairo Bureau, organized a symposium on the 7th freedom of air Cargo liberalization, via teleconference, on July 6, 2021.

This symposium witnessed the participation of more than 100 representatives of civil aviation authorities, international and regional organizations and companies specialized in the field of air cargo.

In his opening speech at this symposium, His Excellency the Director General commended the efforts made by the International Civil Aviation Organization in cooperation with regional organizations, including the Arab Civil Aviation Organization, for the restart and recovery of the air transport activity. His Excellency also commended the organizers of the symposium for the efforts behind its success.

His Excellency pointed out the importance of the role of air transport in achieving sustainable development goals and its humanitarian role, which is reflected in the third goal of the sustainable development goals, «good health and well-being». This role was evident during the Corona pandemic, and clearly achieved through the assistance provided by the aviation sector in the transfer of aid and medical devices but also the transfer of vaccines due to their nature, as far as the transportation operations are concerned. His Excellency also explained that the civil aviation sector is one of the most committed sectors in terms of implementing public health measures, which helps a lot in preventing the spread of pandemics.

His Excellency also referred to the final statement of the General Assembly of the Arab Civil Aviation Organization at its 26th ordinary session, the «Rabat Statement», which called on Arab countries to continue to communicate and coordinate with relevant health authorities to publish the criteria on which their travel procedures are based during the COVID19 pandemic, while taking into account the CART guidelines. These endeavors are meant to guarantee mutual recognition of health certificates with other countries and/or groups of countries. The

The 7th freedom of air Cargo liberalization

statement also urges the lifting of travel restrictions, taking into account the various risk-based guidance issued by the World Health Organization, in relation to health measures related to international passage, including clear recommendations on approaches to testing or vaccination while avoiding quarantine procedures for travelers, and bearing in mind recent developments in terms of the deployment of COVID-19 vaccines and guaranteed immunity from previous infection.

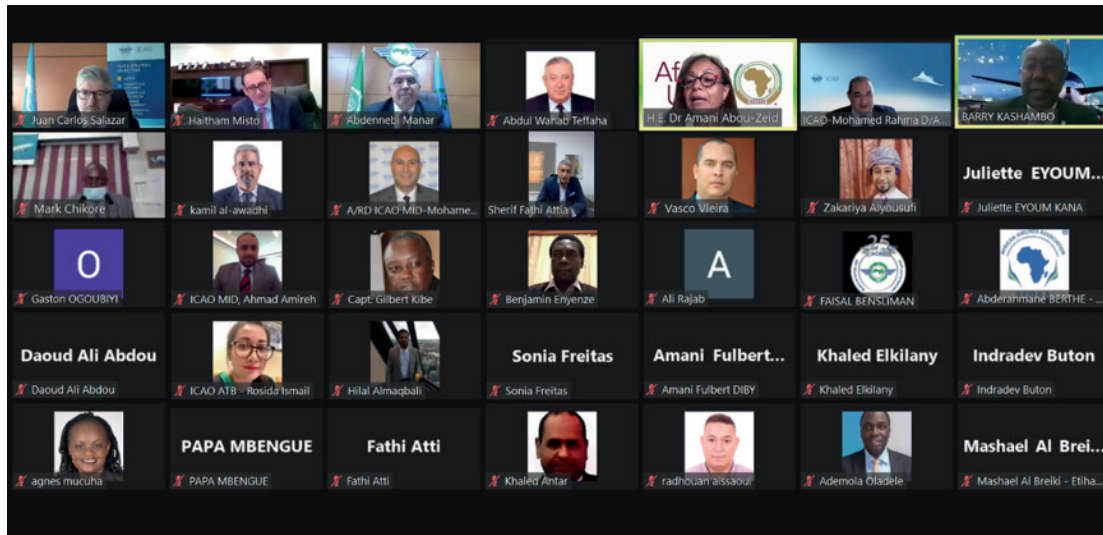
His Excellency declared that the statement also calls for the adoption of public health corridors as a temporary solution for countries that agree on common standards for travel and health measures, emphasizing that air service operations between those countries must be based on the current agreed air transport arrangements.

Mr. Khaled Mohamed Antar, the air transport expert of the organization, gave a presentation on the 7th freedom of air cargo liberalization. He addressed the importance of air freight, especially in the Arab world, the economic impact of the Corona pandemic, the efforts of the League of Arab States to liberalize trade between Arab countries, the efforts of the Arab Air Organization Civil in order to liberalize air transport of passengers and goods between Arab countries, as well as the advantages of liberalizing air transport of passengers and goods.

This symposium concluded on the following :

- The Arab Civil Aviation Organization, with the support of the International Civil Aviation Organization, will facilitate more discussions among the countries of the region with the aim of determining the best approach to implementing the rights of transport, including the seventh freedom for all goods, and facilitate for countries to taking of the necessary measures for this purpose, while advancing their implementation among these countries. This is to be done in cooperation with other regional organizations particularly regarding work methods to be adopted in order to advance the activation of the Seventh Freedom of air cargo operations, according to Recommendation No. 16 of the CART team on both the short and long term.
- Industry stakeholders shall provide countries with input on shipping needs – particularly for the distribution of vaccines and medical supplies (for example, personal protective equipment), including commercial goods – helping countries respond through regulatory provisions.
- Stakeholders should examine the link between expanded transportation rights for all cargo operations and trade facilitation, and accordingly collaborate in developing regional and global policies that will enable economic recovery during the COVID-19 pandemic.
- Encouraging the MENA region to engage other regions, including AFCAC/AFRAA, on enhancing the Seventh Freedom of Air Cargo capabilities and leveraging the LACAC model.

Symposium on Promoting and Harnessing the Benefits of Liberalization



At the invitation of the International Civil Aviation Organization (ICAO, Nairobi), the Arab Civil Aviation Organization (ACAO) participated on August 30 and 31, 2021, through video teleconference, in a symposium on promoting and harnessing the benefits of the liberalization of air transport services.

This symposium was attended by more than 240 representatives of 57 civil aviation authorities of Africa and the Middle East, 13 international and regional organizations, as well as banking institutions. During the opening session, which included interventions by H.E. Mr. Juan Carlos Salazar, Secretary-General of the International Civil Aviation Organization (ICAO), and H.E. Mrs. Amani Abu Zeid, Commissioner of Infrastructure and Energy of the African Union Commission, HE Engineer Abdul Nabi Manar, Director-General of the Arab Civil Aviation Organization (ACAO), noted the mobilization of the international community to focus on managing the crisis resulting from the COVID-19 pandemic at the outset, and secondly the involvement of all its components in developing a global approach to restarting and recovery, including civil aviation authorities, international and regional organizations, the air transport industry as well as professional associations.

His Excellency also pointed out that the League Of Arab States is working hard to support the recovery of the economies of member states, including the travel and tourism sector, especially at the level of the councils of ministers of health, transport and tourism.

He stressed the need for continued coordination and consultation to reach consensus on the challenges facing us, and to find new solutions that will help the policies of Arab and African governments to develop the sector we are promoting, that will respond to the aspirations of international air transport users, and support the operation of our airlines, including joining international conventions and protocols that will strengthen and develop legal frameworks that contribute to the growth of their activities, and enhance cooperation and integration between these companies in terms of training, recruitment and optimal use of all gains in general.

The two-day symposium provided a forum for the exchange of ideas and information, as well as for the exchange of experiences among regulatory policymakers and air transport, industry representatives, aviation professionals and other stakeholders from the African and Middle East regions in particular.

Finally, the Symposium concluded with a statement calling on States, international and regional organizations and financial institutions to continue their efforts to meet the challenges of COVID-19 and to restore aviation activity, to align themselves with the regional regulatory framework for air transport, cross-border cooperation and investment in airlines, to avoid raising fees or imposing new charges as they have a negative impact on the sustainability of air transport, as well as to stimulate investments in financing the development of aviation infrastructure.

investment development frameworks in the Arab region, developments in the Common Arab Electricity Market agreements, and the request of the United Arab Emirates to host the 28th session of the Conference of Parties in the United Nations Framework Convention on Climate Change (COP 28), in addition to discussing the periodic economic themes: Support for the Palestinian economy, the Arab Consolidated Economic Report for 2021 and the Unified Arab discourse of the 2021 Annual Joint Meeting of the International Monetary Fund and the World Bank, topics on Arab joint action organizations and institutions, and reports and decisions of ministerial councils, where the report and recommendations of the 30th Meeting of the Committee of Organizations for Coordination and Follow-up of the Economic and Social Council were approved, particularly the plan and budgets of specialized Arab organizations for fiscal year 2022.

The Council also discussed strengthening Arab cooperation in the field of food security, as well as reviewing the experience of the Hashemite Kingdom of Jordan on the national window of trade with Arab countries.

On the social front, the Council discussed items on the specific committees of the Economic and Social Council. Among the most prominent topics before the current

session of the Council was the establishment of the Council of Arab Ministers responsible for education affairs, submitted at the request of the Hashemite Kingdom of Jordan, to continue to strengthen Arab efforts to address the

social and economic repercussions of the Covid-19 pandemic and its negative impact on workers in the fields of tourism and air transport. The Council approved a proposal for Arab general principles to standardize the procedures for registration, adoption and use of vaccines among Arab States, thus contributing to the revival of tourism, aviation and transport among Arab States, an item submitted by the Arab Civil Aviation Organization, the Arab Tourism Organization and the Arab Air Transport Union, as well as an item on international cooperation in the development and social fields, and another on the preparation of the social issue for the Arab Economic and social Council at the Summit level.

The agenda also included a proposal for the protection of women in the informal sector, an item on the Action Plan for the Economic and Social Empowerment of Women and Girls in Rural Areas (2022-2028) and the Arab Strategy in this area.

The Arab Civil Aviation Organization organizes a joint workshop with the Civil Aviation Security Project for Africa, Asia and the Middle East (CASE PROJECT) on civil aviation security culture



Rabat - The Arab Civil Aviation Organization and the European Civil Aviation Security Project for Africa, Asia and the Middle East (CASE PROJECT II) organized a joint video workshop on aviation security culture, from 06 to 08 September 2021.

45 representatives of the Arab member states of the organization (13 countries), participated to this workshop. Nine (09) lecturers and experts in the

field of aviation security from some Arab and foreign countries and regional and international organizations such as the International Civil Aviation Organization (ICAO) as well as from the aviation industry also attended the event.

This workshop, which is organized within the framework of the implementation of the Civil Aviation Security Project for Africa, Asia and the Middle East (CASE PROJECT), aims to raise awareness and spread the culture of civil aviation security as well as enhance the participants' abilities to identify the best practices used to spread the culture of

security among all civil aviation security personnel.

It also falls within the framework of the efforts undertaken by the Arab Civil Aviation Organization with the aim of contributing to the dissemination of a culture of security in line with the ICAO initiative to consider the year 2021 as the "Year of Security Culture".

«Free trade» tops economic and social council meetings



The 108th session of the Economic and Social Council at the ministerial level was held, in-person, at the headquarters of the General Secretariat of the Arab League on Thursday, September 2, 2021, chaired by the Libyan Minister of Economy and Trade Mohammed Al-Hawij, and the participation of the Ministers of Finance, Economy and Trade of Arab Countries and The Secretary General of the Arab League, H.E. Ahmed Abul Al Gheit.

In his speech, The Libyan Minister stressed that the meeting is of great importance due to the issues raised in the economic and social fields that directly affect the Arab citizen, which requires intensifying efforts to confront the difficulties and challenges facing the region in the fields of economy and trade, moving forward with the Council with the aim of strengthening economic cooperation to increase Domestic Gross Product (GDP), doubling the volume of trade between Arab States, activating the greater Arab free zone which contributes to achieving economic integration, facilitating the movement of capital and people and exchange of goods and services among member States and promoting investment in Arab States.

His Excellency praised the Arab League's proposal to establish the Arab Crisis Fund, through which the Arab Epidemic Control Authority will be established, and invited Arab countries to participate in the Conference of Arab Business owners and investors to be held in Tripoli at the end of this year and contribute to reconstruction and development and strengthen economic and trade relations.

In his address, the Secretary-General of the League of Arab States, Mr. Ahmed Abu Al Gheit, noted that the Corona pandemic continues to have a heavy shadow over the world economy and international trade. The Arab region,

like that of the world, has suffered the consequences of the pandemic and is currently undergoing a difficult recovery, with a high level of uncertainty about the global health situation caused by the spread of new variants of Coronavirus.

There is a great need to review the performance and assess the past period in order to put our hands on the weaknesses in the overall performance of the Arab States, particularly with regard to the ability of the Arab States to cope with pressing situations and to steer the economic wheel in times of crisis.

His Excellency explained that the Arab economies continue to suffer from structural difficulties and face daunting challenges. The Arab Consolidated Economic Report revealed that 40% of the population in the Arab region lived below the poverty line, 15% of the poor suffered from extreme poverty, and unemployment exceeded 16%, well above the world average. The impact of unemployment is compounded by the fact that the majority of those who suffer from it are young people, which means that Arab economies are clearly dysfunctional in absorbing newcomers to the labour market and achieving high levels of employment, and that market needs remain separate from teaching skills.

His Excellency appealed to the ministers to do everything possible to help alleviate these pressing crises, to which the difficult financial situation of the Palestinian Authority has also been added, as well as the ongoing and escalating humanitarian crisis suffered by Syrians.

The agenda of the Council's discussions on the economic side included discussing the developments in the Arab Customs Union, developments in Arab cooperation within the framework of the Greater Arab Free Trade Area,



- 3) Stressed the importance for ICAO and States to continue to provide the required support, including a more vigorous implementation of the recommendations of the CART report, the removal of regulatory impediments and travel restrictions by States as well as to facilitate an efficient recovery and development of the industry in Africa and the Middle East, while taking into consideration the need for improved connectivity, revitalising, retooling, digitalizing and building resilience of the sector against future challenges.

Harmonizing Regional Air Transport Regulatory Framework

- 4) Called on States to demonstrate more commitments to the implementation of multilateral agreements on liberalization of air transport in Africa and the Middle East regions including the Single African Air Transport Market (SAATM) and the Damascus Agreement of 2007, liberalizing air transport between Arab States.
- 5) Urged States to harmonize regulatory framework for air transport in Africa and the Middle East, while encouraging African States to increase their efforts on the implementation of the Antananarivo Declaration on Air Transport Development in Africa, the Lomé Declaration on Development of Air Cargo in Africa, and the Action Plan on the Ministerial Declaration on Air Transport and Tourism Development in Africa.
- 6) Requested ICAO to continue to work with States, AFCAC, AACO, industry and relevant stakeholders on the convergence in consumer protection, competition and taxation policies and regulations in Africa and the Middle East in view of its inherent benefits to the liberalization and sustainable growth of air transport in the regions.

Cooperation and Cross-Border Investments in Airlines

- 7) Emphasized the need for States in the African and Middle East regions to continue to make efforts in removing airline nationality and other border restrictions in order to encourage cross-border investments in airlines in both regions, considering the identified benefits to the States and industry, while conscious of the social, labour and flag of convenience concerns.
- 8) Agreed that cooperation between the airlines of both regions should be encouraged, which would enhance air connectivity in the regions and contribute to the growth and sustainable development of the regions' air transport market.

Impact of levies on air transport sustainability

- 9) Reaffirmed the importance of preventing the proliferation of taxes and fees on international air transport and the need for States to abide with relevant ICAO policies on taxes and charges.
- 10) Requested ICAO to continue to raise awareness through workshops, seminars and capacity building to enlighten States' policy makers and regulatory experts, as well as relevant stakeholders on the obstacle that excessive and unjust taxation constitute to the development and expansion of international travel, trade, tourism and the national economy.

Stimulating investments in financing the development of aviation infrastructure

- 11) Reiterated the importance of the Declaration and Framework for a Plan of Action for Development of Aviation Infrastructure in Africa, and urged States to continue to develop and modernize quality aviation infrastructure in Africa and the Middle East.
- 12) Underscored the need for States to integrate aviation infrastructure projects and investments into their national development plans with an appropriately balanced development of all transport modes.
- 13) Reiterated call on States in the regions to take pragmatic measures to build a transparent, stable and predictable investment climate to support aviation infrastructure development, through engaging multi-stakeholders and elevating the role of private sector.
- 14) Called upon financial institutions to assist Africa and the Middle East regions in meeting the requirement to enhance and modernize aviation infrastructure embracing new technologies and innovation, while addressing the recovery of the aviation sector through the COVID-19 pandemic.

General Conclusions

- 15) Encouraged States in Africa and the Middle East regions to share information and best practices among themselves that would promote the growth and development of aviation in the regions.
- 16) Urged ICAO to continue to promote the use of its policies and guidance material by States in their regulatory practices, through symposia, workshops and seminars.
- 17) Thanked ICAO for organizing the event, the moderators for facilitating the event sessions, and the Speakers for their insightful presentations and discussions

ICAO Africa and Middle East Air Transport Symposium renews key multilateral commitments on path to recovery



ICAO's Africa-Middle East Air Transport Symposium concluded yesterday with renewed regional commitments on addressing pandemic recovery efforts, the harmonization of regional air transport regulatory frameworks, cross-border investments in airlines, the impact of levies and charges on air transport sustainability, and financing approaches for the modernization of aviation infrastructure.

Montréal, 1 September 2021 – ICAO's Africa-Middle East Air Transport Symposium concluded yesterday with renewed regional commitments on addressing pandemic recovery efforts, the harmonization of regional air transport regulatory frameworks, cross-border investments in airlines, the impact of levies and charges on air transport sustainability, and financing approaches for the modernization of aviation infrastructure.

Focused around the theme of Promoting and harnessing the benefits of liberalization, the virtual event brought together high-level policy makers, air transport regulators, industry representatives, aviation professionals, and other stakeholders to drive important progress on regional air transport coordination and recovery.

In his opening remarks to the event, ICAO Secretary General Juan Carlos Salazar pledged the UN agency's continuing strong support for regional aviation recovery efforts, and to the long-term objectives for increased Africa and Middle East air connectivity.

He also emphasized how current sectoral recovery priorities and opportunities were guiding important transformations, both for aviation and for ICAO itself.

A key objective of the Symposium was to examine and re-evaluate current air transport policies and regulatory frameworks in the context of the impact of COVID-19 pandemic, and it was also importantly guided by the Resolutions of the Third Africa-Arab Summit.

The Symposium also highlighted the importance of the foundation for regional cooperation, liberalization, and prosperity which have been established by the Yamoussoukro, Lomé, Antananarivo, and Muscat Declarations.

After appreciating how aviation pre-pandemic had generated over ten million jobs in the AFI and MID Regions, and close

to \$700 billion in combined GDP, Mr. Salazar recalled that full air transport recovery for the respective regions would help to assure the successful implementation of the African Continental Free trade area, Single African Air Transport Market, the freedom of mobility goals of the African Union's Agenda 2063, and to reopening economically critical tourism markets for affected oceanic and landlocked countries.

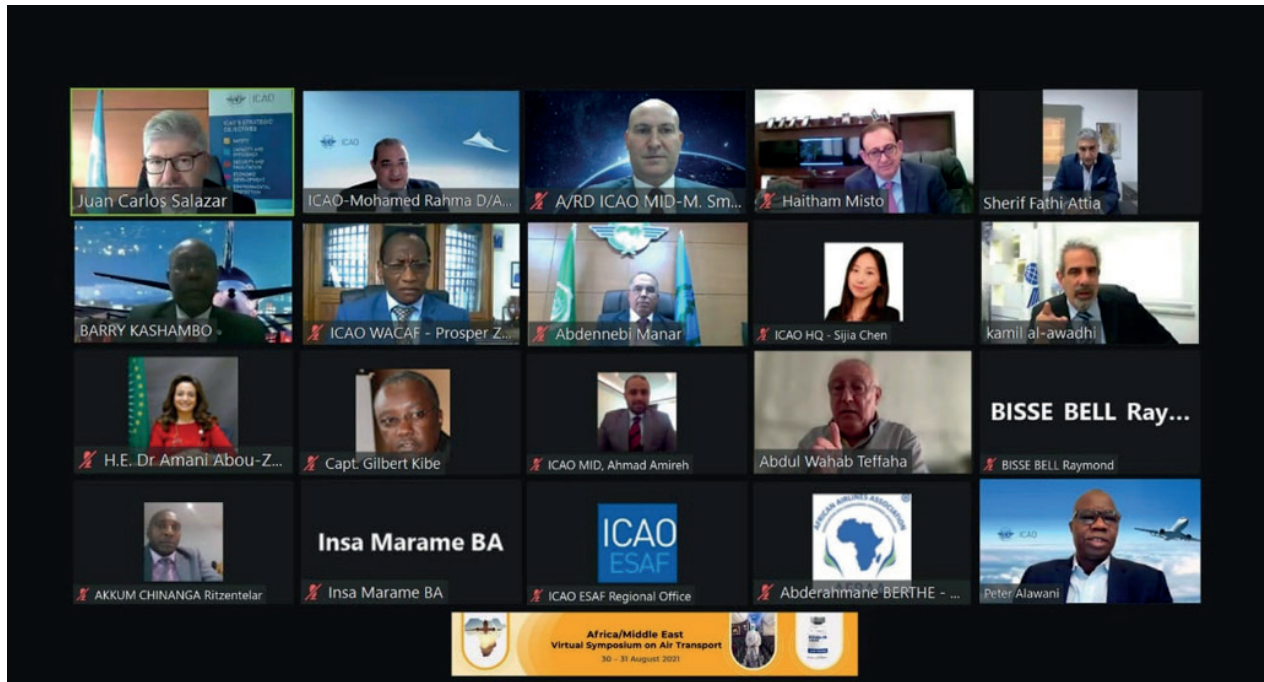
The ICAO Secretary General also underscored the importance of ICAO's upcoming High-level Conference on COVID-19 this October, as well as its 41st Assembly next year, to maintaining global momentum on reconnecting the world.

AFI-MID Symposium Declaration: highlights

Addressing the challenges of COVID-19 and States' aviation recovery efforts

- 1) Highlighted the unprecedented impact of COVID-19 pandemic on aviation industry in Africa and the Middle East regions, the consequential precipitous fall in travel demand, huge job loss and disruptions to businesses, supply chains, and the need to recover better from the pandemic.
- 2) Reaffirmed that the leadership role of ICAO, the recommendations and guidance of the ICAO Council Aviation Recovery Task Force (CART), the on-going vaccination efforts and the economic and financial measures implemented by States and industry in both regions are yielding positive results on the gradual recovery of air travel, though the pace of the recovery varies significantly between the regions.

A symposium on enhancing and harnessing the benefits of liberalization



At the kind invitation of the International Civil Aviation Organization (ICAO Nairobi bureau), the Arab Civil Aviation Organization participated in a symposium on enhancing and harnessing the benefits of the liberalization of air transport services, through distance communication technology, on August 30 and 31, 2021.

This symposium witnessed the participation of more than 240 representatives of 57 civil aviation authorities in Africa and the Middle East and 13 international and regional organizations in addition to banking institutions. During the opening session, which included interventions by His Excellency Mr. Juan Carlos Salzar, Secretary General of the International Civil Aviation Organization, and Her Excellency Mrs. Amani Abu Zaid Commissioner for Infrastructure and Energy at the African Union Commission, his Excellency Eng. Abdennebi Manar, Director General of the Arab Civil Aviation Organization, praised the mobilization of the international community to focus initially on managing the crisis resulting from the Covid-19 epidemic, and secondly, he praised the involvement of all the community components in developing a global approach for restart and recovery, including civil aviation authorities, international and regional organizations, the air transport industry as well as professional associations.

His Excellency also indicated that the League of Arab States is working hard to support the recovery and restart of the economies of member states, including the travel and tourism sector, especially at the level of the councils of health, transport and tourism ministers.

He stressed the need for continued coordination and consultation to reach consensus on the challenges facing us, and to find new solutions that would help the policies of Arab and African governments in developing the sector under their supervision, bearing in mind that it would respond to the aspirations of international air transport users, and support the operation of our airlines. This includes from our part joining international agreements and protocols that will enhance and develop legal frameworks that contribute to activity growth, and enhance cooperation and integration between these companies in terms of training, employment and optimal use of all acquisitions in general.

This two-day symposium served as a forum for the exchange of ideas and information, as well as for the exchange of experiences between policy makers, air transport regulators, industry representatives, aviation professionals and other stakeholders from the regions of Africa and the Middle East in particular.

In conclusion, the symposium concluded by issuing a statement calling on countries, international and regional organizations and financial institutions to continue efforts to face the challenges raised by the COVID-19 and restore aviation activity, consensus on the regional regulatory framework for air transport, cross-border cooperation and investment in airlines, avoiding raising fees or imposing new fees due to its negative impact on the sustainability of air transport, as well as stimulating investments in financing the development of aviation infrastructure.



A seminar on the digitalization of air cargo in light of the Covid-19 pandemic



In partnership with the Arab Civil Aviation Organization, the International Civil Aviation Organization (ICAO), represented by the General Secretariat in Montreal and its Cairo regional office, organized a symposium via distance communication technology, on August 25, 2021, on the digitization of air cargo activity under the title: "Digitalizing air Cargo in Covid 19 times: Perspectives on Security."

This webinar is part of a series of seminars organized by ICAO and the United Nations with the aim of promoting the concept of air cargo digitalization and the essential role of the air cargo system as part of the broader supply chain, which will contribute to the recovery of the global economy, among civil aviation authorities, customs, economic entities and stakeholders.

This symposium was specifically designed for the countries of the Middle East region with the International Civil Aviation Organization, in order to study the security aspects of digitalizing field and cyber air cargo, especially since Covid-19 requires acceleration in digitalization, and to draw a perspective on the work of the United Nations in terms of setting standards to meet these challenges as well as how to ensure a secure supply chain for stakeholders through digitalization.

This symposium witnessed the participation of 133 representatives of civil aviation authorities, international and regional organizations, universities, and companies specialized in the field of air cargo.

During his intervention, His Excellency Eng. Abdennebi Manar, Director General of the Arab Civil Aviation Organization, mentioned the findings of the first online symposium, on the importance of the cooperation of the Arab Civil Aviation Organization and the International Civil Aviation Organization in implementing Recommendation No. 16 of the CART team, which includes "providing advice to countries on the temporarily lifting of restrictions imposed on air cargo operations, especially with regard to air cargo services, with the aim of facilitating the

transportation of basic goods, supplies and Corona vaccines, including the liberalization of the Seventh Freedom.

His Excellency also underlined that this symposium is an important step to achieve this goal, as it constitutes a platform for discussing the increasing challenges facing air cargo activity, especially the security and facilitation aspects and suggest solutions to set up a roadmap that would be established in order to enhance air cargo activity in our countries.

During this symposium, participating experts delivered fourteen presentations centered on the regulatory framework for air cargo, and the points of intersection between digitalization and field security, as well as cybersecurity for the Middle East, arising challenges from both the digitalization and air transport security.

The expert of the Arab Civil Aviation Organization made a presentation on the increasing challenges facing the air cargo supply chain in terms of the need to enhance its digitalization, especially in the Arab countries, pointing to the problem of multiple security requirements for air cargo data exchange. Accordingly, he put forward proposals including the reliance on the same procedures that passengers are subject to, and the adoption of a multi-layered approach to air cargo security, which can only be achieved by driving a synergy between all stakeholders.

The summary of the discussions of the participants in the symposium highlighted the importance of strengthening regional cooperation in the field of cargo security and capacity building, and the need to coordinate actions between the relevant national authorities to implement the recommendations of the CART team, and encourage countries to exchange information on threats and best practices to mitigate risks, as well as support the role and efforts of the International Civil Aviation Organization and the World Customs Organization for the implementation of the Air Cargo Digitalization Initiative.

The Arab Civil Aviation Organization participates in the meeting of the 30th session of the Economic and Social Council's Coordination and Follow-up Committee



The General Directorate of the Arab Civil Aviation Organization, headed by His Excellency Eng. Abdennebi Manar, Director General of the Organization, alongside Mr. Faical Benslimane, Head of the Administrative and Financial Affairs Department, and Mr. Omar Babiker Shenibo, Head of the Internal Control Unit, participated in the meeting of the 30th session of the Organizations Committee for Coordination and the follow-up emanating from the Economic and Social Council. The meeting was held from 27 to 29 July 2021, via distance communication technology, and witnessed the participation of the representatives of the Arab member states, and the general managers of specialized Arab organizations.

His Excellency Dr. Ambassador Kamal Hassan Ali - Assistant Secretary-General for Economic Affairs of the Arab League, opened the session. In his speech, he welcomed the attendees and congratulated everyone on the occasion of Eid Al-Adha. HE stressed the important and required role of the joint Arab action institutions at this stage in which the Arab region is witnessing important changes and developments. He explained the most important topics included in the session's agenda, wishing the committee's meeting success and that its work would yield recommendations that support and enhance the work of the specialized Arab organizations in particular, and joint Arab action in general. His Excellency clarified the tasks required from this committee, and stressed the importance of the commitment of Arab specialized organizations to the decisions of the Economic and Social Council, as the supreme authority for specialized Arab organizations. He referred to the efforts made by the General Secretariat of the League in cooperation with Arab countries to develop and activate joint Arab action.

For his part, Dr. Mohamed Khair Abdelkader, Director of the Arab Organizations and Federations' Department at

the Arab League, stressed the importance of the meeting, explaining that this committee plays an important role in enhancing coordination, cooperation and exchange of experiences between the General Secretariat of the Arab League and joint Arab action organizations and institutions to increase the effectiveness of joint Arab action.

During this session, special topics submitted by some specialized Arab organizations, as well as the study of the regular item consisting on the follow up on the implementation of the recommendations and decisions of the previous session of the Committee were also reviewed.

During the meeting, HE Engineer Abdennebi Manar reviewed the draft work program and budget of the Arab Civil Aviation Organization for the year 2022, in addition to the activities and the most important achievements implemented by the organization during the years 2020-2021.

The meeting also discussed the achievements of the Arab organizations, the final accounts and the internal control bodies of the Arab organizations, the decisions of the Arab Economic and Social Council related to the joint Arab action organizations, in addition to a number of special topics submitted by some specialized Arab organizations, such as the organizational structure of the Arab Civil Aviation Organization, which was approved during the meeting of the 26th ACAO's General Assembly on July 2021.

It is worth mentioning that the recommendations of the meeting will be submitted to the Economic and Social Council at its next session scheduled to be held in the last week of August 2021.

The Arab Civil Aviation Organization participates in the work of the thirty-ninth session of the General Assembly of the European Civil Aviation Conference



The Arab Civil Aviation Organization participated in the works of the thirty-ninth session of the General Assembly of the European Civil Aviation Conference, via teleconference, on the 12th of July 2021.

This session was attended by the heads of civil aviation authorities of the member states of the Conference, the President and Secretary-General of the Council of the International Civil Aviation Organization, the Director General of Mobility and Transport of the European Commission, the secretaries-general of regional civil aviation organizations, and representatives of countries that have cooperative relations with the European Conference.

During this session, Mr. Alessio Quaranta, Director General of the Civil Aviation Authority of Italy, was elected President of the European Conference for the period 2021-2024. The members also discussed the results of the conference's work in the areas of safety, investigation of aviation accidents, unmanned aircrafts, security, facilitation, environment and economic issues. The work program for the next three years 2022-2024 was approved.

In his speech during this session, the Director General of the Arab Civil Aviation Organization praised the close cooperation between the latter and the European Conference, which culminated in the signature in 2019 of

the joint work program for the period 2019-2022, including several activities in the field of civil aviation security that were organized within the CASE PROJET project as well as in the field of reducing the effects of air traffic on the environment.

His Excellency also expressed his optimism for the continuity of this cooperation with the new president and the General Secretariat of the European Conference, through the improvement of consultation mechanisms on regional and international issues, which contributes to the sustainability of the air transport industry.

His Excellency seized this opportunity to brief the members of the European Conference on the Rabat Statement, which was issued by the General Assembly of the Arab Civil Aviation Organization at the conclusion of its twenty-sixth session on July 1, 2021, regarding the measures taken to confront the emerging pandemic of the Corona virus and ways to launch the recovery of civil aviation. He noted that this statement called on Arab countries to continue to communicate with the relevant health authorities to publish the standard underlying their travel procedures, and which take into account the guidelines of the International Civil Aviation Organization prepared by the CART team, while working on the mutual recognition of health certificates with the rest of the countries and federations.



Training courses and workshops schedule October-Dec 2021

MOFKAN Data exchange 3 OCTOBER Distance	MOFKAN SWIM 6 OCTOBER Distance	ICAO forum on Corsia 6-7 OCTOBER Distance	MOFKAN A 10 OCTOBER Distance	MOFKAN generations of AT 20 OCTOBER Distance
MOFKAN Critic Infra 24 OCTOBER Distance	Strategic management of air transport course 24-28 OCTOBER Cairo	Aerodrome Certification course 25-28 OCTOBER Distance	33rd european forum on aviation security 25-26 OCTOBER Distance	Workshop on waste management and airport local air quality 25-28 OCTOBER Distance
The British/ Arab dialogue on aviation security 27 OCTOBER Distance	The arab forum on security culture 2-3 NOVEMBER Distance	The environment arab forum 2 NOVEMBER Distance	Symposium on ATFM 4 NOVEMBER Distance	Symposium on dangerous goods 8 NOVEMBER Distance
Workshop on dangerous goods 8 -11 NOVEMBER Distance	Joint workshop with the British air transport bureau on Drones 9-11 NOVEMBER Distance	Training course designed for the Omani CAA in partnership with the Aviation Security project for Africa, Asia and the Middle East on Public area aviation security 15-17NOVEMBER Distance	Aviation medicine WS - ACAO/ICAO MID - Bahrain 18-22 NOVEMBER Bahrain	Airline alliances and codeshare course 21-25 NOVEMBER Cairo
AAAVF2021 1-3 DECEMBER Distance	Workshop on the national navigation plan 5-7 DECEMBER Distance	ICAO national auditors certification workshop 6-9 DECEMBER Distance	Symposium on ground handling 8-9 DECEMBER Distance	ICAO OLS OBSTACLE SYMPOSIUM 8-10 DECEMBER Distance
Session on civil aviation environment instructor's training 13-15 DECEMBER Distance	Workshop on the Aviation security global Plan 13-15 DECEMBER Distance			



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

The summer season, that is coming to an end, carries on the hopes for a revival of air transport, especially since it was marked, compared to the latest ones, by the important progress made in the face of the Covid-19 pandemic. These reflect in the production of vaccines and the launch of the vaccination campaign in various parts of the world and the mobilization that went along throughout this campaign since the G20 summit in Riyadh in November 2020 'statement, revealing its commitment to ensure the equitable distribution and access to vaccines at an affordable cost, including full support for the Accelerated Access Initiative.

Here, I would like to commend the air transport industry's involvement in the process of transporting vaccines and facilitating the global response to the pandemic, in particular the Global Access to Covid-19 Vaccines Initiative (COVAX), which is led by international coalitions, including the Global

Alliance for Vaccines and Incubation (GAVI), the Coalition for Epidemic Preparedness Innovations (CEPI) and the World Health Organization. Ten international carriers participated to this initiative, including Emirates Airlines, Etihad, Qatar Airways and Saudi Arabia Airlines. The aviation sector, in turn, pursued its efforts to provide guarantees to restore public confidence by implementing strict precautionary measures in all airports and aircraft facilities in accordance with the guidelines and guiding documents of the CART team, under the supervision of the Council of the International Civil Aviation Organization. These measures, that were approved last March, included updates on test certificates, vaccination against the Covid-19 epidemic, public health corridors, and the termination of the targeted exemption system related to air safety rules and standards.

At this point, it is worth mentioning the initiatives undertaken by the League of Arab States at the level of its ministerial councils for health, tourism and transport. It indeed issued decisions stressing the importance of balancing economic aspects, and the need to develop an Arab strategy to unify procedures for registering and approving vaccines among Arab member states. This came in addition to the two decisions aimed at reviving the health sector, Tourism and travel. For this purpose, and in accordance with the decision of the Economic and Social Council in its regular 108th session, held in early September 2021, a working group was established composed by the General Secretariat of the League, the Arab Civil

Aviation Organization, the Arab Tourism Organization, the Arab Air Transport Association in cooperation with the International Air Transport Association and specialists from member states.

These developments encouraged the air transport industry to increase the number of seats offered before the end of May, to reach its peak at the end of June. The latter decrease was obviously due to the outbreak of new variants of the Covid-19 virus, which pushed countries to go back to closing their borders and raised the level of confusion regarding travel requirements.

However, air traffic has witnessed a remarkable increase compared to the summer of 2020, and this movement has even exceeded expectations in some regions; air cargo traffic has approached the levels recorded before the beginning of the crisis.

The summer season in our region was also marked by the continuation of coordination at the level of the countries for the Middle East and Africa regions on common challenges and getting consensus by confront them, especially with regard to qualifying the human resources, providing financial resources, and accelerating the digitalization of air transport services.

This comes at a time when research and experiments are pursuing with the aim of developing the air transport industry through new designs for various types of aircraft, and to find alternative fuels in order to achieve safer, cleaner, more efficient and diverse aviation.

ARAB AVIATION

General Supervision

Eng. Manar Abdennebi

DG, ACAO

Editor in Chief

Mr. Ibrahim Bennadi

Editorial Board

Mr. Khaled Mohamed Antar

Ahmed

Eng. Adil Bouloutar

Hicham Bennani

Finance and Logistics

Mr. Faysal Benssliman

Imprimerie

All Print Pub

Agdal

E-mail:

acao@acao.org.ma

Website:

www.acao.org.ma

Postal Address:

PO Box 5025 Rabat / Souissi the

Kingdom of Morocco

Phone:

(+212)537 658340/658323

Fax:

(+212)537 658111/658154

No. Legal Deposit:

165/2000

ISBN:

ISSN 1119 - 3053

ALL rights reserved

2021



المنظمة العربية للطيران المدني
Arab Civil Aviation Organization

September 2021

ARAB AVIATION

Issue
44

Periodic Magazine Issued by the Arab Civil Aviation Organization

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

✉ acao@acao.org.ma
🌐 www.acao.org.ma



/ArabCivilAviationOrganization



@acao1996



ACAO



/ACAO