



مجلة تصدر عن الهيئة العربية للطيران المدني

الطيران العربي

ديسمبر 2017

العدد 30

acac@acac.org.ma

www.acac.org.ma

جائزة أفضل العرب 2017



■ فعاليات

اجتماع وزراء النقل العرب.



■ تقرير

القمة العالمية للطيران المستدام.



■ تدريب

الإيكاو تعتمد الأكاديمية التونسية للفرسية
لأمن الطيران كمركز تدريب إقليمي.





ARAB AVIATION



Arab Aviation Magazine,
is a specialized Magazine,
issued by the Arab Civil
Aviation Commission



Our Contact : acac@acac.org.ma www.acac.org.ma

المشرف العام:

المهندس محمد إبراهيم شريف
المدير العام

رئيس التحرير:

المهندس إبراهيم بنعمر

هيئة التحرير:

السيد حسن ميرغني

المهندس محمد رجب

المهندس عاطف عجيلي

سكرتارية التحرير:

السيدة زينب الروالي

جرافيكس:

السيدة كوثر ازغيري

البريد الإلكتروني:

acac@acac.org.ma

الموقع الإلكتروني:

www.acac.org.ma

العنوان:

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

العنوان البريدي:

صندوق البريد 5025 الرباط / السويسي المملكة المغربية

الهاتف:

(212) 537 658323/658340

فاكس:

(+212) 537 658154/658111

رقم الإيداع القانوني:

2000/165

ردمك:

ISSN 1119 – 3053

جميع الحقوق محفوظة

شكر وتقدير

يتقدم المشرف العام لمجلة الطيران العربي بتشكراته وتقديره لكل من ساهم في إثراء هذه المجلة بالمقالات واستطلاعات وأخبار وإعلانات إخبارية.

محتوى العدد



06

جوائز

الهيئة تفوز بجائزة أفضل العرب.



05

افتتاحية:

بقلم اللواء مهندس محمد إبراهيم أحمد شريف



17

مطارات:

أفضل عشر مطارات في العالم لعام 2017



08

أخبار الطيران:

يوم الطيران المدني الدولي



22

تدريب:

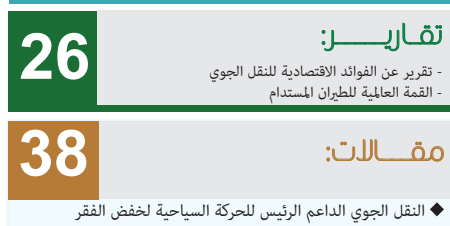
- الاعتماد الدولي للأكاديمية التونسية لأمن الطيران كمركز إقليمي للتدريب



20

أخبار الجامعة العربية:

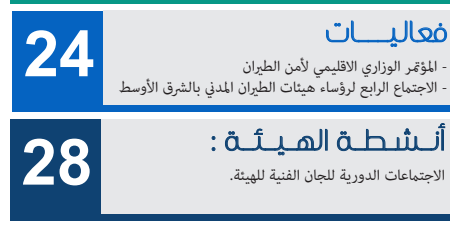
- الدورة (100) للمجلس الاقتصادي والاجتماعي
- الدورة 30 لمجلس وزراء النقل العرب



26

تقارير:

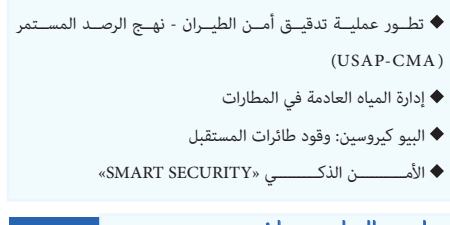
- تقرير عن الفوائد الاقتصادية للنقل الجوي
- القمة العالمية للطيران المستدام



24

فعاليات

- المؤتمر الوزاري الإقليمي لأمن الطيران
- الاجتماع الرابع لرؤساء هيئات الطيران المدني بالشرق الأوسط



38

مقالات:

◆ النقل الجوي الداعم الرئيس للحركة السياحية لخفض الفقر
◆ تطور عملية تدقيق أمن الطيران - نهج الرصد المستمر (USAP-CMA)
◆ إدارة المياه العادمة في المطارات
◆ البيو كيروسين: وقود طائرات المستقبل
◆ الأمن الذكي «SMART SECURITY»



28

أنشطة الهيئة:

الاجتماعات الدورية للجان الفنية للهيئة.



47

طب الطيران:

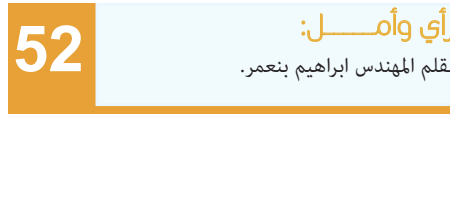
لماذا يشدد أطقم الضيافة الجوية على برودة الأجواء داخل الطائرة؟



36

في مرآة الصحافة:

في حوار مقتضب لمدير عام الهيئة: المرأة العربية تعزز مكانتها في قطاع الطيران المدني.



51

معارض:

معرض دبي للطيران 2017



48

طائرات المستقبل:

الكشف عن أكبر طائرة في العالم تحمل جناحين أطول من ملعب كرة قدم



الهيئة العربية للطيران المدني

إنشاء الهيئة

■ الهيئة العربية للطيران المدني هي منظمة عربية متخصصة تابعة لجامعة الدول العربية تهدف إلى توثيق التعاون والتنسيق بين الدول العربية في مجال الطيران المدني وتطويره. أنشأت في 7 فبراير 1996 عندما دخلت اتفاقية إنشائها حيز التنفيذ، وقد عقدت جمعيتها العامة الأولى في 4/5 يونيو 1996.

صادقت على هذه الاتفاقية حتى الآن 18 دولة عربية. بينما باقي الدول العربية بصدد التصديق.

أهداف الهيئة

تتمثل أغراض وأهداف الهيئة في تزويد سلطات الطيران المدني في الدول الأعضاء بإطار للعمل المشترك من أجل:

- وضع تخطيط عام للطيران المدني بين الدول العربية قصد تنمية وتأمين سلامته.
- النهوض بالتعاون والتنسيق الواجب بين الدول الأعضاء في مجال الطيران المدني ووضع الأسس الكفيلة بذلك ليكون ذا طابع موحد.
- العمل على تنمية وتطوير الطيران المدني العربي بشكل يستجيب لحاجيات الأمة العربية في نقل جوي آمن وسليم ومنتظم.

أجهزة الهيئة

تتكون أجهزة الهيئة من جمعية عامة، ومجلس تنفيذي، وإدارة عامة يترأسها مدير عام، وخمس لجان فنية مكونة من خبراء متخصصين يمثلون الدول الأعضاء (لجنة النقل الجوي، لجنة الملاحة الجوية ولجنة السلامة الجوية، لجنة أمن الطيران، لجنة البيئة).

اختصاصات الهيئة

تقوم الهيئة بأداء جميع المهام الضرورية لتنفيذ أغراضها وأهدافها وبوجه خاص ما يلي:

- 1/ إجراء البحوث وإعداد الدراسات، حسبما يلزم، بشأن الجوانب الاقتصادية والتنظيمية والقانونية والفنية والأمنية المتعلقة بالطيران المدني بين الدول الأعضاء
- 2/ تنسيق مواقف الدول الأعضاء بصدد الأمور ذات المصلحة المشتركة والاهتمام المشترك في مجال الطيران.
- 3/ تشجيع ومساندة التكامل بين مؤسسات النقل الجوي العربية.
- 4/ تشجيع ومساندة صناعة الطيران بوجه عام والنهوض باستخدامها في الدول الأعضاء
- 5/ لرصد التغييرات، بما في ذلك التغييرات التقنية، في الطيران المدني وتقييد متطلبات الدول الأعضاء للاستجابة للتحديات المهمة.
- 6/ تشجيع التنسيق والتوافق بين تشريعات وإجراءات الطيران المدني في الدول الأعضاء والعمل على توحيد تلك التشريعات والإجراءات.
- 7/ تشجيع تطبيق القواعد القياسية وأساليب العمل الموصى بها في ملاحق اتفاقية الطيران المدني الدولي.
- 8/ تعزيز الترتيبات بين الدول الأعضاء كلما ساهم ذلك في تنفيذ الخطط الإقليمية الصادرة عن منظمة الطيران المدني الدولي بخصوص التجهيزات والخدمات الخاصة بالملاحة الجوية.
- 9/ تسهيل تبادل المعلومات الخاصة بسلامة الطيران والنهوض بالوعي الأمني بين الدول الأعضاء.
- 10/ التنسيق بخصوص برامج التدريب والتكوين، مع تشجيع وضع البرامج لتطوير معاهد التكوين، وجعلها تستجيب للحاجيات الحالية والمستقبلية للعاملين في مجال الطيران المدني.
- 11/ دراسة أي موقف من شأنه عرقلة تقدم النقل الجوي والملاحة الجوية في الدول العربية وذلك بناء على طلب أي دولة عضو والتوصية بما تراه مناسباً.

وتوحيد القواعد والنظم القياسية الخاصة بالسلامة ونظام إدارة الملاحة الجوية والاعتراف المتبادل بالإجازات وشواهد الطيران.

كما عملت الهيئة على الواجهة الخارجية بتوطيد علاقات التعاون والتنسيق مع العديد من المنظمات الإقليمية والدولية المماثلة، وكذا مع شركات التصنيع ومكاتب الدراسات العالمية وذلك قصد تعزيز مكانتها في محافل الطيران الدولي، وقد أفرزت هذه العلاقات عن توقيع عدة اتفاقيات تعاون ومذكرات تفاهم تخدم في الأساس مجالات التدريب وتبادل الخبرات والدعم الفني ويرجع ذلك باستفادة ومردودية عمل الهيئة ومنتسبيها من الدول الأعضاء.

وسعى في تحقيق أهدافها أولت الهيئة أهمية كبرى لسياسة التدريب والتكوين باعتبارها الآلية الجوهرية لمسايرة التطورات المتسارعة لقطاع الطيران والهدف هو إعداد جيل المستقبل للطيران العربي وتنميته وتطوير القدرات البشرية لمواكبة المهنة الجديدة للطيران.

وهكذا نظمت الهيئة مؤتمرات وندوات هامة مع كافة مؤسسات التكوين والتدريب العربية في مجال الطيران المدني بهدف وضع أسس إستراتيجية للتدريب في هذا القطاع الحيوي بالدول العربية، كما تم تنظيم العديد من الدورات والورشات التخصصية التي تصب في التوجه نحو التأكيد على ضرورة الانخراط في سياسة تحرير النقل الجوي ورفع مستويات الأمن والسلامة والالتزام بنظم حماية بيئة الطيران والانخراط في متابعة المستجدات التي تتوافق مع المفاهيم الجديدة للملاحة الجوية المستقبلية، وبحضور العديد من المشاركين والموظفين والعاملين من الدول الأعضاء ومشاركة مؤطرين وخبراء من مستويات أكاديمية عالية مما يمكن المشاركين من مكاسب معرفية وخبرة فنية ترفع من وعاء المعلومات الحديثة المستجدة وترجع بالمردودية الجيدة في قدرات العمل وإثرائها.

كما تم تنظيم العديد من الفعاليات ذات البعد العربي والإقليمي والدولي، تميزت كلها بنتائج إيجابية دعمت توجه الهيئة إلى توطيد وتعزيز علاقاتها مع المنظمات ذات الاهتمام المشترك وساهمت هذه الإنجازات في إشعاع دور الهيئة في أوساط مجتمع الطيران المدني الإقليمي والدولي.



اللواء مهندس/ محمد إبراهيم شريف
مدير عام الهيئة العربية للطيران المدني

بدلت الهيئة جهود كبيرة لترجمة رغبات وطموحات الدول الأعضاء للرفع من أدائها والدفع بها نحو الأفضل لتحقيق الأهداف المرجوة منها في سبيل تأهيل قطاع الطيران المدني العربي وتنميته وتطويره والرقى به شامخا في سلم الطيران العالمي تعزيزا للعمل العربي المشترك.

وفي هذا السياق وجب التذكير بأن الهيئة كانت لها مساهمة بارزة في وضع أسس سياسة تحرير النقل الجوي من خلال اتفاقية التحرير التي أعدها واعتمدها مؤتمرات القمة العربية، وهو موضوع لازال يحظى بالأولية حتى استكمال الإجراءات التنفيذية لتحرير النقل الجوي بين الدول العربية، كما تعمل الهيئة بموازاة لذلك لتنسيق المواقف وتوحيد الرؤى وإعداد مدونات وقواعد استرشادية للتعامل مع المواضيع الجوهرية التي تستند إلى المرجعية الدولية وتوجيهاتها وتوصياتها ونظمها القياسية الملزمة في مجالات النقل الجوي والملاحة والسلامة والأمن والبيئة.

وتجلت أهم محاور الإنجازات في إعداد دراسة حول تنفيذ نظام الملاحة الجوية بالأقمار الصناعية (CNS/ATM)، وإنشاء وحدة لمراقبة السلامة الجوية (RSOO)، ومقترحات تطوير الممرات الجوية العربية والتعاون والتنسيق مع الخبرات الدولية في الآليات والمناهج الجديدة للبحث والإنقاذ في مجال الطيران المدني، والتعامل الأمثل مع مستجدات أمن الطيران وإعداد أدلة لمحققى حوادث الطيران وترخيص المطارات

تتويج الفائزين بجوائز أفضل العرب 2017 بمراكش



مراكش، المملكة المغربية

في سهرة جميلة بمدينة مراكش المغربية تم توزيع جوائز أفضل العرب لعام 2017 على الفائزين من مختلف الدول العربية وفي مختلف فئات الجائزة.

وفي الاحتفالية التي افتتحها البروفسور عبد الملك محمد عبد الرحمن عضو اللجنة العليا للجائزة بكلمات ضافية ومحفزة أكد فيها على هدف الجائزة السامي بتحفيز المبدعين من الدول العربية وتشجيعهم على الابتكار والتميز المؤسسي في فئات الاعمال، نجوم المجتمع والرياضيين.

مرجعية الجائزة:

تم إنشاءها في عام 2016 وكان أول حفل لهذه الجائزة بمدينة مراكش في 27 نوفمبر 2016 وتشكل اللجنة العليا للجائزة من سعادة الشيخة حياة بنت عبد العزيز آل خليفة وسعادة الشيخ سعيد بن طحون آل نهيان وسعادة الشيخ الدكتور خالد بن ثاني بن عبد الله آل ثاني وسعادة البروفيسور محمد الكندري وسعادة البروفيسور عبد المالك محمد عبد الرحمان.

وتعتمد اللجنة المختصة في تحديد الفائزين على عدة معايير منها المؤشرات الكمية

والتطبيقية والتوجيهية وجودة الخدمات والمنتجات والإنجازات التراكمية.

وفي هذا الحفل لسنة 2017 ففي فئة البتروكيماويات فازت الشركة المتقدمة للبتروكيماويات من السعودية. وفي فئة الاتصالات فازت اتصالات المغرب، وفي قطاع المصارف والخدمات المالية فاز البنك الإسلامي الأردني، ومصرف قطر الإسلامي، وبنك العز من سلطنة عمان وفي فئة الأبحاث فاز معهد قطر لبحوث الطب النووي كما فاز المركز الدولي للدراسات المحلية من دولة الإمارات العربية المتحدة بأفضل بيئة بحثية. وفي فئة التأمين فازت شركة المدينة للتأمين من سلطنة عمان، كما فازت جمعية قطر الخيرية كأفضل مؤسسة خيرية. في قطاع النقل فاز المكتب الوطني للسكك الحديدية من المغرب بالنقل العام والشركة الوطنية



للعبارات في النقل البحري. وفي قطاع العمل العربي المشترك فازت الهيئة العربية للطيران المدني كأفضل منظمة عربية لعام 2017. وفي قطاع الطاقة فازت شركة الكهرباء والماء القطرية. وفي قطاع العقار، فازت مجموعة العمران من المغرب وشركة الاتحاد والأعمار من فلسطين وشركة عارف وبن طوف من الإمارات. وفي قطاع الصناعات الغذائية فازت شركة الاتحاد للصناعات الغذائية من العراق، وشركة المجموعة المتحدة من الكويت. أما في فئة نجوم المجتمع فقد توجت الدكتورة رجاء ناجي مكاوي من المغرب بجائزة العمل التنويري، وحصل الفنان التشكيلي المغربي بوشعيب خلدون بجائزة أفضل عمل فني. وفي فئة الرياضيين توج المنتخب السعودي والمنتخب المغربي كأفضل منتخبين بتأهلهم المميز.

وفاز الاتحاد الإماراتي للجوجيتسو بجائزة أفضل اتحاد رياضي وفاز فريق الوداد الرياضي المغربي بجائزة أفضل نادي رياضي عربي لعام 2017، وفازت كل من رئيس الاتحاد السعودي والاتحاد المغربي لكرة القدم بجائزة أفضل رئيس رياضي. وفاز الإماراتي خالد راشد الهنائي بجائزة أفضل إداري رياضي.

الهيئة تفوز بجائزة أفضل العرب في مجال العمل العربي المشترك



الطيران المدني. وتعتبر جائزة أفضل العرب من أهم الجوائز وأكثرها قيمة في المنطقة، حيث تكرم المؤسسات والمهنيين المتميزين في العالم العربي، وتحثهم بالإنجازات المتميزة لهم ضمن ثلاثة مجالات رئيسية هي: فئة الأعمال وفئة نجوم المجتمع وفئة قيادة الأعمال.

العربي المشترك لسنة 2017 معتبرا هذا التتويج اعتراف بجهود الهيئة في الارتقاء بمجال الطيران المدني محليا، إقليميا ودوليا. وأكد سعادته أن هذا التكريم يشجع على المضي قدما في تحقيق المزيد من الإنجازات ومواصلة السعي لإيجاد حلول للتحديات التي يوجهها قطاع

حصلت الهيئة العربية للطيران المدني على جائزة أفضل منظمة عربية للعمل العربي المشترك لعام 2017، في حفل «أفضل العرب» الذي أقيم بمدينة مراكش بالمملكة المغربية، يوم الاثنين الموافق 2017/11/27.

وتم اختيار سعادة مهندس/ محمد إبراهيم أحمد شريف، مدير عام الهيئة العربية للطيران المدني، من أفضل القياديين. كما تم اختياره ضمن اللجنة العليا لتحديد الفائزين وقام سعادته بتسليم جوائز أفضل الرياضيين العرب لعام 2017.

وعبر سعادة اللواء مهندس/ محمد إبراهيم أحمد شريف، مدير عام الهيئة العربية للطيران المدني في تصريحات اعلامية عن فخره بفوز الهيئة بجائزة أفضل منظمة عربية في مجال العمل



يوم الطيران المدني الدولي



غامر دبلوماسيون من 54 دولة بالطيران في أجواء مزقتها الحرب العالمية الثانية للاجتماع في شيكاغو عام 1944 (الصورة أعلاه) لصياغة مشروع اتفاقية الطيران المدني الدولي (اتفاقية شيكاغو) الملزمة التي أسست الإيكاو. وقد رسّخوا رسمياً في دياجاة الاتفاقية هدفهم بأن يكون الطيران المدني وسيلة لنشر السلام والازدهار في العالم، وتأكّدت على مر العقود المتتالية قدرة الطيران على الربط بين الشعوب والثقافات من جميع أرجاء العالم وتحقيق فوائد اجتماعية واقتصادية كبيرة للمدن والأقاليم والبلدان. واليوم يمر نحو 10 ملايين راكب عاب السّماء في أكثر من 100 000 رحلة جوية يومياً على شبكة الطيران العالمية، وهي أرقام ستتضاعف خلال السنوات الخمس عشرة المقبلة، استناداً إلى التوقعات الراهنة.

وراء الركب» ذكرنا بأن هذه الحركة الجوية وكل ما يتصل بها من آثار اقتصادية سيتضاعف حجمها في السنوات الخمس عشرة المقبلة، وبأن دور الإيكاو في مساعدة الدول على تعزيز نظم الطيران لديها لجني فوائده المحلية والعالمية أصبح دوراً بالغ الأهمية.

ولطالما كان التعاون والتوافق ميزتين قيمتين يفتخر بهما قطاع الطيران حيث نجحنا في مدّ نطاق شبكتنا لتشمل جميع مناطق العالم، وسنواصل على النهج ذاته في السنوات المقبلة حيث سيبلغ التعاون بين الدول مستويات غير مسبوقة سعياً للحفاظ على أجواء الطيران المدني العالمي على مستوى رفيع من السلامة والأمن والكفاءة التشغيلية والبيئية.

ويظلّ الطيران المدني الدولي أبرز مثالٍ للتعاون البشري الناجح والشاركة العالمية الفعالة وسيظل، بفضل الدول الأعضاء في الإيكاو، مثلاً متألقاً يجسد للعالم ما نستطيع تحقيقه عندما نتصدّى لتحدياتنا المشتركة معاً

الرائدة في مجال الطيران لإصدار تقرير خاص عن فوائد الطيران يبيّن هذه الآثار بالتفصيل وموضوعية.

وتحمل الطائرات التجارية كل يوم أكثر من 10 ملايين راكب على متن أكثر من 100 000 رحلة جوية، كما تنقل الطائرات كل سنة ما يزيد عن نصف السياح الدوليين البالغ عددهم حوالي 1.4 مليار إلى مختلف وجهاتهم حول العالم.

ونستطيع أن نستشف من خلال هذه الأرقام كيف أنّ النقل الجوي يساهم في خلق 63.5 مليون وظيفة حول العالم، كما يسهم بنحو 2.7 تريليون دولار سنوياً في الناتج المحلي الإجمالي العالمي.

وتكتسي إمكانات التنمية الاقتصادية التي يزخر بها قطاع النقل الجوي أهمية بالغة اليوم لا سيما بالنسبة لكثير من الدول غير الساحلية والدول الجزرية الصغيرة النامية، حيث يمثّل الطيران شرياناً اقتصادياً لا غنى عنه يعزّز بشكل مستمر مستويات السفر والسياحة والتجارة.

إنّ شعار مبادرة «عدم ترك أي بلد

أصدر الدكتور أولومويا بينارد أليو، رئيس مجلس الإيكاو، والدكتورة فانغ ليو، الأمينة العامة للإيكاو، بياناً مشتركاً بمناسبة يوم الطيران المدني الدولي لعام 2017، جاء فيه ما يلي: إن شعار يوم الطيران المدني الدولي الذي اعتمدته الدول من خلال الإيكاو هو:

«العمل معاً لضمان عدم ترك أي بلد وراء الركب»

وفي عام 2017، يهدف هذا الشعار إلى إبراز الفوائد الاقتصادية والاجتماعية الهامة والإيجابية التي يمكن أن تعود على الدول في ظل تزايد عدد الطرق والرحلات الجوية التي تربط هذه الدول بالعالم عاملاً تلو الآخر.

وقد أوضحت الإيكاو بالتفصيل كيف يشكّل تحسين الربط عن طريق الطيران ركيزة أساسية لتحقيق الازدهار المحلي الطويل الأمد، فيدعم بشكل كبير الحكومات في سعيها الحثيث نحو تحقيق 15 هدفاً من أهداف الأمم المتحدة الـ 17 للتنمية المستدامة التي اعتُمدت في إطار «خطة عام 2030».

وقد عملنا أيضاً مع المنظمات العالمية

وزارة الطيران المصري تنظم الملتقى الأول لإستراتيجية التنمية المستدامة

وارتكزت رؤية قطاع التخطيط من أجل تنمية قطاع الطيران المدني على التخطيط الإستراتيجي الشامل بدلاً عن التخطيط المنفصل لمختلف الشركات والجهات.



في مجال تكنولوجيا الطيران وشبكات المعلومات وكافة الخدمات المقدمة إلى الجمهور، لجعل المطارات أماكن تلبي جميع احتياجات المسافرين مع الحفاظ على الجانب البيئي والمستهدف منه تحويل كافة المطارات المصرية إلى مطارات خضراء صديقة للبيئة.

وتهدف الرؤية إلى تحقيق الأرباح بجانب الاستثمار في استكمال المشروعات المستقبلية بقطاع الطيران، بالإضافة إلى التكامل والتنسيق مع أجهزة الدولة المختلفة لدعم وبناء القدرات.

عقدت وزارة الطيران المدني الملتقى الأول لإعداد إستراتيجية التنمية المستدامة "رؤية مصر 2030" والتي نظمها قطاع التخطيط.

وتم خلال الملتقى طرح الرؤية لخلق الإستراتيجية وتحقيق التنمية المتوازنة والتي تركز على ثلاثة محاور رئيسية وهي "تنمية الاقتصاد والمجتمع والمحافظة على البيئة"، وذلك للاستفادة منها وتطبيقها في صناعة النقل الجوي المصري.

وتناول الملتقى ضرورة وضع الوزارة لخطة شاملة لمواكبة التقدم العالمي وبخاصة

دولة الإمارات العربية المتحدة و مملكة البحرين توقعان مذكرة تفاهم لتحسين خدمات النقل الجوي



وقعت هيئة الطيران المدني في دولة الإمارات العربية المتحدة مذكرة تفاهم مع نظرائها في البحرين لتحسين خدمات النقل بين البلدين. وسيوفر الاتفاق فرصاً للتعاون بين شركات الطيران في كلا البلدين لضمان توفير خدمات النقل الجوي المتميزة لجميع المواطنين والمقيمين إضافة إلى خيارات بديلة للسفر. كما سيؤمن الاتفاق إطاراً قانونياً لمتطلبات الأمن والسلامة.

الجزائر تخطط لشراء طائرات مدنية من روسيا

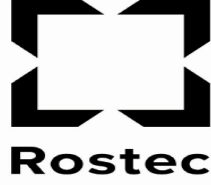
وتبلغ سرعتها القصوى 820 كيلومتر في الساعة، ويمكنها التحليق حتى مسافة 4,5 ألف كلم، وتقدر وسائل الإعلام الروسية قيمتها بـ36 مليون دولار. بينما تصنع المجموعة الجوية المتحدة الروسية طائرة «أم أس-21» التي تعدّ طائرة متوسطة المدى، تسع لـ222 راكباً، وتهدف روسيا من خلالها إلى منافسة «بوينج-737» و«إيرباص-320» وقد بدأت أول رحلة لها شهر مايو من هذا العام. وقال بيان عن الوزارة الأولى إن اللقاء كان «فرصة للطرفين لبحث علاقات التعاون الثنائي و آفاق تطويرها على ضوء نتائج أشغال اجتماع اللجنة المختلطة الجزائرية الروسية.

تخطط الجزائر لشراء طائرات مدنية من نوع «سوخوي سوبرجيت 100» و«أم أس 21» الروسية الصنع، وفق ما أكدّه وزير الطاقة الروسي، ألكسندر نوفاك، خلال اجتماع اللجنة الحكومية المشتركة بين البلدين، في دورته الثامنة بالعاصمة الجزائرية. ونقلت وكالة سبوتنيك عن نوفاك تصريحه بالقول: «إن بلاده تناقش إمكانية تصدير الطائرات المذكورة إلى الجزائر، زيادة على محادثات تخصّ تنمية النقل البحري وبناء السفن وضمان أمن النقل وتطوير هياكل البنية التحتية للنقل في الجزائر». وتصنع شركة سوخوي الروسية طائرات سوخوي سوبر جيت 100 التي أطلقت عام 2008، وتسع هذه الطائرات لـ95 راكباً،



روسيا والصين تصنعان محركات طائرات حديثة

رئيس روستيخ في مقابلة مع الصحافة: «الهدف الرئيسي لهذه العقود هو تطوير المحركات لتصبح قوية ومتطورة تتناسب مع أحدث المعايير العالمية». أما وزير الصناعة الروسي دينيس مانتيروف فعلق على مشروع تصنيع تلك الطائرات المشتركة بالقول: «بشكل عام المشروع يسير وفقاً للجدول الزمني المحدد، من المفترض أن ننتهي من اختبار أول محركاتها عام 2022، لتكون جاهزة للاستخدام عام 2027». ويذكر أن «روستيخ» كانت قد باشرت منذ مدة بتصنيع محركات «دي-35» المخصصة للاستخدام في الطائرات المدنية بعيدة المدى، وبعد توقيع العقد الأخير مع «AECC CAE» الصينية، قرر خبراء الشركة تطوير تلك المحركات ورفع إمكانياتها لتتماشى مع أحدث المعايير الدولية.



وقعت شركة «روستيخ» الروسية مع «AECC CAE» الصينية عقداً لإنتاج محركات حديثة مخصصة لطائرات «C929» المدنية التي يعمل البلدان على إنتاجها. وجاء في البيان الذي أصدرته «روستيخ» بعد معرض Aviation Expo China 2017 وقعنا مع AECC CAE الصينية عقوداً لتصنيع محركات طائرات (C929) الروسية الصينية التي نعمل على تطويرها حالياً. ويقوم خبراء الشركتين الآن بدراسة قدرة هذه المحركات لتكون مناسبة للطائرات المدنية ذات الهياكل الكبيرة القادرة على قطع مسافات طويلة». من جانبه قال سيرغي تشيميزوف

مطار الكويت الدولي يسجل ارتفاعاً في أعداد المسافرين بنسبة 25 بالمئة



ارتفعت حركة المسافرين في مطار الكويت الدولي بنسبة 25 بالمائة خلال شهر تشرين الثاني/نوفمبر 2017 حيث بلغ عدد المسافرين 1.03 مليون مسافر مقارنة بالشهر نفسه من العام 2016. وسجل المطار 519 ألف مسافر قادم و 518 ألف مسافر مغادر في الشهر المذكور. كما ارتفعت حركة الطائرات في مطار الكويت الدولي في تشرين الثاني/نوفمبر 2017 حيث رصد المطار 9,292 حركة مقارنة مع 8,452 حركة في الشهر نفسه من العام 2016. وقد بلغ عدد الرحلات التجارية القادمة والمغادرة إلى المطار 8,886 رحلة مقارنة مع 8,013 رحلة في تشرين الثاني/نوفمبر 2016. وكذلك ارتفعت حركة الشحن الجوي في المطار حيث وصل حجم الشحن إلى 22,300 طن في تشرين الثاني/نوفمبر 2017.

نصف سكان الأرض يخلقون بالطائرات نهاية العام

نسبة انبعاث الكربون للحفاظ على كوكب الأرض من التلوث إلى 50 في المائة بحلول 2050.



سلعة، تشكل ثلث قيمة التجارة الدولية، ويعتمد 3.5 في المائة من الاقتصاد العالمي على الطيران، الذي لا يتوقف على مدار الساعة، حسب ما ذكرته «سكاي نيوز». ويوفر العمل في مجال الطيران سبل العيش لنحو 63 مليون شخص في العالم، وفق إحصاءات اتحاد النقل الجوي، الأمر الذي يجعل هذا القطاع واحداً من أكبر القطاعات التي تستوعب الموظفين. لكن حركة الطيران الكثيفة هذه تثير قلق منظمات الحفاظ على البيئة الداعية إلى خفض انبعاثات الكربون. ومن هذا المنطلق، يسعى الاتحاد بالتعاون مع مؤسسات الطيران، إلى خفض

قال اتحاد النقل الجوي الدولي «أياتا»، إن أكثر من نصف سكان العالم سيخلقون بالطائرات «فوق السحاب» بحلول نهاية هذا العام. ويستخدم نحو 4 مليارات شخص الطائرات في تنقلاتهم مع نهاية 2017، من أصل 7 مليارات نسمة، هم عدد سكان الكرة الأرضية، حسب ما ذكره الاتحاد، الذي يتخذ من مدينة مونتريال في كندا مقراً له. ووفقاً لإحصاءات اتحاد النقل الجوي الدولي، فإن 100 ألف طائرة محملة بالركاب والبضائع تحلق يومياً في الأجواء، وتصل إلى وجهاتها المحددة بسلام. وتنقل الطائرات كل يوم نحو 19 مليار

"أياتا" يلزم جميع شركات الطيران في العالم بتعقب حقائب المسافرين

الجدير بالذكر أن أياتا أصدرت هذا القرار في نهاية عام 2016 وأصبح إلزامياً على جميع شركات الطيران المنطوية تحت المنظمة، ولدى هذه الشركات موعد أقصاه أول شهر يونيو من عام 2018 لتطبيق القرار .



ويشتمل النظام المعلوماتي الخاص بتعقب الحقائب على المراحل المختلفة التي تمر بها حقائب الراكب مثل تسجيل الحقائب ونقلها ووصولها بالإضافة إلى الرمز المرجعي ورقم الحزام الذي يمكن استلام الحقائب من خلاله، وتساعد هذه المعلومات المسافرين خلال الرحلة لتبقيهم على اطلاع في حال تأخر وصول حقائبهم أو فقدانها.

ويهدف القرار 753 إلى تقليل عدد الحقائب المفقودة وعمليات تزوير الحقائب مما يؤثر بشكل إيجابي على رضى المسافرين وعلى عملية إدارة الحقائب في المطارات حول العالم.

أصدر الاتحاد الدولي للنقل الجوي (أياتا) القرار رقم 753 الذي يقضي بإلزام جميع شركات الطيران في العالم بالقيام بتعقب كل حقيبة على متن الطائرة من لحظة بدء الرحلة حتى وصولها.

ويلزم القرار أي شركة طيران معتمدة لديه بالتطبيق ووضع نظام لإدارة استلام الحقائب بهدف تزويد جميع المسافرين بمعلومات فورية حول حقائبهم وإتاحته عبر شبكة الانترنت موقعها وتطبيق الهاتف الذي ويلزم القرار تقديم تنبيهات وتحديثات مباشرة حول حقائب الركاب بالإضافة إلى إمكانية استرجاع التفاصيل حول الحقائب عند الحاجة.

"الخطوط الكويتية" تتسلم الطائرة العاشرة من طراز بوينج

استقبلت الخطوط الجوية الكويتية، طائرتها العاشرة من طراز بوينج 777. وأوضحت الكويتية على موقعها الرسمي، أنها استلمت نحو 22



طائرة لتنتهي مرحلة هامة من مراحل تحديث أسطولها، موضحة أن عملية التحديث تتضمن استلام 25 طائرة جديدة. وكانت الشركة قد أعلنت سابقاً أنها سوف تتسلم 10 طائرات بوينج خلال 6 أشهر، لتعزيز أسطول الناقلات الخاص بالشركة والبالغ 24 ناقلة، تخدم 36 وجهة إقليمية وعالمية. وفي يوليو الماضي، أعلنت «الخطوط الكويتية» استقبالها الطائرة الثامنة «عوهة» ضمن صفقة لاستلام 10 طائرات من طراز بوينج 777-300ER. وتعتبر الخطوط الجوية الكويتية إحدى أقدم شركات الطيران في منطقة الخليج العربي، حيث تأسست عام 1953 كشركة خاصة تحت اسم (الخطوط الجوية الوطنية الكويتية المحدودة)، واستحوذت حكومة دولة الكويت على كامل ملكيتها بنسبة 100% في عام 1962.

الرحلات الجوية من دون قائد بحلول 2025 توفر 35 مليار دولار

الولايات المتحدة، يمكن للركاب أن يستفيدوا من انخفاض أسعار الرحلات الجوية بنسب تصل إلى 11%. وأظهر استطلاع للرأي شمل 1602 من سكان المملكة المتحدة، أن أكثر من النصف (53%) قالوا إنه من غير المحتمل أن يسافروا على متن مثل هذه الطائرات. كما وجدت دراسة استقصائية شملت مشاركين من الولايات المتحدة وفرنسا وألمانيا وأستراليا، أن نسبة 41% ممن تتراوح أعمارهم بين 18 و24 سنة، يرفضون السفر على متن طائرة دون طيار، وكانت النسبة 40% لدى الذين تتراوح أعمارهم بين 25 و34 سنة. ويتوقع تقرير بنك «يو بي إس» للاستثمار بأن أول استخدام للطائرات دون طيار سيركز على نقل البضائع، حيث أشار التقرير إلى أنه: «على عكس الركاب، البضائع ليست قلقة بشأن وضعية الطيارين (الإنسان أو التحكم الذاتي)، لهذا السبب ستتدخل طائرات الشحن دون طيار حيز الخدمة أسرع من طائرات الركاب».

قال بحث جديد أن تطوير طائرات الركاب دون طيار قد يخفف تكاليف الرحلات الجوية بمقدار 35 مليار دولار سنوياً، كما سيخفض تكاليف صناعة الطيران وأسعار تذاكر السفر. وأشار تحليل أجراه بنك «يو بي إس» للاستثمار، إلى أن تكنولوجيا طائرات الركاب والبضائع دون طيار، التي يمكن التحكم بها عن بعد، ستدخل الخدمة بحلول عام 2025. وأضاف تقرير البحث أن حوالي ثلاثة أرباع الفوائد الاقتصادية ستكون لصالح شركات الطيران التي ستقلل من تكلفة توظيف الطيارين. وذكر التقرير أيضاً أنه سيتم تعزيز سلامة الركاب والبضائع حيث من المتوقع أن تزول احتمالات حدوث أي خطأ أو حتى مرض الطيارين. وفي



الأمم المتحدة تطالب بإنشاء سجل عالمي موحد للطائرات بدون طيار

اعتبرت المحكمة أن هكذا طائرات تصنف كغير تجارية فلا حاجة لتسجيلها. ومازال من غير المعروف من المسؤول عن إدارة قاعدة البيانات العالمية الموحدة، وقد تتولى منظمة الطيران المدني الدولية ICAO ذلك، وهذا ما سيظهر أواخر الشهر الجاري حيث تعقد ندوة حول تسجيل وتتبع الطائرات بدون طيار عبر تقنيات خاصة لمنع دخولها إلى مناطق محظورة كالمطارات أو الثكنات العسكرية. الجدير بالذكر أن مصنعي الطائرات بدون طيار يواجهون مشكلة تعدد القوانين الناظمة ما بين مختلف الدول أو القارات ما سيؤدي إلى تصنيع نماذج مختلفة من الطائرات ما يصعب عملية التصنيع والبيع.

الدولية فرض قوانينها على دول العالم، لكنها تقدمت بطلب تأسيس سجل موحد عالمي لإتاحة بيانات عن الطائرات بدون طيار في الزمن الفعلي. وتتوفر سجل موحد عالمي سيسهل على الهيئات الحكومية والجهات الأمنية العمل لمعرفة معلومات عن أي طائرة مثل المالك والمشغل وتفاصيل أخرى، بدون الحاجة للتنقل بين عدة قواعد بيانات موزعة. وبدأت حركة الطائرات بدون طيار خلال السنوات القليلة الماضية في الدول المكتظة بالطيران التجاري مثل أمريكا وأوروبا والصين. وكانت الولايات المتحدة قد طالبت مواطنيها بتسجيل طائراتهم المسيرة، لكن هواة تلك الطائرات اعترضوا قضائياً وانتصروا بحيث

طالبت وكالة الطيران التابعة للأمم المتحدة إنشاء سجل عالمي موحد لتسجيل الطائرات بدون طيار من مختلف دول العالم وذلك كخطوة أولى ضمن مشروع متكامل لوضع قواعد عامة لتسيير وتتبع حركة الطائرات بدون طيار. ولا تستطيع منظمة الطيران المدني



الباكر يتولى رئاسة مجلس محافظي "إياتا"

لتولي هذا المنصب المرموق اعترافاً صريحاً بالدور المهم الذي يقوم به سعاده في تطوير قطاع متغير وعالي التنافسية. ويعتد السيد أكبر الباكر واحداً من أكثر الشخصيات المرموقة في قطاع الطيران العالمي، حيث عمل على تطوير الناقل القطرية من شركة طيران إقليمية إلى شركة طيران كبرى وعالمية خلال 20 عاماً فقط. وأصبحت الخطوط الجوية القطرية واحدة من أفضل شركات الطيران في العالم تحت قيادة الباكر، حيث إن مستوى الخدمات التي تقدمها متاحة فقط من قبل شركات طيران قليلة في العالم. وصوت المسافرون على الخطوط الجوية القطرية للفوز بجائزة أفضل خطوط طيران في العالم من سكاى تراكس لأربع مرات، حيث تلقى هذه الجوائز الضوء على القيمة والأمن والأمان والابتكار وجودة الخدمات التي تقدمها القطرية للمسافرين.

سوف يخلف الرئيس التنفيذي للخطوط الجوية السنغافورية والرئيس الحالي لمجلس المحافظين السيد غو تشون فونغ. وسوف تمتد فترة رئاسته لمدة عام واحد. وقال الباكر: «أتشرف بانتخابي رئيساً لمجلس المحافظين لإياتا من قبل الأعضاء في وقت يواجه فيه قطاع الطيران العديد من التحديات عالمياً على مختلف الصعد. ويُسعدني تمثيل وقيادة هذا المجلس ويسرني أن أعطي بهذه الفرصة لقيادة قطاع الطيران الذي يلعب دوراً حيوياً في الاقتصاد العالمي، وأتطلع قدماً إلى العمل جنباً إلى جنب مع أعضاء المجلس من أجل المحافظة على حقوق المسافرين، والعمل على تعزيز تدابير السلامة الجوية، والتأكيد على حق الجميع في حرية السفر والطيران». وتمثل إياتا 275 شركة طيران تشكل 83% من الحركة الجوية عالمياً. ويعتد انتخاب سعادة السيد الباكر



أعلنت الخطوط الجوية القطرية أن سعادة السيد أكبر الباكر، الرئيس التنفيذي لمجموعة الخطوط الجوية القطرية، سوف يتولى رئاسة مجلس المحافظين في الاتحاد الدولي للنقل الجوي «إياتا» اعتباراً من شهر يونيو لعام 2018. وسوف تبدأ فترة رئاسة السيد أكبر الباكر لمجلس المحافظين بانتهاء أعمال الجمعية العمومية السنوية للاتحاد الدولي للنقل الجوي، التي ستعقد في مدينة سيدني في أستراليا في شهر يونيو لعام 2018، حيث

استئناف رحلات الطيران بين العراق وروسيا بعد 13 عاماً من تعليقها



المدني الروسية «أنها مؤشر من الجانب العراقي على أن بإمكان الرعايا الروس زيارة العراق بأمان». وبحسب إيزفولكسي، إلى جانب الخط الذي يربط موسكو ببغداد، هناك خط آخر يربطها بالبصرة لكن لم يتم الاتفاق بعد على استئناف الرحلات من هناك. وعلقت روسيا رحلاتها المباشرة إلى بغداد عام 2004.

استأنفت روسيا والعراق في شهر سبتمبر 2017 الرحلات المباشرة بينهما للمرة الأولى بعد انقطاعها منذ 2004، في تطور اعتبره مسؤولون مؤشراً لعودة الاستقرار إلى البلاد. وأقلعت طائرة تابعة للخطوط الجوية العراقية من مطار بغداد وهبطت في مطار فنوكوفو في موسكو. وقال سيرغي إيزفولسكي المتحدث باسم سلطات الطيران

أكبر شركة طيران في أوروبا تفكر في نقل أسطولها الجوي من بريطانيا



قالت أكبر شركة طيران في أوروبا إنها قد تضطر إلى نقل كامل أسطولها المتواجد بالمملكة المتحدة إلى مكان آخر، ما لم يكن هناك وضوح بشأن كيفية خروج بريطانيا من الاتحاد الأوروبي بحلول

الخريف القادم. وحذرت «ريان إير» من أن رحلاتها بين بريطانيا والدول الأعضاء بالاتحاد الأوروبي قد تتوقف أيضاً. كما قالت الشركة التي تتخذ من دبلن مقراً لها: «إذا لم يصبح لدينا يقين بشأن الأساس القانوني لسوق النقل الجوي بين المملكة المتحدة والاتحاد الأوروبي بحلول خريف عام 2018، فقد نضطر إلى

إلغاء بعض الرحلات ونقل بعض أو كل طائراتنا إلى خارج بريطانيا». وكجزء من إجراءات الخروج ستحتاج بريطانيا إلى التفاوض مع بروكسل من أجل الوصول سوق الطيران الأوروبي الموحد، وضمان مكان لنفسها فيما تسمى باتفاقية الأجواء المفتوحة.

"بوينج" تتوقع طلب الشركات الهندية ما يصل إلى 2100 طائرة خلال الـ 20 عاماً قادمة

قالت "بوينج" إنها تتوقع أن تطلب شركات الطيران الهندية ما يصل إلى 2100 طائرة جديدة بقيمة 290 مليار دولار على مدى السنوات العشرين المقبلة، ووصفتها بأنها أعلى توقعات على الإطلاق بالنسبة لثالث أكبر اقتصاد في آسيا. وتعد الهند واحدة من أسرع أسواق الطيران نمواً في العالم، حيث تزايدت حركة المسافرين المحلية بأكثر من 20 % سنوياً على مدى السنوات القليلة الماضية. وقال نائب رئيس المبيعات في "بوينج" دينيش كيسكار "إن الشركة يمكن أن تزيد توقعاتها العام المقبل اعتماداً على كيفية تنفيذ مخطط الربط الإقليمي في الهند. وفي العام الماضي عدلت الحكومة الهندية القواعد التي تحكم صناعة الطيران والمعايير المطبقة على شركات الطيران المحلية للسفر إلى الخارج وشجعت السفر جواً إلى المدن الصغيرة في البلاد من خلال تحديد أسعار الرحلات الجوية وفتح مطارات جديدة.



"إيرباص" تستعرض أحدث طائراتها في "ماكس 2017"



AIRBUS

في إن «السوق تشهد نمواً حالياً. ونحن نلاحظ إعادة النشاط في مجال الطيران العالمي». وتتوقع الشركة أن يبلغ الطلب العالمي على طائرات الشركة من طراز «A350» في غضون 20 عاماً حوالي 8100 طائرة.

واستضافت مدينة جوكوفسكي، الواقعة في ضواحي موسكو، في المطار التابع لمعهد الأبحاث الجوية باسم غروموف، فعاليات معرض «ماكس - 2017» للطيران الدولي. وتجري فعاليات معرض «ماكس» للطيران كل عامين، وتعتبر إحدى أكبر المنصات العالمية لعرض أحدث التكنولوجيا الروسية في عالم الطيران وابتكاراته، بمشاركة عدد كبير من الشركات الروسية والعالمية الرائدة، من بينها شركة «سوخوي» الروسية لصناعة الطائرات المدنية، وشركة «مروحيات روسيا»، وشركة «بوينج» الأمريكية، ومنافستها التقليدية «إيرباص» الأوروبية، وغيرها.

استعرضت شركة «إيرباص» الفرنسية لصناعة الطائرات، خلال معرض «ماكس 2017» للطيران والفضاء، أحدث طائراتها المدنية من طراز «A350». وقال جولين فرانيات، مدير مكتب شركة «إيرباص» في روسيا، أثناء تواجده على متن الطائرة الجديدة: «A350 الجديدة، تستهلك وقوداً أقل بنحو 25% مقارنة مع طائرات (بوينج 777) الأمريكية». وخلال مقابلة مع وكالة «نوفوستي» الروسية، كشف فرانيات عن فتح شركة جديدة في روسيا، تابعة للشركة الفرنسية الأم بقوله: «نحن سعداء جداً بوجود شركة مشغلة (مستخدمة) جديدة لـ (إيرباص) خلال هذه السنة، هي شركة (ريد فينغس) الروسية». ووفقاً لفرانيات،

الطيران العُماني يفوز بلقب أفضل شركة طيران للضيافة الفاخرة لسنة 2017

وللمرة الثانية على التوالي يعد اعترافاً كبيراً بـرقي المنتجات والخدمات التي يقدمها الناقل الوطني لضيوفه والتي تأتي منسجمة مع الأسلوب الخاص للضيافة العُمانية، وأضاف أن حصول الشركة على ختم الامتياز كأفضل شركة طيران في أوروبا والشرق الأوسط وأفريقيا يأتي في الوقت الذي تخطو فيه الشركة بشكل واثق نحو الاستمرار في النمو لتصبح شركة طيران ناجحة ومستدامة تعمل على تقديم أعلى مستويات الجودة.

نجوم للضيافة الفاخرة 2017، الذي أقيم بـنادي إكالي في العاصمة اليونانية أثينا. وتعتبر هذه الجائزة بمثابة أوسكار الفخامة وتكريماً للعلامات التجارية الاستثنائية وسبل الضيافة وأسلوب الحياة الفاخر لتمنح الأفضل منها، وقد نافس الطيران العُماني للفوز في فئة «أفضل شركة طيران في أوروبا والشرق الأوسط وأفريقيا» لهذا العام عدد من شركات الطيران بدول العالم. وقال بول جريجوريوتش الرئيس التنفيذي للطيران العُماني: «أن الفوز بالجائزة



فاز الطيران العُماني الناقل الوطني للسلطنة بلقب أفضل شركة طيران للضيافة الفاخرة مرة الثانية على التوالي، تسلم الجائزة روجير دي جاكز نائب الرئيس الإقليمي لمنطقة أوروبا خلال حفل توزيع جوائز السبعة

شركات الطيران بحاجة إلى 637 ألف طيار خلال 20 عاماً

إلى 648 ألف فني جديد في قطاع صيانة الطائرات، بتراجع قدره 4.6 في المائة عن تقدير العام الماضي بسبب تخفيض ساعات الصيانة المطلوبة من «بيونج 737 ماكس». وبالنسبة لأطقم الرحلات، ذكر التقرير الحاجة إلى توظيف 839 ألف مضيف جوي حتى عام 2036، منهم 173 ألفاً في منطقة آسيا- المحيط الهادئ، و173 ألفاً في أوروبا، و154 ألفاً في شمال أمريكا، و96 ألفاً في الشرق الأوسط

للطيارين بـ3.6 في المائة من تقرير العام الفائت، وفقاً لـ«الفرنسية». وستحتاج شركات الطيران في منطقة آسيا - المحيط الهادئ وحدها 253 ألف طيار جديد، وهو ما يمثل ثلث العدد المطلوب، بحسب التقرير الذي أعده قسم الخدمات الدولية في الشركة. وقدرت الشركة في تقرير سنوي، احتياج شمال أمريكا إلى 117 ألف طيار، وأوروبا إلى 106 آلاف طيار في الفترة من 2017 وحتى 2036. وتوقع التقرير الحاجة



أكدت شركة بوينج الأمريكية لصناعة الطيران، أن شركات الطيران ستحتاج إلى 637 ألف طيار في السنوات العشرين المقبلة. لمواكبة النمو في قطاع الطيران الدولي. وارتفع تقدير الشركة الأخير عن الحاجة

تونس وجورجيا توقعان مذكرة تفاهم في مجال النقل الجوي

أعلنت وكالة الطيران المدني الجورجية توقيع مذكرة تفاهم مع سلطات الطيران المدني التونسية. وناقش المجتمعون سبل إيجاد الإطار القانوني الذي يتيح تسيير الرحلات بين البلدين.



"أيروفلوت" الروسية ضمن أكبر 20 شركة طيران في العالم

حيث دوران الركاب. يذكر أن «إيرلانز بيزنس» لفتت في تقريرها إلى أن «شركات النقل الجوي الروسية أظهرت عودة رائعة إلى الربحية بعد التأثير الناجم عن تقلبات أسعار النفط والتحديات الجيوسياسية». وأضافت النشرة أن إجمالي عدد الركاب الذين نقلوا في العالم خلال عام 2016، ارتفع بنسبة 6% ليصل إلى نحو 3.4 مليار مسافر. ونقلت «أيروفلوت» في عام 2016 نحو 43.4 مليون مسافر، بزيادة نسبتها 10.3% عن عام 2015. يشار هنا إلى أن صافي أرباح الشركة بلغ خلال العام الماضي 658.8 مليون دولار، مقابل خسارة تقدر بـ110 ملايين دولار في عام 2015.



أعلنت شركة «أيروفلوت» الروسية ، أن اسمها أدرج في قائمة أكبر 20 شركة طيران عالمية، من حيث حركة نقل المسافرين ودوران الركاب، بموجب تصنيف أعدته نشرة «إيرلانز بيزنس». واحتلت «أيروفلوت» بحسب بيانات نشرة الطيران لـ «إيرلانز بيزنس» إحدى النشرات العالمية المهمة في هذا المجال، المرتبة الـ18 في العالم من حيث مؤشر حركة المسافرين، بينما احتلت المرتبة العشرين في التصنيف العالمي من

كيف ستساعد طائرة "إليوشن إي أل 96- في إعادة إحياء صناعة الطيران المدني الروسي

الطيران ومدير رحلات "فونكوفو" للخطوط الجوية السابق "يوري سايتنك" هذه الطائرات جميعها خرجت من الخدمة؛ بعد أن سجلت 55 ألف ساعة طيران.

وفي خضم انهيار صناعة الطيران المدني الروسي في التسعينات، بدأت الخطوط الجوية الروسية في شراء طائرات أجنبية وتحديثاً من شركات (إيرباص وبوينج)، وفي بداية 2010 شكلت الطائرات الأجنبية أكثر من ثلثي أساطيل العديد من شركات الطيران، ولا سيما في قطاع المسافات الطويلة. ولكن بعد تراجع العلاقات مع الدول الغربية في 2014 خلال الأزمة في أوكرانيا، بدأت الحكومة الروسية في إبداء اهتمام أكبر لصناعة طائرات الركاب التجارية المحلية، وتكريس الطاقة والمصادر لتشجيع التطوير، والإنتاج، والمبيعات للطائرات الحديثة داخل الوطن، والترويج لها في الخارج.

وفي حديثه مع "ريا نوفوستي" عن الطائرة الجديدة أشار "سايتنك" أنه إذا تم تحديث الـ 96-II، سنتمكن من الحصول على نموذج مشابه تماماً لبعض طائرات "بوينج وإيرباص".

تلك الطائرات الأجنبية من الخطوط الجوية الروسية، واستبدالها بـ (إليوشن) الجديدة. وكان قرار إعادة إنتاج (96-II) النسخة المتطورة والمصممة للمسافات الطويلة من طائرات (إليوشن 86-II) عريضة البدن من العهد السوفيتي قد اتخذ في مايو 2016، وفي ذلك الوقت صرح وزير الصناعة والتجارة "دينيس مانتوروف" أن الحكومة ستخصص حوالي 50 بليون روبل للبرنامج.

وكانت طائرة (96-II) قد طورت في خريف الاتحاد السوفيتي من قبل شركة إليوشن وصنعت من قبل شركة فورونيج لصناعة الطائرات في فورونيج ب روسيا. وفي منتصف الثمانينات طار النموذج الأولي في سبتمبر 1988. ودخلت أول طائرة إليوشن 96-II-300 الخدمة في أواخر 1992.

ورغم ذلك، وبسبب الأزمة الاقتصادية التي واجهت روسيا وسائر الاتحاد السوفيتي السابق خلال التسعينات، 30 وحدة فقط من الطائرة المرتقبة كانت قد بنيت. واليوم شركة (أيرولوت) يُعتقد أن لديها من 8 - 10 طائرات 96-II في مستودعها. ولكن وفقاً لخبر



طائرة إليوشن

أدى التعاون بين مؤسسة الطيران المتحدة، ووزارة الصناعة، ووزارة الدفاع إلى إنتاج الطائرة الجديدة والمحدثـة (96-II-400) من فئة طائرات الركاب عريضة البدن 96-II-400، وقد أوضح خبير الطيران "يوري سايتنك" كيف سيساعد إنتاج الطائرة في إعادة إحياء صناعة الطيران المدني الروسي. ونشرت صحيفة الأعمال الروسية (كومرسنت) نقلاً عن مصدر له علاقة بالموقف، أن النسخة الجديدة من طائرة (إليوشن إل 96-) والتي هي تحت التطوير حالياً، مصممة لتحل مكان طائرة الركاب عريضة البدن قاطعة المسافات الطويلة الأجنبية المؤجرة، والتي قارب عمرها الافتراضي على الانتهاء. ومن المتوقع أن تسحب

المملكة العربية السعودية والعراق يوقعان مذكرة تفاهم في مجال النقل الجوي



وقعت الهيئة العامة للطيران المدني السعودي و هيئة الطيران المدني العراقية مذكرة تفاهم حول النقل الجوي. تتضمن الاتفاقية بنود وقوانين حول الحقوق الممنوحة لكلا الطرفين كما تحتوي على عدة بنود تتعلق بسلامة وأمن الطيران. كما ناقش الطرفان إستئناف رحلات المسافرين وخدمات الشحن بين البلدين.

استئناف الرحلات الجوية بين السعودية و العراق

سيرت شركة الخطوط الجوية السعودية أول رحلة إلى العراق بعد توقف دام 27 عاما.



باكستان وبورتسودان بالسودان في أبريل الماضي، وموريشيوس في شتنبير السابق، وترافندروم بالهند مطلع أكتوبر الجاري. وقال مصدر من السلطات الجوية السعودية لوسائل إعلام محلية إن الرحلات الجوية ستكون من مطار بغداد إلى جدة والطائف والمدينة المنورة.

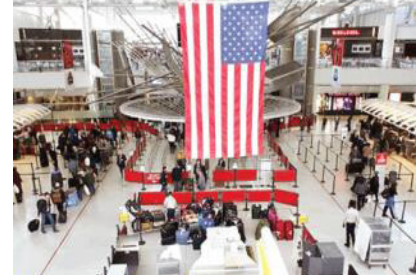
الرسمية والمنتظمة بين السعودية والجمهورية العراقية مواكبا للنمو والتطور الذي تشهده العلاقات بين البلدين. وتعد بغداد الوجهة الدولية الخامسة للشركة المملوكة للسعودية التي يتم إطلاقها خلال 2017؛ بعد تسيير رحلات إلى كل من ملطان في

ذكرت وكالة الأنباء السعودية أن أولى رحلة إلى العراق أُلغيت من مطار الملك عبد العزيز الدولي في جدة، على متنها مدير عام الخطوط الجوية العربية السعودية، ورؤساء القطاعات التشغيلية وممثلون عن وسائل الإعلام المختلفة. ويأتي تسيير الرحلات

شركات الطيران تطبق قواعد أمنية أمريكية جديدة

المملوكة للوفتهانزا تسجيل وصولهم قبل 90 دقيقة على الأقل من انطلاق رحلتهم. وقالت رابطة (إيرلاينز فور أمريكا): إن التغييرات «إجراءات أمنية معقدة» لكنها أشادت بالمسؤولين الأمريكيين لمنحهم شركات الطيران مرونة في الوفاء بالقواعد الجديدة. وصادق اتحاد الخطوط الجوية في آسيا والمحيط الهادي خلال اجتماع سنوي في تايبيه على قرار يدعو إلى أن تكون إجراءات الأمن مبنية على المخاطر ومتناسبة مع التهديد المحتمل وأن تركز على استخلاص نتائج. وقال أعضاء الاتحاد: «الإجراءات الأحادية التي تتخذها الحكومات رداً على تهديدات مستجدة قد تؤدي إلى إرباك غير ضروري أو عواقب أمنية غير مقصودة». ويضم الاتحاد معظم الخطوط الجوية في آسيا. ورفضت متحدث باسم إدارة أمن النقل بحث التغييرات المحددة لكنها قالت: إن «الولايات المتحدة مستمرة في العمل مع شركائنا لرفع الحد الأدنى لأمن الطيران العالمي والحفاظ على سلامة المسافرين وكانت إدارة أمن النقل قالت في يوليو إنها فرضت قواعد جديدة تلزم المسافرين على متن رحلات الطيران داخل الولايات المتحدة بإخراج جميع الأجهزة الإلكترونية الأكبر حجماً من الهواتف المحمولة من حقائب اليد من أجل التفتيش.

إفريقيا في مسعى للتصدي لتهديدات أمنية غير محدّدة وجرى رفع هذه القيود في يوليو لكن الإدارة الأمريكية قالت إنها قد تعيد فرضها على أساس كل حالة على حدة إذا لم تعزز شركات الطيران والمطارات إجراءات الأمن. وقال مسؤولون أوروبيون وأمريكيون في ذلك الوقت إن أمام شركات الطيران 120 يوماً للتزام بهذه الإجراءات ومنها تشديد فحص الركاب. وقد انتهت المهلة وكان أمام شركات الطيران حتى أواخر يوليو لتوسيع اختبارات رصد المتفجرات. وقال ستيف تشانج النائب الأول لرئيس شركة تشاينا إيرلاينز التايوانية أن «هذه قضية كبيرة لتشاينا إيرلاينز»، مضيفاً أن الشركة تحاول التشاور مع المعهد الأمريكي في تايوان الذي يرعى مصالح الولايات المتحدة هناك. وقالت كوريا إيرلاينز الكورية الجنوبية أيضاً إن لديها مخاوف كثيرة تتعلق بالإجراءات الجديدة. وقال والتر تشو رئيس الشركة والرئيس التنفيذي للعمليات «نحن بهذا نطلب من العملاء القدوم للمطار مبكراً. هذا ليس ملائماً للركاب». وقالت مجموعة لوفتهانزا: إن الإجراءات ستكون محل التنفيذ وقد يخضع الركاب لمقابلات وجيزة عند مناطق الفحص أو على البوابة. وطُلب من ركاب الدرجة الاقتصادية للخطوط الجوية السويسرية



ذكرت شركات طيران أن إجراءات أمنية جديدة تشمل عمليات فحص أدق للركاب بدأت على جميع الرحلات المتجهة للولايات المتحدة وذلك امتثالاً لمتطلبات حكومية الغرض منها تجنب حظر حمل أجهزة الكمبيوتر المحمول في المقصورات.

وقالت بأن الإجراءات الجديدة قد تشمل مقابلات أمنية وجيزة مع الركاب عند بوابات الفحص أو بوابات صعود الطائرات، الأمر الذي أثار قلقاً من تأخر الرحلات وتهديد وقت إجراءات السفر. وستؤثر القواعد على 325 ألف راكب على متن نحو ألفي رحلة تجارية تصل يومياً إلى الولايات المتحدة وعلى 180 شركة طيران تعمل من 280 مطاراً في 105 دول. وأعلنت الولايات المتحدة القواعد الجديدة في يونيو لإنهاء القيود على حمل الأجهزة الإلكترونية في الطائرات الآتية من عشرة مطارات في 8 دول في الشرق الأوسط وشمال

الطيران المدني فاعل أساسي في التنمية المستدامة على الصعيد العالمي

بل لتكون قادرة على التكيف معه أو تحفيزه. وينبغي لنا، من ناحية أخرى، أن نبذل قصارى جهدنا لضمان السلامة وتخفيف وخفض الآثار البيئية بغية منح أجيالنا القادمة وكوكبنا مستقبلاً أكثر استدامة». وقد جرت المقابلة إثر اجتماعها بلجنة مكافحة الإرهاب التابعة لمجلس الأمن في الأمم المتحدة، حيث قدّمت الأعمال التي تضطلع بها الإيكاف فيما يتعلّق بمسائل الأمن وحثّت الدول على إقامة تعاون أوثق مع وكالات الأمم المتحدة بشأن مبادرات مكافحة الإرهاب.

على الصعيد العالمي و3.5% من الناتج المحلي الإجمالي العالمي. وبالإضافة إلى ذلك، من المتوقع أن يتضاعف حجم الحركة الجوية بحلول عام 2030. وقالت في هذا الصدد: «انطلاقاً من هذه الأرقام، يمكننا أن نتصوّروا مدى أهمية الطيران للاقتصاد العالمي»، مشيرة إلى أنّ الوكالة تدعم تشغيل 10.000 رحلة جوية يومياً بين دولها الأعضاء البالغ عددها 191 دولة، وذلك على نحو يضمن سلامة هذه الرحلات. كما أشارت إلى أنّه «ينبغي لنا، من ناحية، أن نعدّ دولنا الأعضاء لكي تكون جاهزة لمواجهة هذا النمو،



صرّحت الأمينة العامة للإيكاف، د. فانغ ليو، لوكالة الأنباء الصينية شينخوا وإذاعة الأمم المتحدة بأنّ الطيران المدني يكتسي أهمية قصوى في تحقيق التنمية المستدامة على الصعيد العالمي. ويوقّر هذا القطاع حالياً 63.5 مليون وظيفة

تصنيف مطار مراكش المنارة بـ "الأجمل" عبر العالم حسب رابطة "سكاي تيم" لأهم شركات النقل الجوي



صنفت رابطة "سكاي تيم" لأهم شركات النقل الجوي، مؤخرًا، مطار مراكش المنارة بـ "الأجمل على الإطلاق" على الصعيد العالمي، كمعلمة جمعت في محطاتها الجديدة مقومات الروعة والجمال.

وبهذا التصنيف الجديد، يكون مطار المنارة، الذي كان يحتل فيما قبل الصف الرابع، قد نجح في تخطي مطار سنغافورة الذي حل في المرتبة الثانية متبوعًا بكل من مطار حمد الدولي بالدوحة ومطار هونغ كونغ الدولي، في الوقت الذي اكتفى فيه مطار دنفر الدولي بالولايات المتحدة الأمريكية بالصف الخامس.

وتشير رابطة "سكاي تيم" في تعليق لها أنه "سرعان ما يجد المسافرون أنفسهم أمام مطار عصري، يجمع في هندسته بين الحداثة والأصالة، مثمنا التراث الثقافي العظيم للمغرب، المستوحى من العمارة الإسلامية، بسقوف زجاجية في شكل قبة تتخللها الكثير من الضوء".

وحسب المكتب الوطني للمطارات، فإن المحطة الجديدة لمطار مراكش-المنارة، التي

شرع في استخدامها في العام الماضي، تشكل دافعا لجعل هذا المطار رصيда حقيقيا يسهم في تعزيز جاذبية المدينة الحمراء، التي ما تزال تحافظ على موقعها كواحدة من أكثر الوجهات السياحية شعبية على الصعيد العالمي.

وفيما يلي التصنيف النهائي للمطارات 12 الأكثر جمالا في العالم:

- مطار دنفر الدولي
- مطار بانكوك الدولي
- مطار حيدر علييف الدولي (باكو)
- مطار مراكش المنارة
- مطار حمد الدولي (الدوحة)
- مطار العاصمة بكين الدولي
- مطار شيكاغو أوهر الدولي
- مطار طوكيو هانيدا
- مطار مينيابوليس-سانت بول الدولي

- مطار تشانغخي، سنغافورة

- مطار باراخاس (مدريد)

- مطار هونغ كونغ الدولي

أكبر مطار في العالم سيفتتح في العام 2019

سعة المطار قادرة على احتواء 100 مليون راكب في السنة الواحدة.

سيعمل المطار الجديد على تسهيل أوقات السفر، حيث تم تصنيف مطار بكين العاصمة الدولي كأكثر مطار مشغول في العالم



وقامت المهندسة المعمارية الراحلة زها حديد بتصميم مبنى مطار بكين الجديد، والذي سيكون مملوءاً بالحدائق المدنية ومناطق منفصلة للرحلات المحلية والدولية، وذلك بهدف إنشاء مبنى كاف وشامل. خصائص التصميم الإبداعية داخل المحطة التي تبلغ مساحتها 700.000 متر مربع ستشمل على قبة مركزية مع ستة برورات منحنية وكذلك ممرات للمشاة تقوم بالربط لنقطة واحدة، وذلك بهدف تسهيل استكشاف المبنى.

وستشمل مرحلة الافتتاح الأولى للمطار على 4 مخارج، أما مرحلتا الافتتاح المقبلتان فستضيفان مناطق إضافية ستجعل من

سيصبح مطار بكين أكبر مطار في العالم، وذلك وفقاً لرويترز. وسيخدم مطار بكين الجديد الذي سيفتتح في مقاطعة داشينج الجنوبية في 2019، بطريقة تعمل على تلبية الاحتياج المتزايد للنقل الجوي في بكين، وسيعزز كذلك من وجود الطيران المدني في الدولة.

سيصبح القاعدة الجديدة لخطوط جنوب الصين الجوية وخطوط شرق الصين الجوية، وذلك وفقاً للجنة الوطنية للتنمية والإصلاح.

وسيُجعل من أعضاء سكاي تيم تحت سقف واحدة، مما سيسمح باتصالات الرحلات السهلة أكثر للركاب.

أفضل 10 مطارات في العالم لعام 2017

2. مطار طوكيو هانيدا الدولي، اليابان

يلعب مطار طوكيو هانيدا دورًا هامًا في التنمية السياحية لليابان، يعتبر مطار طوكيو هانيدا الدولي أول مطار تم إنشاؤه في العاصمة طوكيو ويعتبر الخيار الأول بالنسبة للجهات الداخلية.



3. مطار إنتشون الدولي، كوريا الجنوبية

إن مطار إنتشون الدولي هو أكبر مطار في كوريا الجنوبية وواحد من أكثر المطارات ازدحامًا في العالم. وهو الفائز بلقب مطار العام في جوائز المطار العالمي السنة الماضية.



4. مطار ميونيخ، ألمانيا

مطار ميونيخ هو ثاني أكثر المطارات ازدحامًا في ألمانيا والمركز الثاني لخطوط لوفتهانزا الألمانية. يمتلك مطار ميونيخ وجهات إلى جميع أنحاء العالم، ولكن الأكثر من ذلك. يقدم المطار أكثر من 150 متجر من متاجر البيع بالتجزئة وحوالي 50 مكان أو مطعم لتناول الطعام والمشروبات، إن مطار ميونيخ يبدو كأنه مركز المدينة، ويقدم للمسافرين والزوار الكثير والكثير.



قام موقع سكاي تراكس الرائد في مجال الطيران بنشر قائمة أفضل 10 مطارات على مستوى العالم فقد قام الموقع بعمل استطلاعات رأي شملت 14 ألف مسافر من أكثر من 100 دولة حول العالم، شمل التقرير تقييم 550 مطارًا دوليًا.

كانت أهم نقاط التقييم التي شملها التقرير، القدرة الاستيعابية للمسافرين، جودة الخدمات المقدمة للمسافرين، المهارات اللغوية للموظفين، وأراء المسافرين حول عمليات إجراءات تسجيل الوصول، التحويلات، التسوق، الأمن في المطار وكل شئ حتى مغادرة بوابة المطار.

تم إجراء المسح منذ يوليو/ تموز 2016 إلى فبراير / شباط 2017

- مطار شانغي، سنغافورة
- مطار طوكيو هانيدا الدولي، اليابان
- مطار إنتشون الدولي، كوريا الجنوبية
- مطار ميونيخ، ألمانيا
- مطار هونغ كونغ الدولي، الصين
- مطار حمد الدولي، قطر
- مطار اليابان المركزي الدولي
- مطار زيوريخ، سويسرا
- مطار هيثرو لندن، المملكة المتحدة
- مطار فرانكفورت، ألمانيا

1. مطار شانغي، سنغافورة

جاء في المرتبة رقم واحد مطار شانغي في سنغافورة والذي يربط العملاء إلى أكثر من 200 وجهة في جميع أنحاء العالم، يتراوح عدد القادمين والمغادرين 5000 فرد في الأسبوع من قبل 80 شركات طيران دولية.

السيد لي سيو هيانغ، الرئيس التنفيذي لمجموعة مطار شانغي قال على هامش الجائزة:

”إن أفضل مطار في العالم من قبل سكاي تراكس للسنة الرابعة على التوالي هو إنجاز كبير لمطار شانغي وتأكيد واضح أننا نستمر في أخذ الملاحظات الصحيحة في اعتبارنا لتحقيق التميز في الخدمة. إنه جهد غير عادي والتزام كامل من مجتمع المطار الذي أدى إلى نجاح شانغي، ونحن نشكر الركاب والشركاء على حد سواء لدعمهم المستمر والثقة فينا.”



5. مطار هونغ كونغ الدولي، الصين

يقدم مطار هونغ كونغ الدولي أكثر من 100 شركة طيران تعمل رحلاتها إلى حوالي 180 موقعًا في جميع أنحاء العالم، بما في ذلك 44 وجهة في الصين. وهو الفائز الأسبق ولأكثر من مرة كمطار العام في جوائز المطار العالمي.



6. مطار حمد الدولي، قطر

مطار حمد الدولي هو المطار الدولي لمدينة الدوحة، عاصمة قطر. المحطة الحالية يمكن أن تستوعب ما يصل إلى 30 مليون مسافر سنوياً، وقد تم وصفه بأنه المطار الأكثر أهمية من الناحية المعمارية في العالم، فضلاً عن كونه واحداً من أفخم المطارات.



7. مطار اليابان المركزي الدولي

في عام 2014، سافر 9.8 مليون راكب عبر مطار اليابان المركزي في ناغويا، المعروف باسم سينتاراير. ويمتلك المطار نسبة كبيرة من حركة الطيران المحلية، حيث تم تشغيل عدد من الطرق الإقليمية إلى مدن آسيانا مثل بانكوك وسنغافورة. وتشمل مسارات المسافات الطويلة هلسنكي وفرانكفورت وهونولولو وديترويت.



8. مطار زيورخ، سويسرا

مطار زيورخ هو أكبر مطار دولي في سويسرا وهو المحور الرئيسي للخطوط السويسرية الدولية للطيران.



9. مطار هيثرو لندن، المملكة المتحدة

مطار هيثرو لندن هو المطار الأكثر ازدحاماً في المملكة المتحدة وأكثر المطارات ازدحاماً في أوروبا من قبل حركة المسافرين، وكان أكثر المطارات ازدحاماً في العالم للركاب الدوليين.



10. مطار فرانكفورت، ألمانيا

يقوم مطار فرانكفورت بتقديم الخدمة لـ 98 شركة طيران و 250 وجهة في 105 دولة مختلفة، مطار فرانكفورت هو قاعدة لوفتهانزا. وهو أكبر مطار في ألمانيا وثالث أكبر مطار في أوروبا. يمتلك مطار فرانكفورت منطقة للوصول مباشرة لشبكة السكك الحديدية الألمانية عالية السرعة. ويجري حالياً تشييد محطة ركاب ثالثة.



الدورة (100) للمجلس الاقتصادي والاجتماعي -القاهرة-



عام 2015، واتفاق استثمار رؤوس الأموال العربية في الدول العربية ومشروع البرنامج العربي للتنافسية، والذي يهدف إلى نشر الوعي بأهمية تعزيز القدرة التنافسية للقطاعات الاقتصادية بالدول العربية والتي تشمل الزراعة والصناعة والسياحة. كما اعتمد توصيات وقرارات المجالس الوزارية واللجان الفنية التابعة للمجلس، وبخصوص الهيئة العربية للطيران المدني قرر المجلس الموافقة على اتفاقية إنشاء الهيئة العربية للطيران المدني وتعديل البند الخامس من المادة 13 من الاتفاقية وفقا لقرار المجلس الاقتصادي والاجتماعي. كما قرر المجلس الموافقة على الشروط والمواصفات والمعايير الواجب توافرها لشغل منصب المدير العام للهيئة مع مراعاة أحكام النظام الأساسي الموحد لموظفي المنظمات العربية المتخصصة على أن يكون لديه خبرة في مجالات الطيران المدني لا تقل عن عشرة سنوات.

الاقتصادي خلال الفترة بين دورتي المجلس الـ99 والـ100». ناقش أيضاً مشروع اتفاق تنظيم النقل البحري للركاب والبضائع في الدول العربية»، مشيراً إلى «متابعة أعمال اللجنة العربية المعنية بتنفيذ أهداف التنمية المستدامة 2030 ومشروع البوابة الإلكترونية للشبكة العربية للمعلومات والإستراتيجية العربية للصحة والبيئة». وتابع الاجتماع «تنفيذ القرارات الصادرة عن القمة العربية الأفريقية الرابعة والتي عقدت في غينيا الاستوائية في تشرين الثاني (نوفمبر) الماضي، وتنفيذ إستراتيجية الشراكة وخطة العمل وتمويل المشاريع العربية والأفريقية». وتطرق الاجتماع إلى تعزيز التعاون بين الدول العربية ودول أميركا اللاتينية في مجالات الاقتصاد والتجارة والاستثمار والبيئة والسياحة والطاقة والنقل، ومتابعة قرارات إعلان الرياض الصادر عن القمة الرابعة للدول العربية ودول أميركا الجنوبية والتي عقدت

شاركت الهيئة العربية للطيران المدني بوفد ترأسه سعادة المهندس/ محمد إبراهيم شريف مدير عام الهيئة في فعاليات الدورة (100) للمجلس الاقتصادي والاجتماعي وقد عقدت في مقر الأمانة العامة لجامعة الدول العربية في القاهرة خلال الفترة 21 - 2017/8/24، بحضور وزراء الاقتصاد والمال العرب، والمؤسسات المالية والمنظمات والاتحادات العربية المختصة.

ترأس الدورة معالي نائب وزير المالية السعودي الدكتور حمد بن سليمان البازعي.

تدارس الاجتماع عدداً من المواضيع المدرجة ضمن الملف الاقتصادي والاجتماعي المزمع عرضه على القمة العربية الـ29 والمقرر عقدها في السعودية في آذار (مارس) المقبل، حيث تابع تنفيذ قرارات الدورة رقم 99 للمجلس الاقتصادي والاجتماعي والإجراءات المتخذة لتنفيذ هذه القرارات، كما تابع نشاط القطاع

اجتماع الدورة الـ 30 لمجلس وزراء النقل العرب

التبادل التجاري بين الدول العربية عن طريق الصفقات المتكافئة وتم تحديد موعد ومكان عقد الدورة (31) لمجلس وزراء النقل العرب والدورة (61) لمكتبة التنفيذ بتاريخ 22-24 أكتوبر 2018 بالإسكندرية.

علما أن القرارات الخاصة بالنقل الجوي تجلت في:

- قرر المجلس رفع المسودة السادسة لمشروع تعديل اتفاقية تبادل الإعفاء من الضرائب والرسوم على نشاطات ومعدات النقل الجوي العربية المشار إليها باتفاقية تونس 79 (بالصيغة المرفقة) إلى المجلس الاقتصادي والاجتماعي في دورته القادمة للنظر في الموافقة على مشروع الاتفاقية المعدلة.

- كما قرر المجلس بالموافقة على تقرير الاجتماع الخاص لبحث التعامل مع قانون الاتحاد الأوروبي حول المنافسة في مجال الطيران المدني وتكليف الأمانة الفنية لمجلس وزراء النقل العرب بمتابعة التطورات الجارية في هذا الموضوع، ورفع النتائج إلى الأمين العام للجامعة ومجلس وزراء النقل العرب ومكتبه التنفيذي.



وتوصيات المؤتمر الدولي السادس للنقل البحري واللوجستيات (مارلوج 6) وكذلك نتائج وتوصيات ورشة العمل التفاعلية حول المسؤولية والتعويض بالاتفاقيات الصادرة عن المنظمة البحرية الدولية ودراسة المتطلبات المستقبلية الخاصة بتمويل السفن طبقا للاتفاقيات الدولية وتطبيقها في الدول العربية وإنشاء البوابة الالكترونية العربية للنقل البحري.

كما تم بحث مشروع تعديل اتفاقية تبادل الإعفاء من الضرائب والرسوم على نشاطات ومعدات مؤسسات النقل الجوي العربية لعام 1979 وبحث تفعيل

باستضافة من الأكاديمية العربية للتكنولوجيا والنقل البحري انعقدت بالإسكندرية الدورة الـ 30 لمجلس وزراء النقل العرب وذلك بحضور عدد من وزراء النقل العرب وممثلي الاتحادات والمنظمات العربية، إضافة إلى وفد الأمانة العامة لجامعة الدول العربية، واستعرض وزراء النقل العرب مشروع جدول أعمال الدورة الـ 30 لمجلس وزراء النقل العرب المعتمد من مكتبه التنفيذي، والذي تم إقراره من قبل السادة الوزراء والحضور. وقد شاركت الهيئة العربية للطيران المدني في فعاليات هذا الاجتماع بوفد ترأسه سعادة المهندس محمد إبراهيم شريف مدير عام الهيئة.

وقد استعرض المجلس دراسة إنشاء مركز بيئي عربي متخصص بالنقل المستدام وبحث توصيات الندوة الدولية السادسة للاتحاد الدولي للنقل على الطرق والاتحاد العربي للنقل البري حول تحسين سلامة الطرق وتسهيل التجارة في العالم العربي، وبحث إنشاء إطار عربي للتعاون بين الدول العربية لتحقيق في الحوادث البحرية. وإنشاء مركز عربي مستقل لتحقيق الحوادث البحرية كما تم استعراض نتائج



الهيئة تتشارك في الندوة الدولية للتدريب وحفل الاعتماد الدولي للأفصاك كمركز إقليمي للتدريب



شهدت العاصمة التونسية، يوم 5 ديسمبر 2017، حدثاً مميزاً ومحطةً مستنيرة لقطاع الطيران المدني التونسية تجلت في الاحتفال الكبير بمناسبة اعتماد الايكاو للأكاديمية التونسية الفرنسية للتدريب في أمن الطيران للعمل كمركز إقليمي للتدريب. وجاء ذلك نتيجة للجهود المبذولة من طرف الأكاديمية في تطوير وتعزيز مكانة وقدرات منظومة الطيران المدني التونسي خاصة في مجال التدريب والتكوين في أمن الطيران.

وقد شارك سعادة اللواء مهندس/ محمد إبراهيم أحمد الشريف، مدير عام الهيئة العربية للطيران، كضيف شرف في هذا الحفل البهيج ذو الدلالات القوية في الارتقاء بالمستوى الأكاديمي للتكوين إلى صفة العالمية ويكسبه مصداقية وصلابة في برامج التدريب وجودتها ونجاعتها.

وفي خطاب تهنئة سعادة الأستاذ/ حسن الصديق، مدير عام الأكاديمية، بهذه المناسبة السعيدة، نوه سعادة المدير العام للهيئة بالمسار الناجح والإنجازات الفنية التي حققتها الأكاديمية وزكت مكانتها الرائدة في مجال التدريب وهو ما توجته بالحصول على الاعتماد الدولي وهو تتويج مستحق. مؤكداً سعادته على مواصلة الهيئة العربية للطيران المدني التعاون والتنسيق مع الأكاديمية في إطار تنفيذ مذكرة التفاهم الموقعة بين الطرفين خدمة لقطاع الطيران المدني العربي في سبيل تكوين وتدريب العاملين وخاصة جيل المستقبل ليتمكن من كسب المهارات الحديثة ولمسايرة التطورات الواسعة التي يعرفها عالم الطيران المدني.

تواصلوا معنا عبر صفحتنا

الطيران العربي



acac@acac.org.ma
www.acac.org.ma

(212+) 537 65-83-23 65-83-40

الاجتماع الرابع لرؤساء هيئات ومديري عموم الطيران المدني بالشرق الأوسط



(الإيكاو) هذه المعايير وفقاً له. وأكد البيان أن المزيد من التقدم يتحقق في مجال النهوض بالطيران المدني، والذي يشمل توفير الموارد البشرية والمالية الفعالة لتنفيذ أنشطة المساعدات التي صُممت خصيصاً لتلبية احتياجات الدول المنفردة، على الوجه الأمثل؛ من خلال اتباع نهج يتسم بالتعاون وتضافر الجهود والتنسيق بالشراكة مع جميع الجهات المعنية. وأوضح إعلان مسقط أن الأهداف الاستراتيجية لـ «الإيكاو» ترتبط بدعم 13 هدفاً من أصل أهداف التنمية المستدامة السبعة عشر للأمم المتحدة. وسيعزز التنفيذ الناجح لمبادرة «عدم ترك أي دولة خلف الركب» أنظمة النقل الجوي للدول ويتوافق مع تحقيق أهداف التنمية المستدامة للأمم المتحدة.

ومن التوصيات التي شملها إعلان مسقط أن تقوم منظمة «الإيكاو» بقيادة مبادرة «عدم ترك أي دولة خلف الركب»، ومواصلة تقديم المساعدة التقنية للدول الأعضاء لدى المنظمة بمنطقة الشرق الأوسط. وعلى الدول والمنظمات الدولية تقديم الإسهامات التطوعية العينية والمالية لدعم المبادرة وأنشطتها في منطقة الشرق الأوسط.

كما تركزت الأهداف المعلنة ضمن إعلان مسقط في: وضع الترتيبات اللازمة لتحقيق التعاون المتبادل في مجال تعزيز وتطوير الطيران المدني دعماً لمبادرة «عدم ترك أي دولة خلف الركب»، وذلك لمساعدة الدول في منطقة الشرق الأوسط على زيادة مستوى التنفيذ الفعال للمعايير والممارسات الموصى بها التي حدتها منظمة «الإيكاو». وتدعيم المشاركة على أعلى المستويات والمساءلة؛ للإسراع في تنفيذ الالتزامات المتفق عليها مسبقاً في إعلان الدوحة لتحقيق وإنجاز أهداف السلامة الإقليمية والملاحاة الجوية.

يسهم بشكل كبير في تطور قطاع الطيران في إقليم الشرق الأوسط الذي أصبح يقود الحركة الجوية في العالم مؤخراً. وأكد الحضور نجاح أعمال هذا الاجتماع، الذي خرج بنتائج إيجابية تخدم قطاع الطيران المدني على الصعيدين الإقليمي والدولي؛ وذلك من خلال اعتماد إعلان مسقط الذي تضمن العديد من القرارات والمشاريع.

وخرج الاجتماع بإعلان مسقط، مراعيًا بعض التوصيات الصادرة من منظمة «الإيكاو»، ومن بين بنود البيان أنه يتعين على الدول تنفيذ المعايير والممارسات الموصى بها، وكذلك السياسات التي وضعتها «الإيكاو» بفاعلية حتى تمتلك جميع الدول أنظمة نقل جوي آمنة ومضمونة وفعالة ومؤثرة اقتصادياً وصديقة للبيئة؛ مما يدعم تحقيق التنمية المستدامة والرخاء الاجتماعي والاقتصادي؛ الأمر الذي يساعد في النهاية على إقامة علاقات صداقة وتفاهم بين دول وشعوب العالم والمحافظة على هذه العلاقات الطيبة.

ونظراً لاختلاف مستوى القدرة على استيفاء الالتزام بالمعايير والممارسات الموصى بها والمحافظة عليها لدى الدول، فإنها لا تتمكّن دائماً من التنفيذ الفعال لهذه المعايير والممارسات الموصى بها في الموعد المقرر بالمعدل الذي اعتمدت

انعقدت فعاليات الاجتماع الرابع لرؤساء هيئات ومديري عموم الطيران المدني بالشرق الأوسط، والذي استضافته الهيئة العامة للطيران المدني في مسقط، خلال الفترة من 17-19 أكتوبر الجاري، وترأس أعمال الاجتماع سعادة الدكتور محمد بن ناصر الزعابي الرئيس التنفيذي للهيئة العامة للطيران المدني، بحضور سعادة الدكتورة الأمينة العامة لمنظمة الطيران المدني الدولي «الإيكاو».

وشارك في الاجتماع ممثلو سلطات الطيران المدني في 17 دولة من الشرق الأوسط، إضافة إلى عدد من الهيئات والمنظمات الإقليمية والدولية ذات العلاقة في قطاع الطيران المدني؛ على رأسها: منظمة الطيران المدني الدولي ومكتبها الإقليمي لمنطقة الشرق الأوسط، والمنظمات. وأشادت الوفود المشاركة بما وصلت إليه السلطنة من تطور واضح في مجالات الطيران المدني، كما أبدت سعادة الدكتورة الأمينة العامة للمنظمة الدولية للطيران المدني، ارتياحها لما شاهدته من إمكانيات كبيرة ومرافق متطورة وتقنيات حديثة في قطاع الطيران المدني بالسلطنة، وكذلك الكوادر الوطنية التي أثبتت قدراتها المتميزة في التعامل مع المتغيرات والمستجدات الطارئة في مجال الحركة الجوية. وأكدت أن هذا الاهتمام الكبير من الحكومة بهذا القطاع سوف

المؤتمر الوزاري الإقليمي لأمن الطيران المدني بإفريقيا والشرق الأوسط



وإرساء الثقافة الأمنية، وتنمية القدرات البشرية في مجال أمن الطيران، وتحسين الموارد والابتكارات التكنولوجية، وتحسين نظم المراقبة وضمان الجودة، وزيادة التعاون الإقليمي، وتعد هذه الأولويات مستوحاة من الخطة العالمية لأمن الطيران GASEP.

كما دعى المؤتمر إلى دعم مبادرة الإيكاو (عدم ترك أي دولة وراء الركب) وتقديم المساعدة في تنفيذ خريطة الطريق حسب الاقتضاء إلى الدول الأخرى المحتاجة إليها.

وخلال المؤتمر قام الدكتور بينارد أليو رئيس الإيكاو بمنح مصر شهادة «رئيس مجلس المنظمة» في مجال السلامة الجوية، وكان مجلس الإيكاو قد قرر منح هذه الشهادات للدول التي قطعت شوطاً مهماً في مجال السلامة الجوية وتحسين مستوى التنفيذ الفعال للقواعد والتوصيات الصادرة عن المنظمة.

وعلى مدار أيام المؤتمر نوقش العديد من القضايا المهمة، وبخاصة نتائج أعمال الدورة (39) للجمعية العمومية للإيكاو واستعراض نتائج قرار مجلس الأمن رقم (2309) الذي يعد الأول من نوعه حول التصدي للتهديدات الإرهابية للطيران المدني، وذلك بعد عام من اعتماده، بالإضافة إلى إعداد خطة عالمية لأمن الطيران.

واعتمد المؤتمر الوزاري الإقليمي لأمن الطيران المدني بإفريقيا والشرق الأوسط في ختام أعماله، تشكيل وتصديق خريطة طريق أمن الطيران لدول أفريقيا والشرق الأوسط، تمشياً مع الخطة العالمية لأمن الطيران GASEP، مع الأخذ بالاعتبار الإعلانات المختلفة بأمن الطيران من ضمنها إعلان الرياض المعتمد في 31 أغسطس 2016م بالرياض.

كما اعتمد المؤتمر في الإجراءات والمهام والمسؤوليات والنتائج المنشودة بشأن أمن الطيران في إطار 6 أولويات كتحسين التوعية بالمخاطر وتقييمها،

انعقد المؤتمر الوزاري الإقليمي لأمن الطيران المدني بإفريقيا والشرق الأوسط الذي استضافته جمهورية مصر العربية بمدينة شرم الشيخ برعاية فخامة الرئيس المصري عبد الفتاح السيسي، وافتتحه معالي المهندس شريف فتيحي وزير الطيران المدني والدكتور بينارد أليو رئيس منظمة الطيران المدني الدولي.

بدأت فاعليات المؤتمر وجلساته الفنية اعتباراً من 22 أغسطس، تحت شعار الخطة العالمية لأمن الطيران المدني GASEP، وبحضور ما يقرب من 350 مشاركاً يمثلون 55 دولة من إفريقيا والشرق الأوسط، من بينهم 27 وزيراً للنقل والطيران المدني و35 رئيس سلطة طيران مدني و8 سفراء دول و7 منظمات دولية معنية بالطيران المدني ومديري المكاتب الإقليمية لمنظمة الإيكاو بإفريقيا والشرق الأوسط وخبراء أمن الطيران والمطارات وعدد من شركات الطيران العالمية ومقدمي الخدمات اللوجيستية وعدد من الشخصيات المهمة في صناعة النقل الجوي حول العالم.

القمة العالمية للطيران المستدام لعام 2017



رئيس مجلس الإيكاو، الدكتور أولومويوا بينارد أليو، يلقي الكلمة الرئيسية في القمة العالمية للطيران المستدام لعام 2017 التي استضافتها مجموعة عمل النقل الجوي. وقد شدد في معرض حديثه على أن توفير الدعم الكافي لقطاع الطيران وضمان امتثاله لقواعد الإيكاو سيعود بأكبر النفع على المدن والمجتمعات التي تحلق الطائرات في سماءها. الصورة: مجموعة عمل النقل الجوي.

على التقدّم الذي أحرزته الإيكاو فيما يخص المعايير الدولية اللازمة لدعم الخطة، فضلاً عن أهمية أداة الإيكاو لتقدير انبعاثات ثاني الأكسيد الكربون والإبلاغ عنها، ودور هذه الأداة في تبسيط إجراءات الرصد والإبلاغ والتحقق التي تُطبق في إطار خطة التعويض عن الكربون. كما علّق على ضرورة قيام قطاع الطيران الدولي بشراء الأرصدّة الموثوق بها، مع تفادي احتمال ازدواجية العدّ من قبل القطاعات الأخرى. وإلى جانب الكلمة الرئيسية التي ألقاها رئيس مجلس الإيكاو في إطار القمة، أجرى المسؤولون المشاركون في مبادرة الإيكاو «شركات الطيران من أجل التنمية المستدامة» حلقة عمل تمثل الهدف منها في دعم جهود الحكومات الساعية إلى تحقيق أهداف التنمية المستدامة التي وضعتها الأمم المتحدة في إطار خطة التنمية المستدامة لعام 2030 وبرنامج عمل فينا ومسار ساموا.

كذلك أطلعت الإيكاو القمة العالمية للطيران المستدام على مستجدات أخرى شملت التقدم غير المسبوق الذي أحرز في مجال تطوير أنواع وقود الطيران البديلة المستدامة ونشر استخدامها، إلى جانب تشجيعها للدول على حضور المؤتمر الثاني للطيران وأنواع الوقود البديلة المقرر عقده الأسبوع القادم في مدينة مكسيكو سيتي.

- عن الإيكاو -

الاقتصادية والتجارة والسياحة، علاوة على أهميته المحورية في تسهيل تقديم الاستجابة الإنسانية والاستجابة في حالات الكوارث عند التصدي للأزمات وحالات الطوارئ المرتبطة بالصحة العامة. وتطرق الحديث أيضاً إلى الدول ذات الوضع الخاص كالـدول الجزرية الصغيرة النامية والدول النامية غير الساحلية التي يمثل الطيران بالنسبة لها شريان الحياة الذي يصلها بالعالم الخارجي. وأضاف الدكتور أليو قائلاً: «إن حرص الدول على توفير الدعم الكافي لقطاعات النقل الجوي لديها وضمان امتثالها لقواعد الإيكاو سيعود بأكبر النفع على المدن والمجتمعات التي تحلق الطائرات في سماءها. وبالمثل، فإن تدني مستويات التنمية وعدم الامتثال لقواعد الإيكاو القياسية يسببان المخاطر ويخلفان العراقيل التي تحول دون بلوغ الحكومات أهدافها بتحقيق التنمية المستدامة المثمرة».

وفيما يتعلق بخطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي التي اعتمدها الجمعية العمومية للإيكاو في دورتها التاسعة والثلاثين، أشار رئيس مجلس الإيكاو إلى أن دولاً عديدة تمثل ما يربو على 90 في المائة من عمليات الطيران الدولية قد أعربت عن التزامها بالمشاركة في المرحلة الأولى الطوعية من تنفيذ الخطة في عام 2021. كذلك سلّط الدكتور أليو الضوء

ألقي رئيس مجلس الإيكاو، الدكتور أولومويوا بينارد أليو، كلمة أمام القمة العالمية للطيران المستدام لعام 2017 التي استضافتها مجموعة عمل النقل الجوي، حيث شدّد على الحاجة إلى تنسيق أنشطة الاستثمار والتنمية في مجال الطيران. كما أطلع الحاضرين على أهم المستجدات بشأن ما أحرزته الإيكاو من تقدم فيما يخص خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي (CORSIA).

وأضاف الدكتور أليو أمام حشد ضم القادة العاملين في مجالي الطيران والتنمية المستدامة ممن يمثلون مؤسسات القطاعين العام والخاص: «إن الدور الذي يلعبه النقل الجوي في التنمية الاقتصادية اليوم صار أكثر أهمية من ذي قبل. كذلك فإن أهداف التنمية المستدامة السبعة عشر التي حدتها الأمم المتحدة تعمل على تقريب وجهات نظر القائمين على التخطيط في الحكومات وفي مجال التنمية بشأن مختلف سبل الوصول إلى خدمات النقل الجوي التي تتسم بالسلامة والأمان والكفاءة واعتدال السعر وما يتيح ذلك من فوائد مباشرة يجنيها المجتمع المدني وأوساط التجارة المحلية والإقليمية».

ولا شك أن هذه الرسائل البارزة التي أعربت عنها الإيكاو أكّدت على أن الطيران المستدام يُعدّ المحرك الأساسي للتنمية

الإيكاو وكبرى مؤسسات الطيران تصدر تقريراً جديداً مشتركاً عن الفوائد الاقتصادية للنقل الجوي



قوي تساعد الحكومات أكبر المساعدة على تحقيق 15 هدفاً من أهداف الأمم المتحدة السبعة عشر للتنمية المستدامة. علاوة على ذلك، يوضح هذا التقرير للوزراء والقائمين على وضع الخطط الحكومية أهمية إدراج احتياجاتها في مجال تطوير الطيران ضمن استراتيجيات التنمية الوطنية الأشمل لكل دولة.»

ويأتي هذا التقرير كثمرة جهد مشترك قام به الفريق الرفيع المستوى لقطاع الطيران (IHLG)، تحت قيادة الأمانة العامة للإيكاو الدكتور فانغ ليو والمدير العام والرئيس التنفيذي لاتحاد النقل الجوي الدولي (IATA)، السيد ألكسندر دي جونيكا، والمديرة العامة للمجلس الدولي للمطارات (ACI)، السيدة أنجيلا غيتنز، والمدير العام لمنظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية (CANSO)، السيد جيف بول، ورئيس المجلس التنسيقي الدولي لاتحادات صناعات الطيران والفضاء (ICCAIA)، السيد جان باي.

وبوصفها وكالة الأمم المتحدة المتخصصة في الطيران، تدعم الإيكاو مثل هذه الأولويات المرتبطة بالشركات وتخطيط المشاريع وذلك في إطار مندييات الإيكاو العالمية للطيران في كل سنة، وهي فعاليات رفيعة المستوى، ومن المقرر أن تنعقد أحدث اجتماعاتها في أواخر شهر نوفمبر في أبوجا بنيجيريا.

مليار سائح يعبرون الحدود الدولية كل عام، أكثر من نصفهم يصلون إلى وجهاتهم جواً - بل أن أكثر من 80% منهم يتوجهون إلى العديد من الدول الجزرية. كذلك فإن نحو 35% من حجم التجارة العالمية حسب القيمة يتم عن طريق النقل الجوي. ولا شك أن انخفاض الكلفة وزيادة طرق الطيران عبر شبكتنا سيؤديان إلى تعظيم المنافع الاقتصادية التي تثمر عنها السياحة وسائر سبل الربط الجوي على مدى السنوات المقبلة. وما يعزز هذا الاتجاه أكثر وأكثر هو الزيادة الملحوظة التي نشهدها في تنبؤات نمو الحركة الجوية مستقبلاً.»

كذلك يقدم التقرير أيضاً صورة مفصلة توضح كيف أن الربط الجوي الدولي يساعد الحكومات بشكل مباشر في تحقيق 15 هدفاً من أهداف الأمم المتحدة السبعة عشر للتنمية المستدامة التي اعتمدت في إطار خطة التنمية المستدامة لعام 2030.

وأضافت الدكتورة ليو بقولها: «تبذل الإيكاو جهوداً كبيرة لتعزيز الشراكات الفعالة بين الجهات المانحة والمستثمرين والدول ذات الاحتياج، وكذلك لمساعدة الدول على إعداد دراسات جدوى قوية تبرز عائدات محددة على كبرى مشاريع تنمية النقل الجوي لديها. كذلك أوضحنا كيف أن الخدمات الجوية المتمتعة بدعم

يُشكّل الطيران ركيزة أساسية في التنمية الاقتصادية للمدن والبلدان والأقاليم حول العالم، ولكن كي يتسنى للحكومات تعظيم فوائده ومزاياه، يتعين عليها تلبية الاحتياجات الملحة لقطاع الطيران فيما يخص البنية الأساسية والموارد لدى وضعها لخطط التنمية الوطنية. وتشكّل هذه الفكرة إحدى الرسائل الرئيسية التي وجهتها كل من الإيكاو وأبرز المنظمات العاملة في مجال الطيران الدولي، وذلك ضمن تقرير خاص جديد لعام 2017 بشأن 'فوائد الطيران'.

ويتضمن تقرير 'فوائد الطيران'، الموجه بصفة رئيسية للوزراء والقائمين على وضع الخطط الوطنية، قائمة موجزة بالخطوات الواجب اتخاذها لتحقيق أقصى قدر ممكن من المنافع الاقتصادية والاجتماعية. كما يقدم أيضاً نظرة عامة مفيدة على الأولويات المرتبطة بالاستثمار وإبرام الشراكات، فضلاً عن بُذات إقليمية شاملة توضح كيف يسهم الطيران في النهوض بالرفاه في أنحاء العالم. وتزامن إصدار هذا التقرير مع اليوم العالمي للسياحة 2017/9/27، حيث سلّط التقرير الضوء على العلاقات المتبادلة بين الآثار الإيجابية للسياحة ومستوى الربط الجوي القائم داخل مدينة أو إقليم ما.

وأشارت الأمانة العامة للإيكاو الدكتورة فانغ ليو قائلة: «هناك ما يربو على

الاجتماع السادس والعشرون للجنة أمن الطيران:

أمن الطيران بالمنطقة العربية.



ومن المواضيع المهمة التي نوقشت خلال هذا الاجتماع نخص بالذكر:

- الاتفاق على القائمة النهائية لفريق خبراء أمن الطيران العرب.
- مواقف الدول العربية الأعضاء حول التعديل السادس عشر للملحق السابع عشر «الامن».
- التعاون الإقليمي والثنائي في مجال أمن الطيران ودوره في تعزيز منظومة

عقد الاجتماع السادس والعشرون للجنة أمن الطيران، والذي استضافته سلطة الطيران المدني بجمهورية السودان، في الفترة من 24 إلى 26 أكتوبر 2017 بالخرطوم. وقد شارك في هذا الاجتماع كل من ممثلي المملكة العربية السعودية، جمهورية السودان، جمهورية مصر العربية، دولة فلسطين.

الاجتماع الثالث عشر للجنة البيئة:



المقترح للملحق 16 «حماية البيئة» بشأن خطة التعويض عن انبعاثات الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي والمعروفة بخطة «CORSIA».

نخص بالذكر:

- وضع مقترح لمعايير اختيار خبراء بيئة الطيران العرب.
- مقترح استراتيجية الهيئة العربية للطيران المدني في مجال حماية بيئة الطيران.
- المجلد الثالث للملحق 16 «حماية البيئة» بشأن القواعد القياسية الجديدة حول انبعاثات ثاني أكسيد الكربون.
- مضمون المجلد الرابع

عقد الاجتماع الثالث عشر للجنة البيئة في الفترة من 23 إلى 25 نوفمبر 2017 بمقر الهيئة العربية للطيران المدني بالرباط - المملكة المغربية. وقد شارك في هذا الاجتماع كل من ممثلي جمهورية السودان، جمهورية مصر العربية، دولة فلسطين، المملكة المغربية. ومن المواضيع المهمة التي نوقشت خلال هذا الاجتماع

الاجتماع 39 للجنة النقل الجوي



الهيئة، وقد أصدر الاجتماع توصياته في كل هذه المواضيع.

العرب في مجال النقل الجوي، كما تداول مراجعة نظام عمل اللجان، وموقف اتفاقية الاعفاء من الضرائب والرسوم الجمركية على المؤسسات النقل الجوي العربية، ودور الهيئة في دعم السياحة العربية، ومقترح بتحرير خدمات النقل الجوي بين الدول العربية والإفريقية ومقترح تفعيل نشاط وإحصائيات النقل الجوي لدى

عقدت لجنة النقل الجوي اجتماعها 39 خلال الفترة 9-10 نوفمبر 2017 بالرباط بحضور 4 دول عربية وناقش الاجتماع عدة مواضيع وتجلت أهمها في اعتماد تقرير فريق العمل المكلف بإعداد القواعد الاسترشادية لحماية المسافرين الجوي ومتابعة موقف الاتحاد الأوروبي تجاه شركات النقل الجوي العربية وإنشاء قاعدة بيانات للخبراء

الاجتماع 37 للجنة الملاحة الجوية بالهيئة العربية للطيران المدني

10-9 نوفمبر 2017

العلاقة التي انعقدت يومي 7 و 8 نوفمبر 2017 بالرباط وتحديث استراتيجية الهيئة العربية المتعلقة بالملاحة بالأقمار الصناعية، وكذا المبادرات الكفيلة بالرفع من أداء خدمات الملاحة الجوية.

نخص بالذكر منها مخرجات تحديث دراسة CNS/ATM بالمنطقة وإدارة تدفق الحركة الجوية (ATFM) ودعم تطبيقات الملاحة الجوية بواسطة الأقمار الصناعية (GNSS) وخاصة منها مخرجات ورشة العمل ذات

تم عقد أشغال لجنة الملاحة الجوية في دورتها 37 خلال يومي 9 و 10 نوفمبر 2017، بفندق القولدن تولى فرح بالرباط بحضور 18 مشارك من 7 دول أعضاء الهيئة يمثلون كل من الجمهورية التونسية والجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية وجمهورية مصر العربية وجمهورية السودان والمملكة المغربية وجمهورية السودان ودولة ليبيا ودولة لبنان وممثلين عن ثلاث (03) منظمات دولية: منظمة الطيران المدني بالشرق الأوسط والاتحاد النقل الجوي الدولي بالشرق الأوسط وشمال إفريقيا ومكتب الملاحة بالأقمار الصناعية الإفريقية (JPO)

وتناول الاجتماع عدة مواضيع ذات أهمية في ميدان الملاحة الجوية بالمنطقة العربية



الاجتماع التاسع والثلاثون للجنة السلامة الجوية

الرباط- المملكة المغربية 9-11 أكتوبر 2017

السلامة الجوية بالمنطقة العربية نذكر من بين أهمها تحليل نتائج دراسة إنشاء الوحدة الإقليمية لمنطقة الشمال إفريقيا والشرق الأوسط لمراقبة السلامة الجوية، ودراسة اوجه التعاون الاقليمي فيما يخص التحقيق في حوادث ووقائع الطيران، والتعاون في ميدان تدريب مراقبي السلامة الجوية، وإعداد كتيب أفضل الممارسات في ميدان السلامة وتقرير حول زيارة اللجنة الإفريقية للطيران المدني بشأن الاستفادة من خبرتهم في إنشاء منظمات السلامة.



يمثلون كل من الجمهورية التونسية ودولة فلسطين وجمهورية مصر العربية والمملكة المغربية.

وقد تناول هذا الاجتماع عدة مواضيع ذات الأهمية في ميدان

نظمت الهيئة العربية للطيران المدني الاجتماع التاسع والثلاثون للجنة السلامة الجوية 9-11 أكتوبر 2017، بمقر الهيئة العربية للطيران المدني بالرباط بحضور 4 دول أعضاء

الاجتماع التنسيق بين الهيئة العربية للطيران المدني واللجنة الإفريقية للطيران المدني (AFCAC)



وأخذا في الاعتبار التحديات التي تواجهها العديد من المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية، فقد أوصى الاجتماع بإنشاء الوحدة الإقليمية لمراقبة السلامة بمنطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا (RSOO) تحت إشراف الأكاك (ACAC) للأسباب التالية:

- تجنب ازدواجية الجهود،
- تحسين التنسيق بين أكاك (ACAC) و (MENA RSOO)،
- الرفع من المردودية في مجال السلامة الجوية،
- استعمال نفس الأشخاص في الهيئة الإدارية والتنظيمية،
- إقرار المادة التاسعة من اتفاقية إنشاء الهيئة «اختصاصات الجمعية العامة» النقطة 7 التي تنص على «إنشاء المراكز والفروع الخاصة بالهيئة بشرط موافقة المجلس الاقتصادي والاجتماعي»



أن اللجنة الإفريقية لم تشترك بشكل مباشر في إنشاء المنظمات الإقليمية الست لمراقبة السلامة (RSOO) في منطقة الصحراء الكبرى وهي: BAGASOO, ACSAC, (UEMOE), ASSA-AC (CEMAC), CASSOA (EAC), ISASO (SADC), AAMAC (ASECNA member States). ومع ذلك، تعمل أفكاك (AFCAC) بانسجام وباستمرار مع جميع هذه المنظمات الإقليمية في مجال مراقبة السلامة (RSOO). كما أفادت الاجتماع أن اللجنة تعمل على دمج جميع هذه المنظمات في كيان واحد يمكن أن يندرج تحت نطاق لجنة أفكاك نظرا لمسؤوليتها عن تنسيق الطيران في القارة نيابة عن الاتحاد الأفريقي.

هذا كما خلص الاجتماع إلى أن المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة التي تنشئها المنظمات الإقليمية للطيران المدني تعتبر من الأكثر المنظمات ضمانا من ناحية الاستدامة ومن ناحية أداء مهامها من المنظمات الإقليمية الأخرى التي تكون مستقلة عن أي منظمة أو لجنة إقليمية.

تنفيذا لتوصية المجلس التنفيذي للهيئة بتكليف الإدارة العامة بالتنسيق مع اللجنة الإفريقية للطيران المدني بشأن الاستفادة من تجاربهم حول إنشاء الوحدة الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية تم عقد الاجتماع التنسيق يومي 16 و 17 أغسطس 2017 بمقر اللجنة الإفريقية للطيران المدني (AFCAC) داكار-السنغال. حضر هذا الاجتماع 9 مشاركين ممثلين عن اللجنة الإفريقية للطيران المدني (AFCAC) وخبر الملاحه والسلامة الجوية بالهيئة.

افتتحت السيدة Iyabo O.Sosina، الأمينة العامة للجنة الإفريقية للطيران المدني الاجتماع منوّهة إلى أهمية التنسيق بين المنظمين ومذكّرة بأهداف الاجتماع والمتمثلة خاصة في الاستفادة من تجارب اللجنة الإفريقية حول إنشاء الوحدة الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية.

ونبأه عن سعادة اللواء مهندس/ محمد إبراهيم احمد الشريف، المدير العام للهيئة العربية للطيران المدني، قام المهندس/ محمد رجب، خبير الملاحه والسلامة الجوية بالهيئة، بتقديم الشكر للأمينة العامة للجنة الإفريقية للطيران المدني على تعاونها مبرزاً دور الهيئة العربية للطيران المدني باعتبارها إحدى منظمات الجامعة العربية والتي أنشأت لدعم وتنمية وتطوير الطيران العربي لتستجيب لحاجيات الأمة العربية. وقد بينت الأمينة العامة للأفكاك،

ندوة عمل حول " السلامة والعمليات الجوية وبرنامج التدقيق (ISAGO&IOSA)

(الدار البيضاء- المملكة المغربية)



الجوية ومشغلي المطارات ومشغلي الطائرات والمنظمات الدولية والمصنعين قصد تقديم معايير ومقتضيات IOSAI & SAGO والممارسات الموصى بها وفق الدليل العمليات الأرضية التابعة للاتحاد الدولي للنقل الجوي.

نظمت الهيئة العربية للطيران المدني بالدار البيضاء بالمملكة المغربية ندوة عمل حول « السلامة والعمليات الجوية وبرنامج التدقيق (ISAGO & IOSA) بالتعاون مع الاتحاد الدولي للنقل الجوي (IATA).

الداخليون والمسؤولون عن نظام الجودة وأطر مزودي خدمات الملاحة الجوية والمطارات من دول شمال إفريقيا والشرق الأوسط بالإضافة إلى منظمات دولية وإقليمية.

وقد حضر هذه الندوة 43 مشاركاً من أعوان وأطر سلطة الطيران المدني (إدارة السلامة) والأعوان والمشرفين على العمليات الجوية والشحن والعمليات الأرضية بشركات الطيران والمدققون

وتهدف هذه الندوة للرفع من مستوى العاملين في قطاع الطيران المدني بالنسبة لدول أعضاء الهيئة. كما توفر إطار عمل يجمع أصحاب المصلحة من سلطات الطيران المدني ومزودي خدمات الملاحة

مؤتمر أمن الطيران يوصى بمنح مكافأة لمن يقدم

معلومات عن الحوادث الأمنية

من نوعه، حول التصدي للتهديدات الإرهابية للطيران المدني، وذلك بعد عام من اعتماده، وإعداد خطة عالمية لأمن الطيران ومناقشة تطوير المجال الأمني لقطاع الطيران والتحديات العالمية والمخاطر التي يتعرض لها قطاع الطيران المدني، والاحتياجات الأمنية واستخدام وسائل تكنولوجيا عالية في مجال المراقبة.

من كل المناحي ومدى تأثيرها على الأمن والسلامة، خاصة في مناطق الصراعات. كانت شرم الشيخ قد شهدت على مدى 3 أيام، إقامة المؤتمر الوزاري الإقليمي لأمن الطيران المدني بأفريقيا والشرق الأوسط، الذي ناقش عدة موضوعات على رأسها نتائج أعمال الدورة 39 للجمعية العمومية للمنظمة الطيران المدني «إيكاف»، واستعراض نتائج قرار مجلس الأمن رقم 2309 الذي يعد الأول

أكد عدد من المشاركين في المؤتمر الوزاري الإقليمي لأمن الطيران المدني بأفريقيا والشرق الأوسط، ضرورة وضع برنامج لمكافأة من يقدمون معلومات عن الحوادث الأمنية أو التهديدات التي من شأنها إعاقة صناعة الطيران.

وشدد المشاركون بالمؤتمر، خلال الجلسة الختامية بالمنعقدة بقاعة المؤتمرات الكبرى بمدينة شرم الشيخ، على تنمية القدرات البشرية، وإرساء الثقافة الأمنية لكل العاملين بالقطاع، وإعادة التأهيل لبرامج التوعية بالأمن، كما ناقشوا ضرورة التوعية بالمخاطر، ونشر المعلومات من خلال العمل والحلقات الدراسية، وإقامة مراكز تدريب من قطاعات الطيران، بما في ذلك إعداد البرامج والمدربين.

ووافق المشاركون على تنفيذ أنشطة توعوية للترويج لاستخدام التكنولوجيا الملائمة، ووضع آلية مفصلة للتهديدات



اجتماع مع مكتب JPO للملاحة بالأقمار الصناعية لمنطقة إفريقيا بداكار-السينغال

والقانونية في خصوص الملاحة بالأقمار الصناعية للرفع من مستوى العاملين في قطاع الطيران المدني لكلي الطرفين JPO و ACAC - التعاون في مجال التدريب - عقد تظاهرة سنوية على الأقل مشتركة بين JPO/ACAC في مجال الملاحة بالأقمار الصناعية. - المشاركة في ورشة العمل المرتقبة في شهر نونبر حول الملاحة بالأقمار الصناعية وذلك بتقديم عرضين مرئيين ذات العلاقة.

- تقديم ورقة عمل خلال الاجتماع القادم للجنة الملاحة الجوية رقم 37 تتضمن مشروع النشاطات المشتركة بين الطرفين لمناقشتها قصد اعتمادها.

وإستراتيجيتها في مجال الملاحة عبر الأقمار الصناعية.

و قدم السيد/ سمو ذيوف، مدير JPO بإعلام الحضور بأهم القرارات التي اتخذت خلال الاجتماع الذي انعقد بالرباط-المملكة المغربية يوم 12 مايو 2017 وإطار مذكرة التفاهم المبرمة (MOU) بين الهيئة و JPO.

وقد خلص الاجتماع إلى النتائج التالية:

- التعاون المستمر في خصوص المسائل الفنية المتعلقة بالملاحة بالأقمار الصناعية بالمنطقة الإفريقية (موريتانيا والمغرب والجزائر وتونس وليبيا ومصر والسودان والصومال)، - تنظيم ملتقيات/دورات/ورشات عمل حول المسائل التنظيمية

عقدت الهيئة اجتماعاً مع مكتب JPO للملاحة بالأقمار الصناعية لمنطقة إفريقيا يوم 18 أغسطس 2017 بمقرها بداكار-السينغال لمتابعة أهم القرارات التي اتخذت خلال الاجتماع الذي انعقد بالرباط- المملكة المغربية يوم 12 مايو 2017. قدم خبير الملاحة الجوية بالهيئة المهندس محمد رجب عرضين مرئيين حول أهداف ورؤية وأجهزة الهيئة العربية للطيران المدني



دورة احصائيات وتنبؤات الحركة الجوية

في الفترة 16-20 أكتوبر 2017

الرباط-المملكة المغربية



نظمت الهيئة العربية للطيران المدني دورة تدريبية عن إحصاء الحركة الجوية والتنبؤات المستقبلية في الفترة 16-20 أكتوبر 2017، قدمها خبيران من جمهورية مصر العربية وحضرها مشاركون من المملكة المغربية والجمهورية التونسية وفيها تمثيل لسلطات الطيران المدني والمطارات وشركات الطيران.

تحقق في الدورة الوقوف على الكيفية التي يتم فيها جمع الاحصائيات وأساليب التنبؤات المختلفة المستخدمة لدى الدول العربية للوصول لنظام موحد في المستقبل يتم من خلاله اصدار إحصائية شاملة تستفيد منها كل الدول العربية في المجالات الاقتصادية والسياحية وتمكن كذلك الاستجابة لمتطلبات منظمة الطيران المدني الدولي لمدها بالإحصائيات الجوية.

ورشة عمل الملاحة بالأقمار الصناعية

أعضاء الهيئة العربية للطيران المدني والتي نخص بالذكر منها EGNOS و GAGAN ودراسة الجدوى الفنية والاقتصادية لتمديد تغطية النظام التعزيزي للملاحة بالأقمار الصناعية (EGNOS) إلى الدول العربية أعضاء الهيئة بمنطقة الشرق الأوسط. وتأكد الهيئة العربية للطيران المدني أن هذه الورشة تأتي في وقت يشهد فيه العالم العديد من التحديات التي تواجه قطاع الطيران المدني والتي تشكل خطراً حقيقياً على سلامته وأمنه كنمو دائم له على مدى العقد الماضي. وهذا يتطلب منا جميعاً التعاون والتنسيق من أجل التقليل من التحديات ومواكبة للتغيرات والتطورات المتسارعة في العالم بشكل عام وفي قطاع الطيران المدني على وجه الخصوص وتمكين الهيئة من التعامل مع الوضع الحالي والمستقبلي في قطاع الطيران المدني الدولي.

(14) خبيراً دولياً. وتناولت هذه الورشة عدة مواضيع تهتم آخر تطورات الملاحة الجوية عبر الأقمار الصناعية بالمنطقة العربية نخص بالذكر منها مراقبة الإشارات الصادرة عن المنظومة العالمية للأقمار الصناعية (GNSS)، وكذا النظم التكميلية للملاحة عبر الأقمار الصناعية (GBAS, SBAS, ABAS). كما تطرقت أيضاً إلى التطور الحاصل بنظم الملاحة بالأقمار الصناعية بالأقاليم المجاورة لمنطقة الدول العربية

في إطار برنامج عمل الهيئة العربية للطيران المدني في مجال الملاحة الجوية المعتمد لعام 2017-2018، تم تنظيم ورشة عمل حول الملاحة بالأقمار الصناعية بالتعاون مع منظمة الطيران المدني الدولي والمفوضية الأوروبية والمنعقدة بفندق جولدن تولىب فرج- الرباط يومي 7 و8 نوفمبر 2017. وقد حضر هذه الورشة (49) مشاركاً عن (9) دول وست منظمات دولية ووست (06) مصنعين دوليين. وشارك في إحياء هذه الدورة أربعة عشرة



الاجتماع الثاني لسنة 2017 لفريق عمل إدارة تدفق الحركة الجوية

تحديث مخطط عمل الفريق خلال سنتي 2017 و2018.



يعرفها مجال إدارة تدفق الحركة الجوية وآليات التعامل للتدبير الأمثل لتدفق الحركة الجوية حيث تم التأكيد على أهمية وضع منظومة آلية لإدارة تدفق الحركة الجوية بدول أعضاء الهيئة العربية للطيران المدني بمنطقة الشرق الأوسط قصد التحسين من مردودية الأجواء والرفع من طاقتها الاستيعابية. هذا، كما تم

تم عقد أشغال الاجتماع الثاني لسنة 2017 لفريق عمل إدارة تدفق الحركة الجوية والذي استضافه سلطة الطيران المدني التونسي يومي 24 و25 أكتوبر 2017، بمطار تونس قرطاج الجمهورية التونسية.

وقد تناول الاجتماع عدة محاور تدخل ضمن إطار الاهتمامات المطلوبة في سياق المستجدات التي

الاجتماع الرابع لفريق عمل إعداد القواعد الاسترشادية لحماية حقوق المسافرين الجوي



عقد الاجتماع الرابع لفريق العمل المكلف بإعداد القواعد الاسترشادية لحماية حقوق المسافرين الجوي في الفترة 6-8 نوفمبر 2017 بمقر الهيئة العربية للطيران المدني بالرباط.

تناول الاجتماع مناقشة المسودة الثالثة التي تم التوصل إليها في الاجتماع الثالث للفريق في الفترة 3-4 أبريل 2017 وأدخل عليها بعض التعديلات سواء بالحذف أو الإضافة أو الصياغة وتوصل من خلال ذلك للمسودة الرابعة التي يرى الفريق أنها المسودة النهائية لتعرض على لجنة النقل الجوي في اجتماعها القادم لاتخاذ ما تراه بشأنها.

الدورة التدريبية حول القواعد القياسية الجديدة للايكواو بشأن انبعاثات ثاني أكسيد الكربون



نظمت الهيئة العربية للطيران المدني دورة تدريبية حول القواعد القياسية الجديدة للايكواو بشأن انبعاثات ثاني أكسيد الكربون، بحضور 11 مشاركا يمثلون الدول العربية الأعضاء. ومكنت هذه الدورة التي أطرها المهندس عبد الغفار السيد عبد الحليم من جمهورية مصر العربية من مساعدة العاملين في مجال حماية البيئة لدى سلطات الطيران المدني العربية من فهم ما تضمنه المجلد الثالث الخاص بالقواعد القياسية بشأن انبعاثات ثاني أكسيد الكربون ووضع التشريعات الوطنية لتحقيق الامتثال مع هذه القواعد.

كما مكنت هذه الدورة من توضيح التزامات شركات الطيران بخصوص تجديد واستغلال أسطولها من الطائرات سواء التي هي في الخدمة أو قيد الإنتاج أو الطلبات الجديدة مع ضرورة التأكد من أن هذه الطائرات

وتندرج هذه الدورة التدريبية ضمن الخطة الإستراتيجية للهيئة العربية للطيران المدني التي تهدف إلى تحسين أداء العاملين في مجال الطيران المدني في المنطقة العربية. وفي ختام الدورة تم توزيع الشواهد على المشاركين.

تستجيب لمتطلبات حماية البيئة بشأن التخفيض من انبعاثات ثاني أكسيد الكربون والتي التزمت بها الدول سواء من خلال تنفيذ القواعد القياسية أو الاتفاقيات والمعاهدات الدولية ونخص بالذكر اتفاقية باريس لتغير المناخ.

التحديات الإلكترونية في مجال الطيران المدني

المدني والجهود والمبادرات للحد من مخاطر الهجمات الإلكترونية. وتدخل هذه الورشة في إطار مذكرة التفاهم بين الطرفين من أجل التدريب والتكوين وبناء قدرات العاملين في مجال أمن الطيران بما يعزز منظومة أمن الطيران المدني العربي.



كل من المملكة العربية السعودية والجمهورية التونسية وسلطنة عمان والجمهورية اللبنانية جمهورية السودان ودولة الامارات العربية المتحدة ودولة الكويت، وتهدف الحلقة الى التعريف بالمعاهدات والتشريعات في مجال أمن الطيران وفي استراتيجية الإيكاو بشأن الأمن الإلكتروني والتحديات الإلكترونية للطيران



انعقدت الحلقة العلمية المشتركة بين الهيئة العربية للطيران المدني وجامعة نايف العربية للعلوم الأمنية حول التحديات الإلكترونية والتي تم إجراؤها خلال الفترة من 26 إلى 28 سبتمبر 2017 بمقر الجامعة بالرياض - المملكة العربية السعودية. وقد حضر لهذه الحلقة 42 مشاركا يمثلون



حلقة علمية حول أمن الطائرات والمطارات بالمنطقة العربية

باعتبار أن أمن الطيران مسؤولية الجميع دون استثناء، إضافة إلى تبادل الخبرات والتجارب العربية في هذا المجال . ومن المحاور التي تطرقت إليها هذه الندوة العلمية نخص بالذكر: التشريع والتنظيم الدولي والوطني في مجال أمن الطيران، مراقبة الجودة في مجال أمن الطيران، وتحليل سلوكيات الراكب، وأمن الشحن الجوي و تقييم تهديدات المواد الثنائية الاستخدام لأمن الطيران (الكيميائية، البيولوجية، الإشعاعية، والنووية) والمحطات الخطرة، والاستجابة والتصدي لأفعال التدخل غير المشروع، والاتفاقيات والقرارات الدولية المتعلقة بالإرهاب الموجهة للطيران المدني..



حماية الطيران المدني والمطارات من أفعال التدخل غير المشروع، وإيضاح الأخطار والتحديات التي تواجه الطيران المدني والمرافق التابعة له بالمنطقة العربية، وتزويد المشاركين بالمعارف والمعلومات المتعلقة بجميع مجالات أمن وسلامة الطيران المدني والمطارات وفق التشريعات الدولية والوطنية للدول العربية، ونشر الوعي وثقافة أمن الطيران المدني

بتعاون وشراكة بين جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية والهيئة العربية للطيران المدني تم تنظيم حلقة علمية وذلك بمقر جامعة نايف بالرياض خلال الفترة (5-9 نوفمبر 2017) حول موضوع «أمن المطارات والطائرات»، في الفترة الممتدة من 5 إلى 9 نوفمبر الجاري.

واستفاد من هذا البرنامج 130 خبيراً من مختلف الهيئات والكيانات المتخصصة المعنية بأمن الطيران يمثلون الدول العربية الاعضاء. وقد أطرها 10 خبراء عرب متخصصين في المجال، وتعتبر هذه الندوة واحدة من الأنشطة المبرمجة للهيئة العربية للطيران المدني لتسليط الضوء على دور سلطات الطيران المدني بالدول العربية في ضمان

الهيئة العربية للطيران المدني تعقد دورة تدريبية حول "أمن مقدمي خدمات الحركة الجوية" بالرباط

تعزيز فاعلية أمن الطيران وتوحيد آلياته بما يتماشى مع معايير منظمة الطيران المدني الدولي، وتوجت الدورة في حفل تسليم شواهد على المشاركين.



التهديدات التي تستهدف مكونات أمن الطيران، خاصة التهديدات الإلكترونية التي تستهدف نظم خدمات الملاحة الجوية ونظم الطائرات والمطارات. كما استعرضت هذه الدورة الأحكام واللوائح الدولية والوطنية المتعلقة بحماية هذا المجال من أفعال التدخل غير المشروع.

واعتبر سعادة المهندس محمد إبراهيم شريف، مدير عام الهيئة العربية للطيران المدني، أن استراتيجية الهيئة تقوم على

نظمت الهيئة العربية للطيران المدني دورة تدريبية حول موضوع «أمن مقدمي خدمات الحركة الجوية»، وذلك خلال الفترة (13-14 نوفمبر) بمقر الهيئة بالرباط وشارك فيها ما يقارب 20 مشاركا من الدول العربية وبتأطير من الخبير الدولي الطيار إبراهيم نجم من جمهورية مصر العربية.

تدارست هذه الدورة، التي استمرت على مدار 5 أيام، متطلبات أمن الطيران لحماية خدمات الحركة الجوية، وذلك في ظل تزايد

في حوار مع المجلة المغربية « لالة فاطمة » سعادة المهندس/ محمد إبراهيم أحمد شتريف مدير عام الهيئة يتحدث عن دور الهيئة ومكانة المرأة العربية في منظومة الطيران المدني العربي



في البداية، ماذا تقولون عن الهيئة العربية للطيران المدني، ما هو دورها وما هي اختصاصاتها؟

الهيئة العربية للطيران المدني هي منظمة عربية متخصصة تابعة لجامعة الدول العربية، يوجد مقرها بالعاصمة الرباط. وقد أنشأت وفق قرار مجلس جامعة الدول العربية سنة 1994 ودخلت حيز التنفيذ في فبراير 1996. وتعتبر الهيئة إحدى مكونات منظومة العمل العربي المشترك وتمثل المرجعية الفنية للدول العربية في مجال الطيران المدني. وهي تهدف إلى توحيد الرؤى والمواقف العربية وتحديث المناهج والخطط لتحسين تدبير شؤون الطيران المدني ليسير المستجدات والتحديات التي تطبع هذا القطاع الحيوي الإستراتيجي في التنمية الاقتصادية وفي تنشيط الحركة السياحية وتسهيل تنقل الأشخاص والتبادل التجاري والتواصل بين الشعوب.

أما دور الهيئة فيتركز أساسا على التنسيق بين سياسات الدول العربية المتعلقة بالطيران المدني وفي وضع خطط وبرامج عربية متسقة من شأنها أن تساهم في تحقيق أهداف منظمة الطيران المدني الدولي من أجل نقل جوي آمن وسليم ومنظم.

ومن أهم اختصاصات الهيئة، التي تتضمنها اتفاقية إنشائها، فهي كمنظمة فنية معنية بإجراء البحوث وإعداد الدراسات بشأن الجوانب الاقتصادية

والتنظيمية والقانونية والفنية المتعلقة بالطيران المدني.

• تشجيع ومساندة صناعة الطيران في الدول العربية الأعضاء.

• تشجيع تطبيق القواعد القياسية وأساليب العمل الموصى بها في ملاحق اتفاقية الطيران المدني الدولي.

• تسهيل تبادل المعلومات الخاصة بأمن وسلامة الطيران والتنسيق بخصوص برامج التدريب والتكوين.

• تسهيل تبادل المعلومات الخاصة بأمن وسلامة الطيران والتنسيق بخصوص برامج التدريب والتكوين.

كيف يمكنكم تلخيص ما حققته الهيئة من إنجازات في سبيل تحقيق ما تحدثم عنه من أهداف استراتيجية؟

بدلت الهيئة جهودا كبيرة لترجمة رغبات وطموحات الدول الأعضاء للرفع

من أدائها والدفع بها نحو الأفضل لتحقيق الأهداف المرجوة منها في سبيل تأهيل قطاع الطيران المدني العربي وتنميته وتطويره والرقى به شامخا في سلم الطيران العالمي تعزيزا للعمل العربي المشترك.

وقد تحركت الهيئة في شتى الإتجاهات لتوطيد علاقات التعاون والتنسيق مع المنظمات والاتحادات الإقليمية والدولية المماثلة لتعزيز مكانتها في محافل الطيران الدولي وطرقت كذلك أبواب التدريب حيث تم ربط الاتصال بمعاهد ومؤسسات التدريب والتكوين لتنمية القدرات وتطوير العنصر البشري في مجال الطيران المدني.

وقد كان للهيئة مساهمة بارزة في وضع أسس سياسة تحرير النقل الجوي من

خلال اتفاقية التحرير التي أعدتها واعتمدتها مؤتمرات القمة العربية، وهو موضوع لازال يحظى بالأولية حتى استكمال الإجراءات التنفيذية لتحرير النقل الجوي بين الدول العربية، كما تعمل الهيئة بموازاة ذلك، على تنسيق المواقف وتوحيد الرؤى وإعداد مدونات وقواعد استرشادية للتعامل مع المواضيع الجوهرية التي تستند إلى المرجعية الدولية وتوجيهاتها وتوصياتها ونظمها القياسية الملزمة في مجالات النقل الجوي والملاحة والسلامة والأمن والبيئة.

وفي الجانب الفني المحض قامت الهيئة بإعداد دراسة حول تنفيذ نظام الملاحة الجوية بالأقمار الصناعية (CNS/ATM)، وإنشاء وحدة لمراقبة السلامة الجوية (RSOO)، وتطوير الممرات الجوية العربية والتعاون والتنسيق مع الخبرات الدولية في الآليات والمناهج الجديدة للبحث والإنقاذ في مجال الطيران المدني، وإعداد أدلة لمحققى حوادث الطيران وترخيص المطارات وتوحيد القواعد والنظم القياسية الخاصة بالسلامة ونظام إدارة الملاحة الجوية والإحصائيات الجوية والاعتراف المتبادل بإنجازات وشواهد الطيران وحماية البيئة والحد من الانبعاثات.

كما تم تنظيم العديد من الفعاليات ذات البعد العربي والإقليمي والدولي، تميزت كلها بنتائج إيجابية دعمت توجه الهيئة في توطيد وتعزيز علاقاتها مع المنظمات ذات الاهتمام المشترك وساهمت هذه الإنجازات في إشعاع دور الهيئة في أوساط مجتمع الطيران المدني الإقليمي والدولي.

في السنوات الأخيرة اقتحمت المرأة العربية جل مجالات العمل، حتى تلك التي كانت حكرا على الرجل، ماذا عن مجال الطيران المدني؟

صحيح أن العديد من المهن ظلت لعقود حكرا على الرجل كالمهن الشاقة والمهن المحفوفة بالمخاطر، ومنها قطاع النقل، إلا أنه في السنوات الأخيرة قطعت المرأة العربية قفزات كبرى واقتحمت جميع المجالات فأصبحنا نلاحظ وفي العديد من بلداننا العربية سائقات الحافلات والقطارات والبواخر والطائرات.

وفيما يتعلق بقطاع الطيران المدني، وصلت المرأة العربية إلى مهنة قيادة الطائرة في ثلاثينات القرن الماضي، بدءا بالمصرية لطيفة النادي التي تعتبر أول امرأة عربية تقود طائرة بمفردها سنة 1933، ثم تأتي بعدها المغربية ثريا الشاوي التي تعتبر أصغر امرأة تحصل على رخصة طيار تجاري سنة 1951 وأول امرأة عربية تقود طائرة تجارية بركاب سنة 1955، كما أن أول امرأة مظلية في العالم العربي هي المغربية عائشة المكي التي حازت على الجائزة الأولى للمباراة الدولية للطيران سنة 1956.

فعلا تاريخ يدعو للفخر.. لكن أين وصلت اليوم مشاركة المرأة العربية في منظومة الطيران المدني؟

بعد الرائدات اللواتي فتحن مجال قيادة الطيران للنساء العربيات توالى الاهتمامات النسائية بقطاع الطيران المدني حيث هناك اليوم المئات من رابنة الطائرات منهم مجموعة من كابتن الطائرات العملاقة ورغم أن العدد

لازال قليلا إلا أن هذه الانطلاقة والعزيمة القوية ستحفز مما لا شك فيه قدرة وكفاءة المرأة العربية للعمل في مجال الطيران المدني.

والاكيد أن جل الدول العربية تبدل جهدا للرفع من قيمة المرأة وتعزيز دورها وتمكينها من كافة حقوقها وأصبحنا اليوم أمام واقع مضيء يتمثل في إقحام المرأة في منظومة الطيران المدني، من مضيفات وربانة وكابتن إلى مهندسة طيران، مراقبة جوية، خدمات ملاحية، تدبير مطارات. ومن خلال متابعتنا للجامعات والمدارس والمعاهد والأكاديميات ومؤسسات التكوين والتدريب يتأكد العدد المتنامي للطالبات في مجال الطيران المدني في كل تخصصاته.

والأهم من كل هذا أن هناك اليوم العديد من النساء العربيات يحملن مسؤوليات قيادية كبرى منها وزيرات للنقل، رئيسات تنفيذيات لشركات الطيران العربي ومديرات مركزيات في منظومة الطيران المدني، ومديرات مطارات دولية، ومناصب قيادية في منظمات واتحادات إقليمية ودولية، وفي العديد من مؤسسات والشركات ومكاتب الدراسات الدولية في قطاع الطيران المدني.

ولا ننسى كذلك التذكير بأن هناك العديد من النساء العربيات من عدة دول عربية، من ذوي الكفاءة العالية والخبرة الواسعة، يتواجدن حاليا في مراتب عليا في وكالات فضاء عالمية ومنها وكالة الفضاء الأمريكية (NASA)، فالمستقبل أكيد امام المرأة ويبد المرأة.

النقل الجوي الداعم الرئيس للحركة السياحية لخفض الفقر

السيد/ حسن ميرغني

خبير النقل الجوي بالهيئة



مقدمة:

السفر من حيث هو انتقال الأفراد من مكان إلى آخر للقيام بنشاط أو أداء مهام تجارية، دينية، علاجية أو للترفيه وغيرها وليس بغرض السفر في حد ذاته، بهذا المفهوم تتطابق أهداف النقل الجوي مع أهداف السياحة حيث أن النقل الجوي هو الداعم الرئيسي للحركة السياحية ويساهم في حركتها بأكثر من 50%.

وكل من النشاطين النقل الجوي والسياحة يساهم في التنمية الاقتصادية والنتائج المحلي الكلي للدول، كما أن وسائل تحقيق أهداف النقل الجوي والسياحة تتطابقان في إجراءات تسهيل السفر والأمن والسلامة لتحقيق الهدف الأسمى وهو دعم وخلق الصداقة بين أمم وشعوب العالم وهو الهدف الذي ركزت عليه ديباجة معاهدة شيكاغو 1944 للنقل الجوي العالمي وبصورة أكثر تفصيلا ديباجة المدونة العالمية لأداب (أو أخلاقيات) السياحة 1999 التي أرجعت أهدافها لعدة اتفاقيات ومعاهدات بما فيها معاهدات واتفاقيات النقل الجوي

وحدث ذلك للفارق الزمني بينهما الذي يمتد لخمس وخمسين عاما. أما من الناحية العملية فإن معاهدة شيكاغو 1944 تناولت كل الجوانب المتعلقة بالسفر الآمن وتسهيلات عبر ملاحقها الثمانية عشر والوثائق التي تصدرها منظمة الطيران المدني الدولي وفقا للمستجدات التي تطرأ من وقت لآخر.

وبتحقيق هدفها في توفير نقل جوي آمن ومنتظم تكون المنظمة قد مهدت الطريق لحركة سياحية فاعلة ومتطورة وأي نشاط للحركة السياحية يلعب النقل الجوي الدور الرئيس فيه.

السياحة وخفض الفقر:

تحقق السياحة أهدافا اقتصادية عديدة فهي تساهم مباشرة في التنمية الاقتصادية والنتائج المحلي للدول بصفة عامة غير أن الجانب الأكثر أهمية يتمثل في محاربة الفقر وهذا يضع رسالة السياحة في قالب إنساني واقتصادي في غاية الأهمية يزيل كثيرا من المفاهيم الخاطئة عن السياحة

وقد عبرت عنه المبادئ التي شملتها المدونة العالمية لأداب (أو أخلاقيات) السياحة.

وعندما نتحدث عن محاربة أو خفض الفقر فإنه يتبادر لذهننا مباشرة أن المعنى بذلك هي الدول النامية أو الأقل نموا وهذا جانب يعطي السياحة مبادئها الإنسانية والاقتصادية الحقيقية.

من مقال لمنظمة السياحة العالمية نورد الحقائق التالية في اتجاه محاربة الفقر:

1. السياحة في الدول النامية والدول الأقل نموا هي الاختيار الأمثل للتنمية الاقتصادية وفي بعض الدول المصدر الرئيسي لجلب العملات الصعبة.

2. إذا تمت إدارة السياحة بالتركيز على خفض الفقر يمكن أن تستفيد منها المجتمعات الفقيرة عبر تشغيل العمالة المحلية في المشاريع السياحية والخدمات التي تقدم للسياح أو تشغيل مشاريع محلية ذات أثر إيجابي على محاربة الفقر.

3. أصبحت السياحة الداعم الرئيسي لاقتصاديات الدول النامية ويجدر

ذكره أن الخدمات المطلوبة للسياح لا تتطلب مهارات فائقة وإنما بإمكان المواطنين المحليين القيام بها.

العوامل الجاذبة للسياحة في الدول النامية:

تتميز الدول النامية والدول الأقل نمواً بميزات أكثر جاذبية للسياحة خاصة وأنها في الغالب ميزات طبيعية ولم تمتد إليها يد التغيير وهذا هو مصدر جاذبيتها ونذكر منها:

1. المناخ الدافئ: يمثل المناخ الدافئ مصدر جذب هام للسياحة وتتميز كثير من الدول النامية بهذا المناخ ولفترات طويلة خلال العام.

2. المناظر الطبيعية: ويكفي أنها طبيعية دون إجراء أي تغيير على حالتها الطبيعية.

3. الإرث الثقافي: عبر التاريخ قامت حضارات واندثرت مخلفة إرثاً ثقافياً غنياً جاذباً للسياح بصفة عامة والباحثين والدارسين بصفة خاصة.

كل هذه العوامل تتوفر للدول النامية وفي مناطقها الريفية ويصبح استكشافها والوصول إليها هو الأمر المطلوب الذي يتطلب مساهمة عدة جهات لتحقيق ذلك منها الدولة نفسها والمنظمات السياحية والمستثمرين.

وبما أننا نتحدث عن دول نامية ولمناطق ريفية ومعزولة فإننا لا نتوقع أن تكون هذه الدول قادرة على تأهيل البنى التحتية الأساسية المطلوبة لحركة سياحية نشطة ولكن هناك جانب لابد أن تقوم به وهو تهيئة

البيئة الآمنة لجلب السياح وبذلك يمكنها جذب الاستثمارات لهذا المجال كما أنه على المنظمات السياحية استكشاف هذه المناطق والتسويق لها لجلب الاستثمار.

وإذا نظرنا للمنطقة العربية نجد أن هناك تبايناً في الأوضاع الاقتصادية ويمكن للمنظمة العربية للسياحة أن تبني موضوع استكشاف وتسويق المناطق السياحية الريفية والمعزولة في المنطقة العربية وتحسين الأوضاع السياحية بها خاصة وأن هناك رأس المال الكافي للاستثمار في بعض الدول العربية.

دور النقل الجوي:

أينما كان هناك نشاط اقتصادي فهناك حركة نقل تنمو مع نمو هذا النشاط والنقل الجوي عبر السياسات المتبناة كتحرير النقل الجوي وفتح الأسواق فإنه يظل حاضراً ومتطوراً، وأمامي إحصائية لحركة النقل الجوي بالمملكة المغربية للعشرة سنوات الماضية وهي توضح الزيادة إيجاباً عاماً بعد عام طيلة هذه السنوات.

ويرجع السبب الرئيس إلى أن المملكة المغربية تضع السياحة في أولوياتها وتدعم حركة النقل الجوي بتبني سياسات التحرير وفتح الأسواق التي تتوافق ومتطلبات السياحة.

ولم تكن السياحة لتحقيق هذا النجاح دون حركة نقل جوي فاعلة لأنه بالتخطيط للوصول للمناطق الريفية والاستفادة من المقومات السياحية في

تلك المناطق فلا بديل للنقل الجوي للقيام بهذا الدور، ومع أن طبيعة النقل الجوي معلومة للجميع ولكن لا مانع من التعريض لها لأنها تعطيه الأفضلية على وسائل النقل الأخرى:

1. عامل السرعة: عامل السرعة يوفر كثيراً من الوقت للسياح خاصة في ربط المناطق السياحية ببعضهما الأمر الذي يوفر للسائح زيارة عدة مواقع في فترة قصيرة.

2. تخطي العوائق الطبيعية: طبيعة النقل الجوي تتيح إمكانية تخطي العوائق الطبيعية والوصول للمناطق النائية دون عقبات.

3. البنى التحتية الأساسية: يعتبر النقل الجوي أقل تكلفة بالنظر لبنائاته الأساسية مقارنة بوسائل النقل الأخرى فيما يتعلق بإنشاء مطارات سياحية أو مهبطات في أماكن نائية يمكن تشغيلها بمولدات كهرباء عبر الطاقة الشمسية.

الخلاصة:

بناء على ما تم توضيحه فإن النقل الجوي يساهم بنقل أكثر من 50% من الحركة السياحية وفقاً لإحصائية منظمة السياحة العالمية وأنها الخيار الأمثل للدول النامية للتنمية الاقتصادية ومحاربة الفقر فإن النقل الجوي يظل الداعم الرئيس للسياحة وتنميتها لمحاربة الفقر.

تطور عملية تدقيق أمن الطيران - نهج الرصد المستمر (USAP-CMA)

المهندس / عاطف عجيلي

خبير أمن الطيران / مكلف بالبيئة بالهيئة



أ. لمحة تاريخية:

لقد انتهت «الإيكاو» من تنفيذ الدورة الثانية من البرنامج العالمي لتدقيق الأمن (USAP) والذي انطلق في يناير 2008 لينتهي موفى سنة 2013. وخلال سنة 2012 بحثت الأمانة العامة للإيكاو خيارات مستقبل البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران بما في ذلك جدوى اعتماد نهج الرصد المستمر. وقد تم عرض هذه المنهجية المقترحة على أنظار مجلس «الإيكاو» في دورته 197 والتي أقرت رسمياً اعتماد النهج والخطة المقترحة ضمن البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران. علماً وأن الدورة الجديدة انطلقت بداية عام 2015.

II. تطور البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران:

قبل الإقرار باعتماد منهجية نهج الرصد المستمر في إطار البرنامج العالمي لتدقيق الأمن (USAP-CMA)، فإن فريق خبراء أمن الطيران لدى «الإيكاو» قد ناقشوا وتدارسوا جملة من الخيارات كبدل للدورة الثانية للبرنامج العالمي لتدقيق الأمن (USAP) وهي كالاتي:

1. تنفيذ دورة من زيارات المتابعة لتقييم أداء الدول في تنفيذها لخطط العمل التصحيحية لعمليات تدقيق أجريت خلال الدورتين السابقتين.

2. تنفيذ دورة إضافية مدتها ست (06) أعوام تتضمن عمليات تدقيق لمستوى مراقبة الأمن بالاستناد إلى المنهجية المتبعة خلال الدورة الأولى للبرنامج العالمي لتدقيق الأمن يضاف إليها برنامج زيارات متابعة للدول.

3. تنفيذ دورة إضافية مدتها ست (06) أعوام تتضمن عمليات تدقيق لمستوى مراقبة الأمن بالاستناد إلى المنهجية المتبعة خلال الدورة الثانية للبرنامج العالمي لتدقيق الأمن يضاف إليها برنامج زيارات متابعة للدول.

4. الانتقال إلى منهجية الرصد المستمر للأمن.

5. تنفيذ نهج قائم على تقييم المخاطر فيما يخص البرنامج العالمي لتدقيق الأمن ويقر بالفوارق المكتشفة في مستويات أداء الدول في مجال الأمن.

وقد خلصت هذه الدراسات إلى إقرار فريق خبراء أمن الطيران بالإجماع، خلال اجتماعه الثالث والعشرون، على اعتماد منهجية مزدوجة تشمل رصد الأداء في مجال الأمن والنهج القائم على تقييم المخاطر الأمنية خاصة وأن الطيران المدني في حاجة إلى نهج شامل لأمن الطيران المدني العالمي.

وسيمكن هذا الخيار المزدوج (الخيار 4 والخيار 5) من:

- أن يلبي حاجة الدول إلى الرصد المستمر للأمن والتي تفتقر إلى نظام وطني متطور بما يكفي لمراقبة الأمن؛

- وأن يوفر أفضل الممارسات الدولية المعتمدة في الدول التي لديها نظام متقدم لمراقبة الأمن.

III. شرح لمنهجية نهج الرصد المستمر في إطار البرنامج

العالمي لتدقيق الأمن (USAP-CMA):

إن مجالات هذه الدورة الثالثة للبرنامج العالمي لتدقيق الأمن لن يختلف كثيراً عن الدورة الثانية حيث ستشمل عملية التدقيق الملحق السابع عشر - الأمن والأحكام المرتبطة بالأمن في الملحق التاسع - التسهيلات والمواد الإرشادية ذات الصلة. غير أن المنهجية التي سيتم إتباعها خلال هذه الدورة ستكون مختلفة عن الدورة السابقة حيث ستتضمن جملة متنوعة من أنشطة الرصد المحددة وفقاً لوضعية أمن الطيران في كل دولة عضو. وسيكون هذا النهج متواصلاً ومستمرًا قائماً على منهجية تتماشى والاحتياجات المتغيرة للدول ولوضعية أمن الطيران على الصعيد العالمي. وستكون هذه المنهجية قائمة

VI. مزايا نهج الرصد المستمر في إطار البرنامج العالمي لتدقيق الأمن (USAP-CMA):

مقارنة بالدورة السابقة للبرنامج العالمي لتدقيق الأمن والتي قدمت لمحة موجزة عن نظم أمن الطيران للدول، فإن هذه الدورة القائمة على نهج الرصد المستمر ستعتمد نهجا غير جامد ينطبق على جميع الدول بل سيكون منهجا مرنا قائما على إدارة المخاطر ومنهجا أكثر ملائمة لاحتياجات الدول وفق أولويات تقتضيها قدرة بعض الدول على التصدي للتهديدات الجديدة والناشئة. و سيوفر نهج الرصد المستمر في إطار البرنامج العالمي لتدقيق الأمن بيانات محينة ومفيدة وخاصة بكل دولة وبيانات إقليمية لبرامج مساعدة لتكون هذه النتائج مرجعا للإيكافو من أجل صياغة القواعد والتوصيات والمواد الإرشادية الجديدة ومراجعة وتحديث القواعد والتوصيات والمواد الإرشادية القائمة.

V. الخلاصة:

نظرا لأهمية البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران - نهج الرصد المستمر (CMA-CPA) في كشف الثغرات والشواغل الأمنية ومساعدة الدول على تحديد أولويات الأمن لوضع الإجراءات والتدابير لمعالجة هذه الاختلالات وفق الموارد المادية والبشرية المتوفرة. وللغرض، فسلطات الطيران المدني مدعوة للعمل على تفعيل البرامج الوطنية لمراقبة جودة أمن الطيران. كما أنه من المهم أن يتم تدعيم التنسيق والتعاون الدولي والإقليمي لتبادل المعلومات من أجل تقييم المخاطر والتهديدات من أجل وضع التدابير الملائمة للتخفيف من عواقب هذه المخاطر. دون نسيان المتابعة المستمرة للوقوف على حسن تنفيذ التدابير الأمنية التي وضعتها الدولة في خططها التصحيحية لرفع الاختلالات لتعزيز منظومة أمن الطيران لديها. أما على المستوى الوطني، على سلطات الطيران المدني أن تضع آلية تنسيق مع السلطات المعنية بتقييم بالمخاطر والسلطات المعنية بأمن الطيران المدني بما يتماشى ومقتضيات الملحق السابع عشر «الأمن» لاتفاقية شيكاغو على أن تدرج هذه الآلية بالبرنامج الوطني لأمن الطيران.

على عمليات تدقيق الوثائق وعمليات مراقبة للامتثال زيادة لبعثات تحقق وعمليات تقييم قائم على إلزامية توفير المعلومات وذلك وفق ما تراه «الإيكافو» الأنسب لاحتياجات كل دولة.

والهدف من هذه المنهجية هو تجميع المعلومات وتحديث الثغرات وتوفير التوصيات وفق الاقتضاء. كما ستعتمد «الإيكافو» ونهجها قائما على إدارة المخاطر لاختيار أنسب الأنشطة بالنسبة لكل دولة مع تحديد جدول زمني لأنشطة الرصد وتواترها وستعمل «الإيكافو» على أن تجعل من هذا النهج أكثر مرونة لضمان الاستخدام الأمثل لموارد «الإيكافو» والقدرة على تلبية احتياجات أمن الطيران المتغيرة بما في ذلك قدرة الدول على تنفيذ تدابير التصدي للتهديدات الجديدة والناشئة مع القدرة على التكيف مع ما مدى تطور مستوى الدول في مجال أمن الطيران ونظم المراقبة لديها وذلك بالاعتماد على جملة من المؤشرات كـ:

- المدة التي مرت على إجراء آخر عمليات تدقيق أو/وأخر أنشطة تدقيق ميدانية؛
- وجود أو إمكانية وجود شواغل أمنية بارزة (Ssec) على أساس المعلومات التي تم الحصول عليها من خلال عمليات تدقيق سابقة؛
- مقتضيات التوازن الجغرافي؛
- حدوث أي فعل من أفعال التدخل غير المشروع مؤخرا؛
- رد على طلبات المعلومات الإلزامية الصادرة عن «الإيكافو».

وفي إطار تنفيذ هذه الدورة الجديدة من عمليات تدقيق أمن الطيران ستواصل «الإيكافو» تقديم تقارير عمليات التدقيق للدول لكن في شكل جديد يمزج بين معلومات المراقبة وعناصر الامتثال. وسيتم عرض هذه النتائج بطريقة تسمح للدول بأن تحدد الأولوية في تنفيذ الإجراءات التصحيحية على المدى القصير والمتوسط والبعيد.

هذا، وبالإضافة للنتائج الخاصة بمستويات التنفيذ الفعال للعناصر الحاسمة لنظام مراقبة بأمن الطيران ومستويات الامتثال لقواعد «الإيكافو» القياسية ستضمن هذه التقارير الشواغل البارزة في مجال أمن الطيران والتي تم تحديدها ولم تعالج بعد.

إدارة المياه العادمة في المطارات

السيد/ ناصر أبو شريك

مدير عام بوزارة النقل / خبير بيئي

دولة فلسطين



1. ما قبل المعالجة او المعالجة

التمهيدية (الغربية) و تتم من خلال تصفية المياه العادمة بطرق ميكانيكية لازالة العوالق الكبيرة و من ثم الاحواض الخاصة بكشط الدهون الطافية

2. المعالجة الاولى و تتم من خلال ترسيب المواد العضوية العالقة في احواض الترسيب الاولى و ذلك باضافة مواد كيميائية تتحد مع المواد العضوية و تزيد من كثافتها لتترسب بسهولة.

3. المعالجة الثانوية و تتم من خلال العمليات البيولوجية لازالة المواد العضوية الذائبة و المواد الغروية

4. المعالجة المتقدمة حيث يتم في هذه المرحلة التخلص من مركبات النيتروجين و الفسفور و المعادن الثقيلة

5. التعقيم حيث يتم في هذه المرحلة تعقيم المياه بالكlor و من ثم بالاشعة فوق البنفسجية و ذلك لضمان عدم تكاثر البكتيريا

معالجة مياه الامطار

ان معالجة مياه الامطار ايسر بكثير من معالجة المياه العادمة و يمكن تلخيصها في ثلاثة مراحل:

1. الغربلة

2. الترسيب

3. الفلترة حيث تمر المياه عبر فلاتر رملية فيها طبقات من الرمل

3. النفايات غير الخطرة

المياه العادمة : هي مخلفات سائلة او مياه تأثرت نوعيتها نتيجة التأثير البشري عليها و قد تحتوي على مجموعة واسعة من الملوثات المحتملة و بتراكيز مختلفة. و تنتج المياه العادمة في المطارات بالاضافة للمصادر الصناعية اثناء غسيل الطائرات و المركبات الارضية و مياه الصرف الصحي الناتجة عن الاستخدامات البشرية

اما مياه الامطار فإنه يجب الحرص و بشدة على عدم اختلاطها بالملوثات الصناعية و خاصة مزيلات التجمد حتى لا يتم تصنيفها كمياه عادمة. معالجة المياه العادمة

يتم معالجة المياه العادمة الناتجة عن المطارات عن طريق انشاء محطات تنقية خاصة بالمطار (المعالجة داخل الموقع) او عن طريق نقلها الى محطات تنقية بعيدة عن المطار (المعالجة خارج الموقع)، و الافضل ان تكون المعالجة ضمن محطة تنقية داخل الموقع (بالعادة تكون المطارات بعيدة عن التجمعات السكنية، و نقل المياه العادمة الى محطات التنقية سيتطلب انشاء شبكات صرف خاصة تكون تكلفتها اعلى بكثير من تكلفة انشاء المحطة) و يمكن تلخيص مراحل التنقية حسب الاتي

ظل الطيران و على مدى عصور كثيرة حلما يراود الانسان و يسكن خياله و يتحدى قدراته. و اليوم و بعد ان اصبح الطيران هو اهم وسيلة لتنقل البشر بين شرق الارض و مغربها و بعد ان اصبحت السماء مكتظة بالطائرات و اصبحت المطارات من اهم المنشآت التي تستثمر فيها الدول مبالغ ضخمة من مقدراتها الوطنية. و كذلك تبذل الجهود الجبارة لادارة هذه المنشآت و حتى فيما يتعلق بأدق التفاصيل، و لعل الادارة البيئية في المطارات و خاصة ادارة المياه العادمة و المخلفات باتت من اهم مجالات الادارة التي يتم التركيز عليها و بشكل متصاعد.

و بالرغم من ان المطارات لا تصنف بالعادة على انها من المنشآت الصناعية الا ان العمليات اليومية في المطارات مثل حركة الطائرات و تزويدها بالوقود و صيانتها (خاصة اعمال الطلاء و الصيانة المعدنية) و كذلك عمليات اذابة الجليد عن المدرج و صيانة المركبات الارضية جميعها مصادر للنفايات الصناعية في المطارات.

يمكن تصنيف النفايات في المطارات الى ثلاثة اقسام

1. المياه العادمة

2. النفايات الخطرة

6. اعادة تغذية المياه الجوفية و هذه العملية تزيد من موثوقية استخدام المياه المعالجة خاصة في البلاد الاسلامية.

ان معالجة المياه العادمة و مياه الامطار و اعادة استخدامها هو امر في غاية الاهمية بيئيا و صحيا و له منافع اقتصادية واضحة و جلية و لا بد من ان تكون هذه السياسة معتمدة في كافة المطارات و المنشآت الجوية. و العامل الاساسي الذي يضمن نجاح هذه السياسة هو وضع مخطط اداري شامل لكافة المراحل بدءا من التجميع و المعالجة و انتهاء بخطة اعادة الاستعمال.

مصادر المياه في مجالات اخرى و زيادة حصة الفرد من هذه المصادر الامر الذي ينعكس ايجابا على كافة مجالات الحياة و خاصة صحة الفرد و المجتمع.

و يمكن ان يتم استخدام المياه المعالجة في المطارات في المجالات التالية:

1. غسيل الطائرات و المركبات الارضية
2. تنظيف مرافق المطار المختلفة
3. تنظيف الحمامات و المرافق الصحية
4. ري المساحات الخضراء في المطارات
5. اعداد الخلطات الخرسانية التي تستخدم في اعمال البناء و التطوير داخل المطار

يصل سمكها الى حوالي 150سم و ذلك لتنقية الماء من اية جزيئات عالقة و تكون النتيجة هي الحصول على ماء صاف

اعادة استخدام المياه المعالجة في المطار

ان منطقة الشرق الاوسط و شمال افريقيا بشكل عام و العالم العربي بشكل خاص تعاني من نقص كبير في مصادر المياه العذبة و اكثر من 87% من المياه العذبة في هذه المناطق تستخدم في الزراعة. من هنا تأتي الاهمية الكبيرة لاعادة استخدام المياه المعالجة ، فبالاضافة الى القيمة الاقتصادية لاعادة الاستخدام فإن الاثر الانساني و البيئي لاعادة الاستخدام اهم بكثير، حيث انه يتيح فرصا اكبر لاستخدام



البيو كيروسين: وقود طائرات المستقبل

المهندس/ حمدي حشاد

ناشط وصحافي في مجال الطاقات المتجددة



تستوجب المحاصيل الغذائية على غرار تجربة إيرباص في مختبراتها بكوالالمبور في استعمال الطحالب البحرية لإنتاج الوقود. كما تبحث هذه الصناعة كذلك طرق تصنيع الوقود من مخلفات الصرف الوفيرة والموجودة بفضل تزايد أعداد المراكز المدنية باطراد ومن ثمة إنتاج ملايين الأطنان من تلك المخلفات العضوية الصالحة لإنتاج الوقود الحيوي. إجمالاً، ترى صناعة الطيران العديد من الفرص المواتية لإنتاج الوقود الحيوي، بالرغم من وجود التحديات الكثيرة والحاجة إلى إجراء المزيد من الأبحاث والاختبارات والحصول على الدعم الحكومي اللازم قبل طرح هذا جيل جديد من الوقود العضوي الذي من شأنه أن يشكل علامة فارقة فالحفاظ على البيئة والحد من التغيرات المناخية.

المهندس/ حمدي حشاد

ناشط وصحافي في مجال الطاقات المتجددة والتغيرات المناخية. صاحب براءة اختراع في استخراج الوقود العضوي من الطحالب البحرية، عمل مع شركة Airbus في فرعها في ماليزيا لتطوير وقود العضوي مستخرج من الطحالب لاستعماله في الطائرات.

KLM وشركة الطيران الفرنسية، كما تعمل الشركات المصنعة للطائرات على صناعة محركات هجينة تعتمد أساساً على الوقود ومعدة أن تعمل بكفاءة أكبر، في سنة 2012 نجحت شركة بوينغ في تسير رحلات تجريبية لطائراتها Dreamline 787 عبرت خلالها المحيط الأطلسي، كما تعمل شركة إيرباص منذ سنة 2012 على تطوير وقود هجين مطور من الطحالب البحرية لاعتماده مستقبلاً في محركات الجيل الجديد من الطائرات.

شكل استعمال الوقود الحيوي أيضاً بعض المشكلات البيئية، مثل زيادة الطلب على الأراضي المستخدمة في زراعة المحاصيل اللازمة لإنتاج الوقود الصناعي التي ألقت بثقلها على الزراعة في الدول الفقيرة وقد تتسبب في الإخلال بالبيئات الطبيعية القائمة. كما توجد مخاوف أيضاً من الانبعاثات الكربونية الإضافية الناجمة عن حرق الغابات والأراضي العشبية من أجل زراعة محاصيل الوقود الحيوي. أضف إلى ذلك القلق من أن استخدام محاصيل مثل قصب السكر والذرة قد يؤدي إلى ارتفاع سعر الغذاء، الأمر الذي فندته شركات الطيران ببحثها عن الجيل الثاني من الوقود الحيوي لا

تُعد صناعة الطيران العالمية مسئولة عن 12% من إجمالي الانبعاثات الكربونية التي تنتجها وسائل المواصلات ونحو 2% من كافة أنواع الانبعاثات الكربونية البشرية. ومن المتوقع أن تزيد هذه النسب خلال السنوات القادمة بسبب زيادة الحركة الجوية حيث يعتبر قطاع النقل الجوي أكثر القطاعات نمواً حيث قدر البنك العالمي في تقريره سنة 2014 نسبة النمو المتوقعة في هذا القطاع إلى حدود سنة 2050 بأكثر من 200%.

وأمام واقع التغيرات المناخية والمسؤولية البيئية التي باتت تمثل تحدياً أمام الشركات الطيران الدولية للالتزام بمعايير أكثر نظافة وكذلك مع ارتفاع تكاليف الوقود العادي، تتطلع هذه الشركات إلى إيجاد أنواع فعالة من الوقود الحيوي من أجل تمويل طائراتها، حيث يشهد الميدان انضمام كلاً من مُصنعي الطائرات والعلماء والأكاديميين إلى جمعيات مثل مجموعة مستخدمي الوقود الحيوي للطائرات ومنظمة ALGAL في محاولة لتطوير الوقود الحيوي للطائرات. كما سعت الكثير من شركات الطيران إلى استعمال الوقود الحيوي في طائراتها على غرار شركة الطيران الهولندية

الأمن الذكي "SMART SECURITY"

السيد/ أمين مجري

خبير أمن الطيران وعضو فريق الأمن والتسهيلات بالمجلس الدولي للمطارات



التنفيذ والتطبيق الفعال للتدابير الأمنية.

2 - ضمان تنفيذ وتطبيق التدابير الأمنية بشكل متناسق وضمن منهج عالمي وشامل وفعال ودون اللجوء فقط الى اعتماد جملة من الإجراءات الأمنية المكتملة.

3 - تحسين جودة الخدمات المسداة للمسافرين خاصة عبر اعتماد منظومة الكشف الأمني الذي (Smart Security Check point).

4 - ضمان ديمومة مالية لمنظومة أمن الطيران «Financial sustainability»

من هنا يأتي دور سلطات الطيران المدني للدول للعمل على الانخراط في مثل هذه البرامج من اجل اعتماد آخر التكنولوجيات والتي نذكر منها معدات الكشف عن المتفجرات ثلاثية الأبعاد

(EDS STANDARD III) ومعدات

الكشف عن آثار المتفجرات ومعدات

الكشف عن السوائل ومنظومات

المراقبة المسافية الذكية (مراقبة بالكاميرا،

كشف التسلات، مراقبة الدخول إلى

المناطق الأمنية المقيدة...) مرفوعة بوضع

التشريعات الملزمة وبناء القدرات وتنمية

الموارد البشرية بوضع برامج تدريبية

تستجيب لحاجياتها من العنصر البشري

المؤهل والمختص في مجالات امن الطيران.

فعال وناجع للتدابير الأمنية. واصبح

اليوم الحديث والدعوة لانخراط أصحاب

المصلحة (سلطات طيران، مطارات،

شركات طيران...) في برنامج «الأمن الذكي»

(Smart Security).

والجدير بالذكر فإن التعديل الخامس

عشر للملحق السابع عشر «الأمن»

لاتفاقية شيكاغو عكس هذا توجه

والتمشي فا قد تعرض أساسا لأمن

المناطق المفتوحة للجمهور، والكشف

عن السلوك، والابتكار في مجال أمن

الطيران وأسلحة الدفاع الجوي المحمولة

«MANPADS» ثم تنقيح صياغة الأحكام

القائمة المتعلقة بإجراء عمليات تقييم

المخاطر والتدابير المتعلقة بعمليات

التهديد الإلكترونية وذلك لمزيد من

الوضوح وتحسين قابلية الفهم والتطبيق

الفعال.

وجاء تفاعل منظمة الطيران المدني الدولي

استجابة منطقية بعد الدعوات الصريحة

التي ما انفكت تطلقها المجموعة الدولية

لدعم برنامج الامن الذي عبر تعزيز

ودعم التعاون والتنسيق فيما يتعلق

بتبادل المعلومات والكشف عن الثغرات

لبعض التدابير أو التجهيزات الأمنية.

حيث يرى الكثيرون أن اعتماد مثل هذه

البرامج (برنامج الامن الذكي) من شأنه

ان يساهم في تحقيق الأهداف التالية:

1 - ضمان مستوى مرتفع من حيث

عرف أمن الطيران المدني في السنوات

الاخيرة تطورا كبيرا ونقلة نوعية وشاملة

خاصة بعد أحداث الحادي عشر من

سبتمبر 2001 وشمل هذا التطور كافة

المستويات التشريعية (التنظيم، البرامج،

التدابير والإجراءات...) منها والتقنية

(تجهيزات ومعدات وأنظمة..) والبشرية

(الاختيار، التأهيل، التدريب، الترخيص...)

وتأتي هذه النقلة النوعية والمتسارعة

استجابة لما يشهده العالم منذ فترة

من تنامي لظواهر العنف والإرهاب

وانتشار للجماعات المسلحة جعل من

مخاطر استهداف الطيران المدني ومرافقه

مرتفعة دون تناسي تأثير هذه التهديدات

وانعكاساتها السلبية على الدولة

المستهدفة وذلك باعتبار للمردودية

الاقتصادية والاجتماعية التي يوفرها

قطاع الطيران والنقل الجوي للدولة.

واعتبارا لما تم ذكره عاليه، تحركت

منظمة الطيران المدني الدولي (ICAO)

وغيرها من المنظمات الإقليمية والدولية

على غرار الإتحاد الدولي للنقل الجوي

(IATA) والمجلس الدولي للمطارات

(ACI) نحو تغيير جذري لمفهوم أمن

الطيران سواء على مستوى التشريعات

(الملحق السابع عشر «الامن» لاتفاقية

شيكاغو) والمواد الارشادية (دليل أمن

الطيران الوثيقة 8973) أو على مستوى

الأساليب والتقنيات المعتمدة في تنفيذ

لوحة تسقط من طائرة وتحطم سيارة في اليابان

وقالت الخطوط الجوية الملكية الهولندية أن الطائرة حطت بسلا في مطار شيفول في أمستردام.



777، التابعة لشركة الخطوط الجوية الملكية الهولندية، وكان على متنها 321 راكباً، من مطار كانساي الدولي المتجهة إلى أمستردام يوم السبت. ونقلت فرانس برس عن هيئة الإذاعة الوطنية أن اللوحة أتلقت سقف السيارة، وكسرت النافذة الخلفية. كما ذكرت وكالة أنباء كيودو أن اللوحة مصنوعة من مواد مركبة، وسقطت من قاعدة الجناح في الجانب الأيمن. ويعتقد أنها سقطت من ارتفاع 2400 متر أو أعلى.

ذكرت تقارير إخبارية وشركة طيران هولندية، أن لوحة تزن 4.3 كيلوغرامات سقطت من طائرة تابعة لها بعد وقت قصير من إقلاعها من مطار ياباني، وحطمت نافذة سيارة كانت تسير أسفلها.

وأكدت بحسب المصدر ذاته، أن الحادث لم يسفر عن إصابات لكن سلطات الطيران سترسل مفتشي سلامة إلى مدينة أوساكا الغربية للتحقيق. وقد سقطت اللوحة على السيارة بعد وقت قصير من إقلاع طائرة بوينج

طفلة روسية نجت بأعجوبة من تحطم طائرة روسية



نجت طفلة من حادث تحطم طائرة ركاب بإقليم خاباروفسك في شرق روسيا، وكانت الوحيدة التي بقيت على قيد الحياة في ذلك الحادث المأساوي. يذكر أن طائرة ركاب من نوع «ليت إل410- تربوليت» تابعة لخطوط الطيران «خاباروفسك»، تحطمت يوم 15 نوفمبر 2017، عند هبوطها الاضطرابي بالقرب من قرية نلكان بمنطقة أيانو مايسك في إقليم خاباروفسك. ولقي الطياران والركاب الأربعة حتفهم. ولم ينج في الحادث إلا طفلة صغيرة في الـ 4 من عمرها، وأصيب بجروح في الرأس والساق.

ونقلت الطفلة في اليوم التالي بعد الحادث إلى المستشفى المحلي، ثم إلى مستشفى الأطفال المركزي في الإقليم حيث أجريت لها عملية جراحية في رجلها.

فرنسا تفتح تحقيقاً في انفجار محرك طائرة ركاب وهبوطها اضطرارياً بكندا

أفاد مكتب التحقيق والتحليل لسلامة الطيران المدني الفرنسي، بأنه سيرأس تحقيقاً في انفجار محرك طائرة ركاب فرنسية أدى إلى هبوطها اضطرارياً بكندا.

ووفقاً لصحيفة 20 مينيت الفرنسية، أن قرار إحالة الأمر إلى المكتب سينتهي جدالاً بين كندا وفرنسا والولايات المتحدة بشأن من ينبغي له قيادة التحقيق في الحادث الذي وقع فوق مدينة جرينلاند في كندا سبتمبر الماضي.

وكانت الخطوط الجوية الفرنسية «إير فرانس» أفادت بأن طائرة تابعة لها من طراز «إيه380-» وتحمل على متنها 520 راكباً، هبطت اضطرارياً في كندا إثر «خلل فني» في أحد محركاتها الأربعة.



لهذا السبب ينبغي تجنب النوم أثناء السفر بالطائرة



قد يكون النوم أثناء السفر على متن الطائرة أكثر ضرراً على الصحة مما يعتقد الكثيرون، فإن كنت محظوظاً وتمكنت من أخذ غفوة أثناء السفر جواً، فهذا قد يلحق ضرراً بصحتك. ويأتي هذا الادعاء بعد دراسة أجرتها جامعة هارفارد، حيث وجدت بأن النوم أثناء السفر على متن الطائرة قد يشكل خطراً على حاسة السمع. وبحسب الباحثين فإن النوم أثناء السفر جواً قد يمنع الجسم من تحقيق التوازن في ضغط طبلة الأذن لدى حدوث تغيير مفاجئ في ارتفاع الطائرة. ومن المعروف بأن الكثيرين يعانون من آلام شديدة في الأذنين أثناء حدوث تغيير مفاجئ في الارتفاع وخاصة لدى إقلاع الطائرة وهبوطها. ويقول الباحثون بأن التثاؤب أو البلع يفتح قناة

إقفال أنبوب أوستاش لفترة طويلة من الزمن فستراكم السوائل خلف طبلة الأذن، ما يؤدي إلى صعوبات في السمع والشعور بآلام مبرحة. لذا فقد نصح الباحثون، المسافرين بعدم النوم أثناء إقلاع الطائرة وهبوطها، بحسب ما ورد في صحيفة ديلي ستار البريطانية.

رقيقة تسمى أنبوب أوستاش الأمر الذي يساعد على تحقيق التوازن في الضغط على غشاء الأذن. لذا إن كان المسافر نائماً، لن يتمكن من أن يقوم بالتثاؤب أو البلع ويبقى أنبوب أوستاش مقفلاً، مما يؤدي إلى توسع في الأذن قد يؤدي غشاءها. وإذا تم

لماذا يتتدد أطقم الضيافة الجوية على برودة الأجواء داخل الطائرة؟

حالة «هيوكسيا»، وبالتالي، يجب إبقاء درجات الحرارة أدنى من المتوسط، وهو ما تشدد عليه أطقم الضيافة الجوية أثناء الرحلات. مع ذلك، يرى أحد طياري «دلتا إيرلاينز» «بول إشينفيلدر» أن الطائرات الحديثة تتميز بتقنيات قادرة على تنظيم درجات الحرارة داخلها بشكل أكثر دقة الأمر الذي يقلل من حدة البرودة على المسافرين.

أن لهذا الأمر سبباً طبياً. أشارت الدراسة إلى أن المسافرين يكونون أكثر عرضة للإغماء على متن الطائرات مقارنة بوجودهم على الأرض، ويرجع ذلك لـ«هيوكسيا» وهي حالة طبية تحدث عندما لا يتلقى الجسم القدر الكافي من الأكسجين اللازم للتنفس، ويرجع حدوث هذه الحالة أثناء الرحلات الجوية. ويمكن أن تتسبب الحرارة الزائدة داخل مقصورة في حدوث

يلاحظ الكثير لا سيما القادم من مناطق معروفة بدفء مناخها أن الأجواء داخل الطائرات تكون باردة للغاية حيث أكدت دراسة علمية نشرتها «بيزنس إنسايدر»



ناسا تكتشف عن طائرة "تتخطى المسموح به"

ذلك الصوت الصادر عن السيارات الفخمة على الطرق السريعة (من 60 إلى 65 ديسيبل)». ورصدت «ناسا» ميزانية تصل إلى 400 مليون دولار على 5 سنوات، حتى تتمكن من تحويل تصميمها إلى واقع بحلول عام 2022.



تجارية تحلق بسرعة تزيد على سرعة الصوت، بإمكانها تقليص زمن الرحلات إلى النصف مع المحافظة على صوتها منخفضاً. وقالت «ناسا»: «إن لديها تصميمًا لطائرة أسرع من الصوت تقلل تأثير الضوضاء الصادرة عنها، وتأمل أن يبدأ مصنعو الطائرات بتطبيق نسخ تجريبية منها بدءاً من آخر السنة، بعد نجاح تجارب أولية أجريت على نماذج مصغرة». وأضافت: «أن الطائرات التي سيتم إنتاجها طبقاً للتصميم الجديد، ستصدر ضجيجاً لا يتخطى

لعقود، كانت سرعات الطائرات مقننة بعدم تخطي حاجز ألف كيلومتر في الساعة، إذ إن الطيران بسرعة أعلى ينتج أصواتاً تضر بالملحوقات، وحتى الجمادات على سطح الأرض. وظلت زيادة سرعة الطائرات مع المحافظة على معدل الأصوات الصادرة عنها، تحدياً حال دون تحقيق حلم السفر بسرعات مضاعفة عما هو معروف حالياً. لكن حسب موقع «بلومبيرغ»، كشفت إدارة الطيران والفضاء الأمريكية (ناسا) عن خطط لإنتاج طائرات

طائرة من دون طيار لتوصيل الأدوية بسويسرا



تجري شركة «ماترنات» تجارب على طائرة من دون طيار في سويسرا قصد توصيل ونقل الأدوية بين المستشفيات، بحسب ما ذكر موقع فوتيريزم. ويمكن لهذه الطائرات حمل أدوية يصل وزنها إلى 1.8 كلغ، باعتبارها طائرات صغيرة الحجم. ونقل الموقع عن الشركة قولها: «إنها تسعى إلى نقل مواد أخرى عبر هذه الطائرات، غير أن البداية ستكون عبر نقل أكياس الدم والأدوية بين المستشفيات». ومن جانبه أكد موقع «وايرد» أن الأدوية يتم شحنها في علب بحجم علب الأحذية، قبل نقلها إلى إحدى الطائرات من دون طيار التي تبدأ مباشرة عملية التوصيل. وبحسب الشركة، فإن طائراتها يمكن أن تطير لمسافة تصل إلى أكثر من 19 كلم، كما بإمكانها التعرف على المسالك المختصرة في الجو. تتمتع هذه التقنية بنفس نظام الطائرات في الحالات الإستعجالية، حيث يمكن متابعة موقعها باستمرار. وتساهم هذه الطائرات في تسريع عملية التوصيل، بعد أن كانت المستشفيات تعتمد في السابق على عمليات تقليدية بواسطة شركات شحن.

شركة أمريكية تطرح طائرة كهربائية بحلول 2022

انطلاق المسافر إلى وجهته النهائية ستستغرق ساعتين وثلاثين دقيقة في مقابل أربع ساعات و50 دقيقة حالياً. وستبدأ أولى التجارب على الطائرة في 2019، وستستعين «زونوم أير» بمهندسين من «بوينج» ومجموعة «لوكهيد مارتن» لمنتجات الدفاع و«رولز رويس» للمحركات.



وعدت شركة «زونوم أير» للطيران، والمدعومة مادياً من «بوينج» و«جيت بلو»، بطرح طائرة كهربائية هجينة في 2022، فيما سيكون سابقة عالمية. ويمكن للطائرة أن تنقل 12 راكباً، وستكون مخصصة للمسافات القصيرة، حسب الشركة. وتقول «زونوم أير»، ومقرها سياتل بولاية واشنطن، إن الطائرة ستكون مجهزة بمولد يعمل بالوقود وببطاريتين كهربائيتين قادرتين على قطع مسافة 700 ميل، مشابهتين للبطاريات التي تستخدمها شركة «تسلا» في السيارات الكهربائية. وأوضحت الشركة، أن الرحلة من نقطة

الكشف عن أكبر طائرة في العالم تملك جناحين أطول من ملعب كرة قدم



على استيعاب حمولة يبلغ وزنها حتى 550 ألف رطل (250 ألف كيلوجرام). وأعلنت الشركة في وقت سابق أنها ستطلق في البداية صاروخاً مدارياً من طراز "إيه تي كيه بيغاسوس إكس إل" لكنها ترى أن الطائرة سيكون بمقدورها إطلاق ثلاثة أقمار صناعية خلال الرحلة الواحدة.

من ارتفاع حوالي 30 ألف قدم (9144 متراً)، وتتمتع الطائرة بجناحين يبلغ طولهما معاً 385 قدماً (117 متراً) بينما يبلغ طول الجسم الرئيسي 238 قدماً وارتفاع الذيل 50 قدماً. ووفقاً لشركة "ستراتولونش سيستمز" التي أسسها "ألين" فإن الطائرة تستخدم ستة محركات من طراز "بوينج 747" من إنتاج "برات أند ويتني"، ولديها قدرة

كشف الملياردير والمؤسس المشارك لـ"مايكروسوفت" "بول ألين" عن أكبر طائرة في العالم والتي تمتلك جناحين أطول من ملعب كرة قدم كامل. وخرجت طائرة "ستراتولونش" من مرآبها للعيان لأول مرة في مطار "موجاف" في كاليفورنيا لإجراء اختبارات الوقود. وتم تصميم الطائرة العملاقة لإطلاق الصواريخ إلى المدار الفضائي

«بوينج»: طائرات المستقبل "ذاتية" والعالم بحاجة لـ 647 ألف طيار

تطويره حالياً هو تمكين الطائرات من السير على المدرج، والإقلاع بشكل آلي، ودمج الطائرة في المجال الجوي، والتقليل من الأحداث الطارئة وغير المتوقعة.

وتتمتع طائرات «بوينج» التجارية حالياً بقدرات قيادة ذاتية تشمل الطيران الآلي، والهبوط الآلي، وإدارة قوة الدفع، والملاحة، وخلافه، كما أن بوينج تطبق في قطاع الدفاع والفضاء تكنولوجيا الطيران الذاتي، وسيتم الاستفادة من تلك التجارب لنقلها إلى الطائرات التجارية.

ليس الاستغناء عن الطيارين، بل التطوير والمحافظة على أنظمة الطيران في المستقبل، ورفع مستوى الأمان والسلامة لأعلى مما هي عليه حالياً.

ولفت إلى أن نمو القطاع سنوياً سيجعل العالم بحاجة إلى 647 ألف طيار خلال السنوات العشرين المقبلة، لذلك تكشف «بوينج» جهودها لدراسة وبحث إمكانية تطبيق تكنولوجيا القيادة الذاتية، كأحد الحلول المحتملة لتلبية الطلب المتزايد. وأشار «سينيت» إلى أن العمل الذي يتم

كشف نائب رئيس تطوير منتجات الطائرات التجارية لدى «بوينج» الأمريكية مايك سينيت، عن أن الشركة تعمل على دراسة العناصر الخاصة لتكنولوجيا القيادة الذاتية؛ تمهيداً لاختبارها في المستقبل، مع الحفاظ على ذات المستوى من الأمان والسلامة التي يشهدها قطاع الطيران.

وقال «سينيت»، خلال حديثه لمجموعة من ممثلي وسائل الإعلام الخليجية والعالمية من بينها «سبق»: إن الهدف



تعرف إلى "هوندا جيت"... طائرة المستقبل الخفيفة

داخلها، تستوعب الطائرة أربعة أشخاص، ويمكن أن يصل العدد إلى ستة في حال جلس شخص على مقعد قرب الباب والآخر في مقعد مساعد الطيار.



تتضمن الطائرة الخاصة نظام اتصالات وإضاءة متطورة وشاشة باللمس وأنظمة تحكم، بالإضافة إلى إمكان تعديل المقاعد لتتكيف مع راحة الركاب



يبلغ طول «هوندا جيت» 13 متراً وارتفاعها 4.5 أمتار، بينما تقدر المسافة بين الجناحين بـ 12 متراً، وأنتجت في مقر الشركة بولاية كارولينا الشمالية. تصل الأبعاد داخل الطائرة إلى 5.2 أمتار (طول) و1.5 متر (عرض) وارتفاع 1.4 متر، لذلك من الصعب على البالغين الوقوف

تأسست شركة «هوندا» للطيران العام 2006، وتولى ميشيماسا فوجينو منصب المدير التنفيذي لتطوير وبيع طائرة بتكلفة 4.5 ملايين دولار تحت اسم «هوندا جيت». وبعد تطويرها، وُصفت الطائرة بأنها «أكثر النسخ الخفيفة» الخاصة برجال الأعمال تطوراً في العالم. وفي رحلة تجريبية قام بها الصحافي بنجامين تشانغ، نشر موقع «بيزنس إنسايدر» تقريراً عن الطائرة الخاصة أثناء وجودها في مطار موريسون في نيوجيرسي.

معرض دبي للطيران 2017



فرسان الإمارات للاستعراضات الجوية بطائرات إيرماي وفريق الاستعراضات الجوية الصيني المسمى «فريق 1 أغسطس للاستعراضات الجوية بطائرات (J10A)، وفريق الفرسان الروس بطائرات سوخوي.

وشملت الاستعراضات الجوية مشاركة المروحيات ومنها المروحية الهجومية (TAI T129) التي شاركت للمرة الأولى في معرض دبي للطيران، ومروحيتان من موتور سيش ميل 2 (Mil 2) و (Mil 8). وهناك عدد كبير من الطائرات العسكرية، ومنها طائرة اف 16 من سلاح الجوي التابع للولايات المتحدة وطائرة ميراج 2000 من الإمارات وطائرة داسو رافال من سلاح الجوي الفرنسي وطائرة تقنية (AN132).

درهم عن طريق شراء 40 طائرة بوينج 10-787 دريملاينر، كما كشفت شركة بوينغ عن صفقة مع طيران أزال الأذربيجانية لبيع خمس طائرات من طراز بوينج 8-787 دريملاينر وطائرتي للشحن بقيمة تصل إلى 7 مليارات درهم، ووقعت شركة فلاي دبي صفقة ضخمة بلغت قيمتها 99.3 مليار درهم لشراء 225 طائرة من طراز 737 ماكس. أما بخصوص صفقات إيرباص فقد وقعت مذكرة تفاهم مع شركة إنديجو والتي تتضمن 4 شركات طيران، تنص على شراء 430 طائرة بقيمة بلغت 181.6 مليار درهم. كما استحوذت إيرباص على صفقة كبيرة لطائرات الممر الواحد من إنديغو للاستثمار. وقد شهد المعرض العديد من الاستعراضات الجوية بمشاركة فريق

في دورته الخامسة عشر اختتم معرض دبي للطيران 2017 فعاليته محققاً أرقاماً قياسية، بإجمالي صفقات بلغت قيمتها 420 مليار درهم وشراء أكثر من 780 طائرة، منها 170 مليار درهم صفقات إماراتية.

وتجاوزت صفقة طيران الإمارات شركة بوينغ الأميركية 55 مليار



بقلم المهندس/ إبراهيم بنعمر
رئيس تحرير مجلة الطيران العربي



رأي وأمل

مراحل إلى أن أصبح أطلالا. وللعلم والتاريخ فقد أصدر الرئيس الفلسطيني الراحل ياسر عرفات مرسوما عام 1994 بإنشاء مطار وسلطة طيران مدني وخطوط جوية فلسطينية في سياق وضع بنية لمنظومة الطيران المدني الفلسطيني.

وبالفعل وفي يونيو 1998 اقترح الرئيس الفلسطيني ياسر عرفات بحضور الرئيس الأمريكي بيل كلينتون مطار غزة الدولي الذي يقع في قطاع غزة، ويرتفع ب 100 متر عن سطح البحر، وتبلغ مساحة المبنى الرئيسي 4000 متر مربع، ويبلغ طول مدرجه 3076 متر، ويحتوي على 20 مبنى، وتم تصميمه على يد معماريين مغاربة وفق الطراز العربي الإسلامي والزخرفة المغربية الأصيلة، ومستوحى من الخصوصية الفلسطينية وأقواسها الشهيرة ومول من طرف مجموعة من الدول (السعودية، مصر، اليابان، إسبانيا، ألمانيا)، وصمم المطار لسعة 700.000 راكب سنويا، والعمل 24 ساعة طوال السنة مع بعض الاستثناءات.

وجاء افتتاحه بعد مفاوضات طويلة مع سلطات الاحتلال التي بقيت لها صلاحية مراقبة الشؤون الأمنية والتصاريح، إلا أنه وبعد تشغيله لمدة قصيرة توقف عن العمل، ففي يوم (9 أكتوبر 2000) قررت سلطات الاحتلال الإسرائيلية إغلاق مطار غزة أمام الملاحة الجوية (بدواعي غير مبررة وأسباب واهية وبشكل تعسفي)، ويعد هذا الإغلاق منافيا لمقتضيات اتفاقية شيكاغو 1944 وانتهاكا صارخا للمبادئ المنصوص عليها في الاتفاقية. ورغم جهود الهيئة والدول الأعضاء في مساعيها لتدخل الإيكاد والمنظمات الإقليمية والدولية الأخرى لإعادة فتح المطار، إلا أن جيش الاحتلال واصل سياسته العدائية، وفي 4 سبتمبر 2001، تم تدمير محطة الرادار وشبكة الإنارة،

الأمريكي ترامب قراره الصادم والمدوي باعتبار القدس عاصمة للمحتل الإسرائيلي ونقل السفارة الأمريكية إلى هذه المدينة العربية العريقة بمقدساتها الإسلامية والمسيحية، مما استفز مشاعر كل العرب والمسلمين وكل أحرار العالم وما أعقبه فورا الإدانة الدولية ومسيرات الاحتجاج والغضب الشعبي العارم في فلسطين بل وفي كل بقاع العالم، وهذا ما فتح المجال إلى تجميع وتوحيد الصف دون تأخير للوقوف بكل حزم ومسؤولية والتحرك على كل الأصعدة حتى ارجاع الحق وإقامة الدولة الفلسطينية الحرة الأبية وعاصمتها القدس الشريف.

واعتبارا لخصوصية هذه المجلة والتزاما بمجال عملها، اكتفيت بالتذكير والإشارة فقط لعناوين بارزة في مسار القضية الفلسطينية، بينما الاختصاص يدفعني للحديث عن ذكرى أخرى تهم إحدى مكونات منظومة الطيران المدني الفلسطيني حيث ستحل الذكرى العشرون لافتتاح مطار غزة الدولي (نوفمبر 1998) وأصبح يسمى مطار ياسر عرفات الدولي سنة 2004، وهو المطار الذي تم استهدافه وتدميره على

صادفت سنة 2017 إحياء تواريخ دالة وذكريات ووقائع أليمة، مازال الشعب الفلسطيني يعاني من أثارها الوخيمة حتى الآن، أولها ذكرى مرور 100 سنة على وعد بلفور المشؤوم (نوفمبر 1917) وتعهد بريطانيا لقيام وطن قومي لليهود في فلسطين وهذا ما مثل الشرارة الأولى في مسلسل طويل مستمر إلى اليوم لمعاناة الفلسطينيين وتشقيتهم وسلب أراضيهم ونزوحهم.

تم بعدها ذكرى مرور 70 سنة على (النكبة) وقرار تقسيم أرض فلسطين إلى دولتين (نوفمبر 1947) وإقامة الكيان الإسرائيلي (1948)، وما خلفه ذلك من مآسي وتشريد وتهجير ممنهج واستيلاء على أراضي الفلسطينيين وأملاتهم. تم ذكرى مرور 50 سنة على (حرب 67) التي فتحت المجال واسعا أمام سلطة الاحتلال الإسرائيلية للإستيلاء على الأراضي الفلسطينية بل وأراضي عربية أخرى، وما تلي ذلك من اعتداءات واجتياحات وحروب عدوانية وأكبر عملية تهجير الفلسطينيين ونزوحهم، والوصول مؤخرا إلى مرحلة خطيرة جدا بإعلان الرئيس





مطارات في أرضها وتسيير رحلات جوية ما بين فلسطين والخارج وما بين المدن الفلسطينية»، في سياق التمكن من طيران مدني آمن وسليم يخدم مصالح الشعب الفلسطيني ويعزز اقتصاد الوطن وتتميته.

كما أن إثارة الموضوع في هذا الوقت بالضبط وفي سياق التفاعلات الدولية القوية في رفض قرار الرئيس الأمريكي حول القدس سيعيد مما لا شك فيه الاهتمامات العربية والدولية ومنها مجتمع الطيران المدني الدولي ومنظمة الإيكاو والتي تسهر من خلال آلياتها التنفيذية والتشريعية على متابعة القرارات المعتمدة، ومنه قرار مجلس المنظمة الذي أدان سلطة الاحتلال وحثها على إعادة المطار إلى حالته الأصلية وإعادة فتحه وتشغيله.

إن أملنا معقود على وحدة الصف العربي والدول الصديقة المؤمنة بالقضية العادلة للشعب الفلسطيني في مواجهة الاحتلال الإسرائيلي الساعي لتوسيع المستوطنات والاستيلاء على المزيد من الأراضي، والرافض للسلام والمستثمر بالقرارات الدولية الرامية للتوصل إلى حل دائم للصراع. هذا الحل الذي طال أمده، لكن الأمل لا زال قائماً في بدل ما أمكن من الجهود لدفع المجتمع الدولي إلى إلزام المحتل الإسرائيلي بالتوجه نحو السلام الشامل والدائم والمنصف حتى تحقيق العدالة، وإقامة الدولة الفلسطينية الحرة الأبدية وعاصمتها القدس الشريف، ونراها زاهرة معمرة ببنائها التحتية المتكاملة ومنها المطارات بل وفي كل مقومات منظومة الطيران المدني المعاصر، وذلك عملاً برسالة الإيكاو «عدم ترك أي بلد وراء الركب» وهو ما تسعى إليه الهيئة العربية للطيران المدني من خلال فتح الإمكانيات لدعم ومساعدة سلطة الطيران الفلسطيني حتى تسير وتواكب عالم الطيران المتقدم مما يقوي مكانة فلسطين ويعزز العمل العربي المشترك.

وحيث أن المجتمع الدولي كان ينتظر من سلطة الاحتلال العمل على تنفيذ مقتضيات قرار المجلس، إلا أنها وكعادتها واصلت استهتارها وغلوها وتعنتها، بل تابعت عدوانها مرة أخرى وقامت بتخريب المطار كلياً، واحتلت ما تبقى فيه، لاستخدامه كقاعدة عسكرية للعمليات في جنوب القطاع، وكان ذلك إبان حرب سنة 2006.

إن مخلفات هذا العدوان الشنيع على منشأة مطارية مدنية إنما يؤكد على ما مارسه سلطة الاحتلال من أفعال مشينة في سياق تنفيذ مشروعها التوسعي الاستيطاني وفي مواصلة احتلال الأرض وتدمير البنى التحتية والمقومات الفلسطينية الناشئة التي يمثل فيها مطار غزة (ياسر عرفات)، إحدى لبناتها المعبرة عن ركيزة أساسية وإحدى رموز سيادة الدولة الفلسطينية.

لقد بلغت الخسائر ملايين الدولارات جراء تدمير وتخريب المطار، وخسائر شركة الطيران الفلسطينية، وتوقف الرحلات والاستثمارات وتعطيل الطاقم العامل والموظفين...

وفي نفس السياق وبناء على القرار الذي اتخذته القمة العربية الاقتصادية والتنموية في الكويت سنة 2009 بخصوص إعادة اعمار غزة ومن ضمنها مطار ياسر عرفات الدولي تم تحديد الأضرار، وتسجيل موضوع المطار ضمن أولويات برنامج إعادة تأهيل قطاع غزة.

وللأسف بقي الموضوع متوقفاً اعتباراً للظروف الصعبة وحالة الانقسام التي لم تساعد على متابعة الموضوع بالشكل الأنسب، لكن المبادرة الطيبة الأخيرة في راب الصدع بين الأشقاء الفلسطينيين والمصالحة التاريخية وتوحيد الجبهة الفلسطينية فتحت الأمل مجدداً لإحياء الاهتمام ومتابعة موضوع المطار أو مشاريع بناء مطارات جديدة، وهذا ما تم ذكره في اتفاق سابق، «حيث يحق لفلسطين إنشاء

وقامت الجرافات بهدم المدرج. ولم يتوقف هنا بل أعاد الكرة في 12 ديسمبر 2001، حيث عمل على استهداف الرادار بالكامل وتخريب أجهزة المراقبة وواصل التدمير يوم 15 ديسمبر. ومع بداية يناير 2002 دمرت الجرافات الإسرائيلية مدرج المطار بالكامل وخربت تجهيزاته الفنية. وأمام هذا العدوان المتكرر تقدمت الدول العربية الأعضاء بالهيئة العربية للطيران المدني بمذكرة في الموضوع إلى المؤتمر الوزاري الرفيع المستوى حول أمن الطيران والذي انعقد بمونتريال يومي 19-20 فبراير 2002. وطلبت من المؤتمر التأكيد بما قام به الكيان الإسرائيلي المحتل من عمليات تدمير للمطار وإتلاف تجهيزات الملاحة الجوية، وحثها على احترام المعاهدات الدولية وإعادة المطار إلى حالته الأصلية وفتحه في أقرب وقت. ورفع الموضوع إلى مجلس منظمة الطيران المدني الدولي في اجتماعه (165) مارس 2002، وعلى أساس المذكرة المقدمة من مندوبي الدول العربية في مجلس المنظمة وبعد مداوولات ومداخلات قوية ورغم المعارضة الشديدة لمندوب الولايات المتحدة، فقد أصدر مجلس الإيكاو قراره التاريخي في 7 فقرات:

1. يدين بشدة جميع أفعال التدخل غير المشروع ضد الطيران المدني بغض النظر عن مكان ارتكابها وهوية مرتكبيها وأسباب ارتكابها.
2. يدين بشدة تدمير مطار غزة الدولي وتجهيزات الملاحة الجوية فيه.
3. يؤكد من جديد على الدور الهام لمنظمة الطيران المدني الدولي في تسهيل حل المسائل التي قد تنشأ بين الدول المتعاقدة بشأن الأمور التي تؤثر على التشغيل الآمن والمنظم للطيران المدني الدولي في العالم أجمع.
4. يحث إسرائيل على أن تلتزم تماماً بأغراض وأهداف اتفاقية شيكاغو.
5. يحث إسرائيل بشدة على اتخاذ الإجراءات اللازمة لإعادة مطار غزة الدولي إلى حالته الأصلية بما يسمح بإعادة فتحه في أقرب وقت ممكن.
6. يطلب من رئيس المجلس أن يرعى تنفيذ هذا القرار وخاصة الفقرات (3-4-5) أعلاه وأن يتأكد من تعاون الطرفين بصورة تامة فيما يتعلق بتطبيق اتفاقية شيكاغو والمبادئ المذكورة أعلاه.
7. يطلب من الأمين العام أن يبلغ جميع الدول المتعاقدة بهذا القرار.

recertification of aviation security experts and existing USAP auditors for participation in USAP-CMA on-site activities;

- d.** Conduct of USAP-CMA regional seminars in all ICAO regions to familiarize Member States with the USAP-CMA methodology, tools, procedures and processes;
- e.** Conduct of USAP-CMA on-site test audits in selected States; and
- f.** Development and expansion of agreements with relevant partners to foster coordination and cooperation.

3. THE UNIVERSAL SECURITY AUDIT PROGRAMME CONTINUOUS MONITORING APPROACH (USAP-CMA)

USAP-CMA CONCEPT

The USAP-CMA is a shift from the traditional cyclical audit approach, which provides only a "snapshot" of a State's aviation security system at a given point in time, to a more continuous monitoring of a State's oversight and compliance capabilities. This enables ICAO to develop and maintain an ongoing, updated picture of the aviation security situation in Member States.

The USAP-CMA incorporates a risk-based approach to auditing, by establishing the priorities and frequency of audit and monitoring activities based on various key parameters reflecting the changes in the aviation security situation in Member States. This leads to a more efficient use of resources of both ICAO and the Member States, thus ensuring long-term and cost-effective programme management for

the Organization.

Under the USAP-CMA, the principle of universality is maintained as all Member States are subject to continuous audit and monitoring activities by ICAO, in accordance with the principles, methodology, processes and procedures established for conducting such activities, and on the basis of the MoU signed by ICAO and each Member State. The priorities, frequency, type and scope of such activities will vary based on each Member State's specific circumstances.

USAP-CMA OBJECTIVE

The objective of the USAP-CMA is to promote global aviation security through continuous auditing and monitoring the aviation security performance of Member States. This objective is achieved by:

- a.** Regularly and continuously obtaining and analysing data on the aviation security performance of Member States;
- b.** Identifying deficiencies in the overall aviation security performance of Member States and assessing the risks associated with such deficiencies;
- c.** Providing prioritized recommendations to assist Member States in addressing identified deficiencies;
- d.** Evaluating and validating corrective actions taken by Member States; and
- e.** Re-assessing the aviation security performance of Member States in order to continuously enhance their aviation security oversight and compliance capabilities.

USAP-CMA PROCESS

The USAP-CMA process consists of the following components:

- a.** Determination of State-specific USAP-CMA activity;
- b.** Conduct of State-specific USAP-CMA activity;
- c.** Identification and analysis of deficiencies;
- d.** Measurement of the State's aviation security performance;
- e.** Provision of prioritized recommendations; and
- f.** Evaluation of State corrective actions to address deficiencies.

4. Conclusion

It is important that Civil Aviation authorities (CAAs) work on the implementation of its National Aviation Security Quality Control Programs. It is also important that International and Regional coordination and cooperation for information exchange be strengthened to assess effectively risks and threats in order to develop appropriate measures to mitigate the consequences of such risks. Without forgetting, the continuous follow-up to determine the effective implementation of the Aviation Security measures set by the State in its corrective plans to resolve its AVSEC concerns in order to improve its aviation security system.

At the national level, CAAs develop a coordination mechanism with the National authorities concerned by the risk assessment and other concerned bodies in accordance with the requirements of Annex 17 «Security» of the Chicago Convention.

In addition, such mechanism should be integrated in the National Civil Aviation Security Program.

THE ICAO UNIVERSAL SECURITY AUDIT PROGRAMME (USAP)



Eng. Atef ajili
ACAC Air Security Expert

1. BACKGROUND

The 36th Session of the ICAO Assembly requested the Council to ensure the continuation of the USAP following the initial cycle of audits at the end of 2007 focusing, wherever possible, on a State's capability to provide appropriate national oversight of its aviation security activities through the effective implementation (EI) of the critical elements (CEs) of an Aviation Security Oversight system and expanding future audits to include relevant security-related provisions of Annex 9 — Facilitation to the Chicago Convention. Moreover, this request reflects the recognition that the USAP process is a perfect method to identify aviation security concerns and it is a way to provide recommendations for their resolution.

The objective of the USAP second-cycle audits, which started at the end of 2007 and ended at 2013, was to promote global aviation security through the auditing of Member States, on a regular basis, to determine their capability for Aviation Security Oversight by assessing the effective implementation (EI) of the critical elements (CEs) of an Aviation Security Oversight system.

It's important to note that an Aviation Security Oversight is

defined as a function, which enables States to ensure the effective implementation of the security-related SARPs and associated procedures contained in the Annexes to the Chicago Convention (primarily Annex 17, and including the security-related provisions of Annex 9) and related ICAO documents.

2. TRANSITION TO A CONTINUOUS MONITORING APPROACH (CMA)

In order to prepare for the continuation of the USAP beyond 2013, the 37th Session of the ICAO Assembly requested the Council to assess the feasibility of extending the Continuous Monitoring Approach (CMA) being applied by the Universal Safety Oversight Audit Programme (USOAP) to the USAP after the conclusion of the USAP second cycle of audits.

For this purpose, a study on the application of a CMA to the USAP was initiated by the Secretariat with a view to:

a. Adopting a more comprehensive and proactive approach which may allow for future audit activities to be prioritized and better focused on identification of deficiencies in the aviation security systems of Member States while maintaining the principle of universality;

b. Ensuring ongoing compliance of Member States with ICAO security-related provisions while assessing the aviation security oversight capabilities of States; and

c. Making more effective and efficient use of the resources available to the Programme. This study concluded that, in order to ensure efficiency, long-term sustainability and cost effectiveness of the USAP, the Programme should move towards a CMA specific to aviation security, while incorporating risk-management elements.

Moreover, this study showed that the USAP is an essential tool in enabling States to identify their own deficiencies and then implement corrective actions to address those deficiencies either directly or through assistance provided by other States or organizations.

The USAP-CMA transition plan included numerous tasks, such as:

a. Development of a new USAP-CMA activity management and analysis software for aviation security data collection, analysis and measurement while ensuring confidentiality of sensitive security information;

b. Development of the USAP-CMA methodology, protocol questions (PQs), tools, procedures and supporting documentation;

c. Training and certification/

Eastern Africa and Southern Africa. An all-inclusive AU Member States' principle supports this strategy together with freedom of States to choose their preferred module.

ACAC is a full Member of the Steering Committee of the Programme which comprises African Union Commission (co-chair), European Commission (co-chair); the RECs: EAC, COMESA, IGAD, ECOWAS, ECCAS, UEMOA and SADC; AFCAC, ICAO, ASECNA, GSA, ad-personae experts and JPO (as Secretariat). The Programme is also in line with the objectives of AU Agenda 2063, enabling a safe sky across Africa and establishing the Single Africa Air Transport Market (SAATM). To this respect, The Ministerial Declaration took into account, inter alia «The progress made in the implementation of EGNOS in Africa project and capacity building of the Joint Project Office (JPO)» during the 1st AU Specialized Technical Committee (STC) TTIET in Lomé from 13-17th of March, 2017. This was supported with a recommendation requesting "(...) The AUC to establish a Continental Cost benefit study and strategy on the implementation of the SBAS project in Africa, taking into consideration existing initiatives in the implementation of EGNOS in Africa ; (...)"

ACAC GNSS strategy in brief

ACAC plays a coordinating role in the negotiations between the European side and ACAC member States wishing to use the European EGNOS service in their respective airspace and continues the cooperation with the European Commission in order to achieve a global approach taking into account technical, institutional and funding aspect. GNSS Strategy includes in Short-term Basic GNSS and SBAS and in long term Multi-constellation GNSS with SBAS, GBAS. For MEDA which is in the scope of this cooperation, phased implementation will include EGNOS V2 (limited service V2 in 2017) in short term, EGNOS V3 (full services V3) and assess other SBAS extension to Mid-East region in medium Term (2022), Independent infrastructure and system in long Term (2030). ACAC in this context is looking forward to share experience on GNSS including sharing

of training and establish a future roadmap for cooperation in the field of air navigation based on GNSS with JPO for Africa.

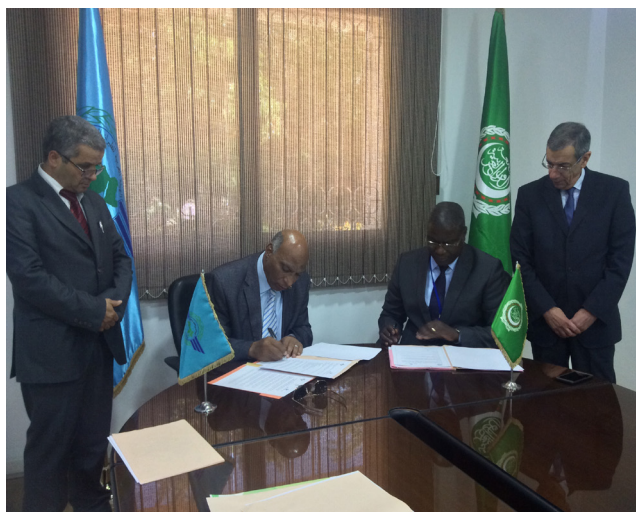
ACAC and JPO will explore cooperation areas such as interoperability/continuity of SBAS services over Africa, Legal and institutional issues, Cost sustainability with possible sharing mechanisms; Adoption strategies and campaigns towards SBAS users, Market development activities and Human capital development.

'Coordination and exchange on best practices in the respective programmes shall be encouraged', says PrRefaat Chaabouni.

The way forward

JPO and ACAC are natural partners with regards to SBAS/EGNOS continental planning in Africa and success of the implementation of SBAS in Africa will rely upon close coordination between JPO and other initiatives in Africa among which ACAC Members States will play a key role. The reason why ACAC and JPO will pursue the relationship by developing a longer term action plan in order to make SBAS in Africa a reality.

Photos ACAC meeting 12th May - Rabat



GSA (Global Navigation Satellite Systems Agency) is entrusted by the EC for the design, enabler and management of the provision of GNSS services. JPO will coordinate with GSA to contribute to the preliminary study of EGNOS V3 in Africa

TTIET : Transport, Intercontinental and Interregional Infrastructure, Energy and Tourism

ACAC and EGNOS-AFRICA Joint Programme Office (JPO) cooperation in motion!

'ACAC and JPO to cooperate in the field of SBAS applications in civil aviation based on EGNOS technology in Africa'



Eng. Mohamed Rejeb
ACAC Air Navigation and Air
Safety Expert



Semou Diouf
JPO Director – EGNOS Africa
Joint Programme Office

On the 12th of May, 2017, ACAC and JPO concluded a cooperation agreement to address present and future needs in the global navigation satellite systems domain for Africa.

ACAC and JPO started consultations earlier in April 2016 following ACAC/ICAO-MID GNSS workshop for which JPO was invited to present its Programme. This 2016 Workshop recommended among others to seek further cooperation between ACAC and JPO with regards to EGNOS implementation in Africa.

Says Eng. Mohamed Ibrahim Sherif, Director General of ACAC, 'The consultative meeting held in May in Rabat-Morocco aims to seal a solid foundation for the relationship between our two organizations. This will be achieved through cooperation and coordination amongst ourselves as well as with ICAO and other related regional organizations and international institutions, and the industry, on all matters related to SBAS applications and civil aviation'.

May consultative meeting which included JPO representative, Mr. Semou DIOUF, Director of EGNOS AFRICA Joint Programme Office (JPO) and Prof. Refaat Chaabouni of University of Tunis, High Level Expert of the SUCCESS contract supporting the EC in the implementation of the initiative and ad personam expert within the Steering Committee, Eng. Mohamed Rejeb and ACAC experts Engineer Atef AJILI, Aviation Security and Environment Expert, Hasen Merghani, Air Transport Expert enabled to further discussions on the cooperation between both organizations, including on GNSS/SBAS implementation programme in Africa. This was concluded with the establishment of a Memorandum of Understanding (MoU) which will allow both organizations to initiate associated activities.

EGNOS in Africa Programme

Africa remains the only continent without an integrated continent-wide Space-Based Augmentation System (SBAS) navigation services. An opportunity now exists through JPO, a concrete outcome of the Joint Africa-EU Strategy (JAES) regarding Africa-EU cooperation on satellite navigation which current programme is called 'Support to EGNOS in Africa'.

As an implementing measure of the Roadmap 2014-2017 of the Joint Africa-EU Strategy (JAES), the Programme 'Support to EGNOS in Africa' is a follow-on of the ACP/European Commission framework Programme "Support to the Air Transport and Satellite services applications in Africa" concluded in 2015.

The technical implementation of the Programme is ensured by the JPO and it aims to contribute to the improvement of aviation safety in Africa, with focus on the acceleration

of the adoption and development of satellite-based augmentation systems (SBAS) based on EGNOS, primarily to the benefit of the Civil Aviation sector.

The continental dimension of JPO which staff is composed of a pan-African team of multi-disciplinary experts, facilitates a coordinated introduction of GNSS/EGNOS services in Africa in all economic sectors, mainly in Aviation but also in other domains such as infrastructure, agriculture, maritime, rail, road or surveying and mapping.

The proposed implementation strategy of the JPO considers Africa as a combination of four (4) modules based on regional grouping around the Regional economic communities (RECs), with the objective to harmonize SBAS implementation in Africa. Northern Africa is considered as 'Module 1' in this continental implementation Strategy perspective, the other modules being Western and Central Africa,

Tourism Attractive Factors in Developing Countries

Developing and least developed countries have the advantage of certain factors more attractive to tourism by virtue of being natural without any artificial change and that is the source of being attractive. These are :

1- Warm Climate

Most of developing and least developed countries witness a warm climate for long periods

2- Natural scenes

They are attractive because they are natural without any change.

3- Cultural heritage

History witnessed different civilizations but left behind a very rich cultural heritage of special attraction to tourists in general but in particular for people concerned with researches and studies.

All these characteristics are available to developing and least developed countries in their rural and remote areas. Therefore reach to these areas requires efforts from different concerned bodies including the states, tourism organizations and investors. Since we talk about developing countries and about rural and remote areas we don't expect the ability of these countries to provide a suitable infrastructure for tourism but cannot be

exonerated from guarantee of safe environment since that is their sovereignty role. Consequently they can call for investment from abroad and tourism organizations should play the role of specifying and marketing tourism areas.

Looking at the Arab world it is quite apparent disparities in economic situations and here Arab Tourism Organization is required to lead the role of specifying and marketing tourism areas among Arabic states of viable economic abilities to encourage establishment of an interface tourism industry

Role of Air Transport

Wherever there is an economic activity there will be a growing transport activity as well. Air Transport through adopted policies of liberalization and market access witnesses continuous growth

For example air transport in Morocco witnessed continuous growth for the last decade and attributed to the kingdom of Morocco look to Tourism as one of its higher priorities and therefore that has been backed by a resilient policy for liberalization and market access of air transport. Consequently tourism would not achieve that success without an effective air transport network capable to reach those remote areas representing an ideal tourism

market. Therefore air transport is the best mode of transport capable of providing tourism requirements.

Although characteristics of air transport is well known we see that it is worth mentioning as below

Speed factor

Tourists save a lot of time by using air transport specially when they intend to visit different places.

1- Avoidance of Natural Obstacles

2- Air transport easily overpasses natural obstacles, mountains, rivers, forests and so forth reaching destinations without facing any problem with such obstacles

3- The cost of its infrastructure is low compared to other modes of transport.

Conclusion

As has been stated before that air transport contributes by more than 50% of carriage of Tourism movement as stated by the World Tourism Organization (UNWTO). Assuring that tourism is the ideal option for economic development and poverty alleviation in developing and least developed countries no doubt affirms that air transport is the major supporter for tourism to achieve its ultimate objective of poverty alleviation.

AIR TRANSPORT IS THE MAJOR SUPPORTER FOR TOURISM TO ALLEVIATE POVERTY



Mr. Hassan Mirghani Ali
ACAC Air Transport Expert

Introduction

Travel in general is the movement of people from one place to another to carry out an activity or missions whether commercial, religious, medical care, pleasure or others and not for the purpose of mere travel. By this understanding, objectives of air transport coincide with those of tourism as air transport in fact is the major supporter of tourism contributing by more than 50% of its movement. Both air transport and tourism activities apparently contribute to the economic development and gross domestic product (GDP) of states.

From another side the means for achieving their objectives coincide in travel facilitation, Security and safety to achieve the ultimate goal by supporting and creating friendship between nations and people of the world explicitly expressed by the preamble of Chicago Convention 1944 for air transport and more detailed by the preamble of the Global Code of Ethics for Tourism 1999 which referred to different conventions and agreements including some air transport agreements and that happened due different date of issuance of both preambles which extended to fifty five years.

But in practice Chicago Convention covered all fields connected with safety, facilitation and security through its 18th Annexes and documents issued by International Civil Aviation organization (ICAO) whenever situations arise.

In achieving its objective by observing safe, order and economic development of air transport ICAO prepared the appropriate environment for an effective tourism industry in which air transport plays a vital role.

Tourism and poverty Alleviation

Tourism achieves many economic objectives by contribution in economic development and gross domestic product (GDP) of states in general but the most important contribution is that aiming at poverty alleviation and this formulates the message of tourism in a humanitarian template beside its economic importance abolishing mis understanding of tourism role embodied in the Global Code of Ethics for Tourism.

When we talk about poverty alleviation directly jumps to our minds that we are talking about developing or least developed countries and this reflects the real humanitarian and economic principles of tourism.

The following statements have been extracted from an article by World Tourism Organisation in connection with poverty alleviation

1- Tourism in developing and least developed countries is the viable option for economic development and in some countries it is the major source

for foreign exchange earnings

2- If Tourism is managed by the understanding of reducing poverty the poor will benefit through local employment in tourism enterprises and services provided to tourists or operate local enterprises having positive impact on poverty alleviation

3- Tourism has become the major support for the economy of developing countries. It is worth mentioning that services offered to tourists do not require higher skills but can be offered by local people

THIRTY SIX (37TH) ACAC MEETING OF THE AIR NAVIGATION COMMITTEE

In the context of the interest of the General Directorate of the Arab Civil Aviation Commission to ensure the success of organizing the technical committees meetings on time, the Thirty six (37th) ACAC Air Navigation Committee Meeting (ANC/37) was held during 9 and 10 November 2017 at Golden Tulip Farah Hotel in Rabat-Morocco. The meeting was attended by eighteen (18) participants from 7 member states representing each. From the Republic of Tunisia, the People's Democratic Republic of Algeria, the Arab Republic of Egypt, the

Kingdom of Morocco, the Republic of Sudan, the State of Lebanon, the State of Libya, and a representative from three (03) International Organisations (ICAO, IATA and JPO).

The meeting covered several topics of importance in the field of air navigation in the Arab region, including the

follow up of the outcomes of CNS/ATM study, the outcome of 2nd ATFM WG 2017 meeting, the update of ACAC GNSS Strategy, the GNSS WS outcomes held during 7 and 8 November 2017 in Rabat, as well as initiatives to increase the performance of air navigation services.



The ACAC 39th Air Safety Committee meeting

The Arab Civil Aviation Commission (ACAC) 39th Air Safety Committee meeting (ACAC 38th ASC/38) was held on 9-11 October 2017 at ACAC headquarters, in the presence of four Member States representing the Republic of Tunisia, the State of Palestine, the Arab Republic of Egypt and the Kingdom of Morocco.

On behalf of H.E Mohamed Ibrahim Ahmed Sherif, Director General of the Arab Civil Aviation Commission, the meeting was opened by Mr. Majdi Kamel Eddine,

vice president of the Air Safety Committee and by Eng. Mohamed Rejeb, the Air Navigation and Aviation Safety Expert, at the Arab Civil Aviation Commission.

The meeting tackled several topics in the field of Air Safety in the ACAC Region. The most important of these are the establishment of Middle East and North Africa Regional Safety Oversight Organization to assist member States to develop and implement SSP, monitor the safety and

the study of the aspects of regional cooperation in the investigation of aviation accidents and incidents, the preparation of the Safety Best Practices handbooks and the coordination meeting between ACAC and AFCAC.



The 26th Aviation Security Committee Meeting



The 26th Aviation Security Committee Meeting, Hosted by the Sudanese Civil Aviation Authority, was

held from 24 to 26 October 2017, with the participation of the representative of the Kingdom of Saudi Arabia, the Republic of the Sudan, Arab Republic of Egypt, and the State of Palestine.

Among the important topics discussed during this meeting are:

- Agreement on the final list of the Arab Aviation Security

Experts.

- Opinions and positions of Arab Member States on the 16th Amendment to Annex 17 «Security».

- Regional and bilateral cooperation in the field of aviation security and its role in enhancing the aviation security system in the Arab region.

The 13th Environment Committee Meeting

The 13th Environment Committee Meeting was held from 23 to 25 November 2017 in ACAC HQ, Rabat - Morocco, with the participation of the representative of the Republic of the Sudan, Arab Republic of Egypt, the State of Palestine and the Kingdom of Morocco. Among the important topics discussed during this meeting are:

- Developing a proposal for selection criteria for Arab Aviation Environment Experts.

- The final proposal for the strategy of the Arab Civil Aviation Authority in the field of Aviation Environment Protection.
- Volume 3 of Annex 16 «Environmental Protection» on new standards on carbon dioxide emissions.



- The contents of the proposed fourth volume of Annex 16, «Environmental Protection», on the Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation (CORSIA).

the 39th Meeting of Air Transport Committee



The meeting convened during the period 9-10 November 2017

at ACAC Headquarters-Rabat. Representatives of five states Participants deliberated on all items presented in the agenda but here we concentrate on main items stating relevant recommendations therein.

1. Report of the working team assigned for preparation of guidance basis for protection

of Air Passenger Rights.

2. European Union and Arab Air Carriers.

3. Air Transport Liberalization Agreement.

4. Database for Arab Experts.

Air Transport Committee to suggest unified standards to be adopted for expert classification.

ACAC and ICAO MID Global Navigation Satellite System Workshop (GNSS WS)



The Joint ACAC/ICAO MID Global Navigation Satellite System Workshop (GNSS WS) was successfully held at Golden Tulip Farah Hotel Rabat- Morocco during 7 and 8 November 2017.

The Workshop was attended by a total of Forty nine (49) participants from nine (09) States (Tunisia, Algeria, Egypt, Morocco, Yemen, Lybia, Lebanon, France and India), Six (06) Organizations (ACAC, ICAO, EC, IFALPA, IATA, JPO) and six (06) Industries (Telespazio, Thales Alenia Space, DLC Consultant, ESSPResys Consultant, Abus Salam

International Centre for Theoretical Physics (ICTP) and Universities

The main objectives of the workshop were to provide a forum for sharing the current and future developments related to GNSS with a focus on SBAS, GBAS and GNSS vulnerability.

The participants discussed

the Global and Regional related to GNSS, Regional SBAS: EGNOS and initiative SBAS for GCC, Iraq and Yemen, Initiative SBAS in East Africa and GAGAN, GBAS implementation as well as the GNSS vulnerabilities and mitigation measures.



Coordination meeting between Arab Civil Aviation Commission(ACAC) and African Civil Aviation Commission (AFCAC)



With reference to the Agreement Cooperation signed between ACAC and AFCAC and in the framework of increasing the level of safety and, In accordance with ACAC Executive Council recommendation n°8 at its 56 session held in Rabat, Kingdom of Morocco, on 10 and 11 May 2017, entitled «To entrust the General Directorate, in coordination with the African Civil Aviation Commission, to benefit from their experiences on the establishment of the Regional Safety Oversight Organization (RSOO)», a working visit to African Civil Aviation Commission (AFCAC) was successfully held on 16 and 17 August 2017 at Dakar-Senegal. The meeting was opened by Mslyabo O. Sosina, Secretary General of AFCAC who welcomed Mr. Mohamed Rejeb, Air Navigation and Air Safety Expert of ACAC. In her welcome address, the Secretary General of AFCAC praised the initiative taken by ACAC towards the organization of the working visit to AFCAC Headquarters. Furthermore, the Secretary

General of AFCAC highlighted the importance of the coordination meeting between the two Organizations which have many issues requiring collaboration. The Secretary General of AFCAC informed the ACAC representative that AFCAC was not directly involved in the creation of the six existing RSOOs in the sub-Sahara region namely BAGASOO, ACSAC (UEMOA), ASSA-AC (CEMAC), CASSOA (EAC), iSASO (SADC), AAMAC (ASECNA member States). However, AFCAC works harmoniously and constantly with all these RSOOs. The AFCAC team informed that the ultimate aim is for all of these RSOOs to fuse into one entity which most likely could come under the ambit of AFCAC, given its responsibility for coordination of aviation on the continent on behalf of the African Union.

The meeting discussed the legal and institutional framework of the RSOOs and concluded that the RSOOs which are created by Regional Economic Communities (RECs) are more likely to ensure

their sustainability and to perform their missions than the other RSOOs which are independent from any REC.

Taking into consideration the challenges that many RSOOs are facing, the meeting recommended the creation of the MENA RSOO under ACAC for the following reasons:

- Economy of scales,
- Better coordination between ACAC and MENA RSOO,
- ACAC and MENA RSOO even separated and autonomous from each other will have the same persons in their governing and management bodies,
- Avoidance of duplication of efforts,
- The creation of Entities such as RSOO is already in the Constitution of ACAC,



"IATA" requires all airlines in the world to track passengers' bags

The International Air Transport Association (IATA) issued Resolution 753 requiring all airlines in the world to track every suitcase on board from the moment the flight begins until it arrives.

The decision requires any certified airline to implement the application and set up a baggage receipt management system to provide all travelers with instant information about their bags, online availability and smartphone application. The decision requires immediate alerts and updates about baggage, as well as the possibility of retrieving baggage details when needed.

The baggage tracking system includes the different stages of passenger baggage such

as baggage registration, transportation and arrival, as well as the reference code and belt number through which luggage can be received. This information helps travelers to keep them informed if baggage is delayed or lost.

Resolution 753 aims at reducing the number of lost bags and counterfeiting, thus positively affecting passenger satisfaction and airport baggage management around the world.

It is worth mentioning that IATA issued this decision at the end of 2016 and became mandatory for all airlines under the organization, and these companies have a deadline by the first of June 2018 to implement the resolution.



ME Carriers' Fleet Size to More Than Double by 2036

The fleet size of operators in the Middle East is forecast to more than double from 1,250 to 3,320 aircraft over the next two decades, according to the Airbus Global Market Forecast.



The Middle East will need some 2,590 new aircraft by 2036, for replacement of 520 older generation aircraft, and 2,070 aircraft for growth, 730 are expected to remain in service over the period. This demand includes 1,080 for twin-aisle aircraft, with the same number of single-aisle aircraft (1,080), and 430 very large aircraft.

Overall, future demand for the Middle East's fleet is valued at \$600 billion from a total market value \$5.3 trillion. The current orders from Middle East-based carriers stand at 1,319 aircraft, of which 687 are single-aisle, 409 twin-aisle and 162 very large aircraft.

Passenger traffic to and from and within the Middle East will grow 5.9 per cent annually until 2036, well above the global average

of 4.4 per cent. While traffic between traditional markets will grow at a steady rate, the highest growth is expected to be on routes to Latin America (8.5 per cent per year to 2036).

Global freight traffic will see an annual 3.8 per cent increase to 2036. Freight traffic growth from the region is expected to be highest between the Middle East and the Asia-Pacific, with 4.0 per cent annual growth to 2036.

"Thanks to the A350, the A380 and also the A320 Family, most people around the world are just one flight away from the Middle East. The region's proximity to the world's population and growth markets has been a key in its aviation success and Airbus is proud to

have been a partner in its development from day one," said John Leahy, chief operating officer Customers, Airbus Commercial Aircraft.

Today, 30 per cent of the people in emerging markets such as India, China and some countries in ASEAN take a least one trip by air on average and by 2036 this will grow to just over 80 per cent.

At present, there are 58 aviation mega-cities across the globe, accounting for more than a million daily long-haul passengers. By 2036, there will be 95 mega-cities, catering to 98 per cent of the world's long-haul services. The five mega cities existing today in the Middle will more than double to eleven over the next 20 years.

Global Sustainable Aviation Summit in 2017



ICAO Council President Dr. Olumuyiwa Benard Aliu delivers the Keynote address to the 2017 Global Sustainable Aviation Summit hosted by the Air Transport Action Group. He stressed in his remarks that a well-supported and ICAO compliant air transport sector will bring tremendous benefits to cities and societies wherever aircraft fly.

Addressing the 2017 Global Sustainable Aviation Summit hosted by the Air Transport Action Group yesterday, ICAO Council President Dr. Olumuyiwa Benard Aliu delivered a strong message on the need for coordinated aviation investment and development, while providing important updates on the progress ICAO is achieving on the new Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation (CORSIA). "Air transport's role in economic development is more important today than ever before," Dr. Aliu told the assembled aviation and sustainability leaders representing public and private sector organizations, "and the 17 United Nations Sustainable Development Goals (SDGs) help to concentrate government and development planners on the varied means by which access to safe, secure, efficient and affordable air services brings direct benefits to civil society and local and regional commerce."

ICAO's key messages reinforced the fact that sustainable aviation is a driver for economic development, trade and

tourism, and instrumental in facilitating humanitarian and disaster response to crises and public health emergencies. Special reference was also made to countries in special situations, for example the small island developing States (SIDS) and landlocked developing countries (LLDCs) for which aviation represents a particularly essential lifeline to the world. "A well-supported and ICAO compliant air transport sector will bring tremendous benefits to cities and societies wherever aircraft fly," Dr. Aliu stressed, "but so too will underdevelopment and lack of compliance with ICAO Standards raise risks and barriers to governments' objectives for successful sustainable development."

Regarding the ICAO CORSIA, which was adopted at the UN Aviation agency's 39th Assembly in October of last year, President Aliu noted that States representing almost 90% of international flight operations had already committed to participating in its first voluntary phase in 2021. He highlighted ICAO's progress on the international standards needed

to support it, the importance of the ICAO CO₂ Estimation and Reporting Tool (CERT) to help simplify the CORSIA Monitoring, Reporting and Verification (MRV) procedures, and commented on the need for reliable credits to be purchased by international aviation, without the possibility of them being used for double counting by other sectors.

In addition to the ICAO President's keynote address, officials from ICAO's Aviation Partnerships for Sustainable Development (APSD) initiative were also on hand at the Summit to conduct a workshop aimed at supporting governments' efforts to achieve the UN SDGs under the 2030 Agenda for Sustainable Development, as well as the Vienna Programme of Action and the Samoa Pathway.

Other ICAO updates to the ATAG event included the unprecedented progress achieved on the development and deployment of sustainable alternative fuels for aviation, and encouragement to attend ICAO's upcoming second Conference on Aviation and Alternative Fuels to be held next week in Mexico City.

- ICAO -

ICAO and major aviation groups launch new joint report on economic benefits of air transport



Aviation is essential to the economic development of cities, countries and regions everywhere, but governments can only optimize its benefits by addressing the sector's critical infrastructure and resource needs in their national development strategies.

That's one of the key messages being conveyed jointly by ICAO and international aviation's most prominent organizations in a special new 2017 report just released on Aviation Benefits. The new Aviation Benefits report, aimed mainly at government Ministers and national planners, contains a summarized checklist of the steps to be taken to maximize air transport's socio-economic influence. It presents helpful overviews of the related investment and partnership priorities to be pursued, as well as comprehensive regional summaries showing how aviation is improving prosperity

all over the world. Its release comes just before World Tourism Day on 27 September 2017, helping to underscore the symbiotic links between positive tourism impacts and the level of aviation connectivity established in a given city or territory.

"Well over a billion tourists are crossing international borders each year," remarked ICAO Secretary General Dr. Fang Liu, "and over half of these are travelling by air to their destinations – in fact over 80% in many island States. Aircraft also transport some 35% of world trade by value, and the lowering costs and expanding routes across our network mean that the economic benefits from tourism and other aviation connectivity impacts will only increase in the years ahead. This trend is further reinforced by the dramatic forecasts we're seeing for future air traffic growth."

The report also provides a comprehensive outline of how international aviation connectivity directly aids governments' ongoing efforts to achieve 15 of the 17 United Nations Sustainable Development Goals adopted under Agenda 2030.

"ICAO works hard to foster effective partnerships between donors, investors and needful States, and to assist governments in developing solid business cases with clearly defined returns for their major air transport development projects," Dr. Liu added. "We have mapped out how well-supported air services greatly aid governments in attaining 15 of the 17 UN SDGs, and this report helps to reinforce for Ministers and government planners everywhere the importance of integrating their aviation development needs into their broader national development strategies."

The fourth meeting of the heads of bodies and DGCA in the MID

The fourth meeting of the heads of bodies and directors of the general civil aviation in the Middle East, which was hosted by the Sultanate - represented by the General Authority of Civil Aviation - was held in the headquarters of the Authority in Muscat, October 17-19. The meeting was chaired by HE Dr. Mohammed bin Nasser Al Zaabi, General of Civil Aviation, in the presence of the Secretary General of the International Civil Aviation Organization (ICAO).

The meeting was attended by representatives of the civil aviation authorities in 17 countries of the Middle East, as well as a number of relevant regional and international bodies and organizations in the civil aviation sector, headed by the International Civil Aviation Organization (ICAO), its regional office for the Middle East and organizations. The delegates also praised the Sultanate's remarkable development in the field of civil aviation, and the Secretary General of the International Civil Aviation Organization (ICAO) expressed her satisfaction with the great potential, advanced facilities and modern technologies in the civil aviation sector in the Sultanate. Dealing with changes and developments in the field of air traffic. «The government's keen interest in this sector will contribute significantly to the development of the aviation industry in the Middle East region, which has become the world's leading air traffic movement.

The meeting confirmed the success of the meeting, which resulted in positive results serving the civil aviation sector at the regional and international levels through the adoption of the Muscat Declaration, which included many resolutions and projects.

Among the provisions of the statement are that States should implement the recommended



standards and practices as well as the policies developed by ICAO so that all States can have safe, secure, efficient, economically viable and friendly air transport systems. Thus supporting the achievement of sustainable development and social and economic prosperity, which will ultimately help to establish and maintain friendly and understanding relations between States and peoples of the world. Because of the different level of capacity to meet and maintain compliance with recommended standards and practices in States, they are not always able to effectively implement these recommended standards and practices at the date at which ICAO has adopted these standards. The statement emphasized that further progress was being made in the promotion of civil aviation, which included the provision of effective human and financial resources for the implementation of assistance activities tailored to the needs of individual States, through an approach of cooperation, synergy and coordination in partnership with all stakeholders. The Muscat Declaration stated that the ICAO Strategic Objectives are linked to the support of 13 of the 17 United Nations sustainable

development goals. The successful implementation of the «No Country Behind the Bar» initiative will promote the air transport systems of States and meet the goals of sustainable development of the United Nations.

One of the recommendations of the Muscat Declaration was that ICAO would lead the «No Country Behind the Knee» initiative and continue to provide technical assistance to FAO Member States in the Middle East. States and international organizations should provide voluntary contributions in kind and in support of the Initiative and its activities in the Middle East region.

The objectives set out in the Muscat Declaration were to: • Arrange for mutual cooperation in the promotion and development of civil aviation in support of the «No Country Left Behind» initiative to help countries in the Middle East increase the level of effective implementation of recommended standards and practices ICAO. Strengthening participation at the highest levels and accountability; to accelerate the implementation of the commitments agreed in advance in the Doha Declaration to achieve and achieve the objectives of regional safety and aviation.

high-level Ministerial Conference on Aviation Security in Africa and Middle East



A high-level Ministerial Conference on Aviation **Security held in Sharm El Sheikh, Egypt**, this week has endorsed a new Africa and Middle East Aviation Security Roadmap to align future programmes and targets with ICAO's new Global Aviation Security Plan (GASeP). In his address to the 27 attending Ministers and 35 Directors General of Civil Aviation, representing some 45 African and Middle Eastern Member States, ICAO Council President Dr. Olumuyiwa Benard Aliu stressed that ICAO's new Global Aviation Security Plan sets out key priorities where ICAO, States, and others should now focus their urgent attention, resources and efforts, as well as corresponding actions at the global, national and local levels. "ICAO recognized long ago that it is imperative that all States have optimized access to the significant socio-economic benefits of safe, secure and reliable global connectivity," he noted, "and more effective compliance with our global standards, policies and plans is the very first and most fundamental step on that journey." The main objective of the AFI and MID AVSEC Roadmap is

to encourage and help guide the Africa and Middle East collaboration now needed. President Aliu therefore praised the commitments realized in Sharm El Sheikh as a critical first step which should be emulated worldwide as ICAO seeks similar commitments in aid of its coordinating efforts for global aviation security effectiveness and sustainability. "The GASeP provides an ambitious framework while incorporating key themes from United Nations (UN) Security Council Resolution 2309, on Threats to international peace and security caused by terrorist acts via aviation security, adopted in September 2016," he added. His Excellency Sherif Fathi, the Minister of Civil Aviation for Egypt, declared the Ministerial conference open under the Patronage of President Abdel Fattah Al Sisi, the President of the Arab Republic of Egypt, remarking that "This Roadmap complements the important milestone we achieved in the region earlier this year through the Riyadh declaration. It also strongly supports the current AFI and MID SECFAI Plans and will be essential to improved regional cooperation and coordination to

enhance aviation security in both Regions."

Minister Fathi thanked the ICAO President for the UN agency's leadership in aviation security, while commending the expanded role now being played by its Regional Offices in Africa and the Middle East.

Council President Aliu also took advantage of his mission to Egypt to award the State with an ICAO Council President Certificate, in recognition of the State's recent commitments and actions to address aviation safety oversight priorities and improve the effective implementation (EI) of ICAO Standards and Recommended Practices (SARPs).

During his stay in Sharm El Sheikh, the President of the Council also held a number of bilateral meetings with senior government and aviation officials, including a meeting with Eng. Sherif Ismail, the Prime Minister of Egypt. Also in attendance during this meeting were Egyptian Minister Fathi and Mr. Mohamed Khalifa Rahma, ICAO's Regional Director for its Middle East Office in Cairo.

ICAO accreditation of the AFSAC as a regional training centre

On December 5, 2017, the Tunisian capital witnessed a special ceremony of the coronation of the Tunisian civil aviation sector, which was marked by the celebration of the ICAO accreditation of the Tunisian-French Academy of Aviation Security Training (AFSAC) as a regional training centre. This coronation was a result of the efforts exerted by the AFSAC to develop and enhance the status and capabilities of the Tunisian civil aviation system, especially in the field of training in aviation security.

HE Eng. Mohammed Ibrahim Ahmed Sherif,



Director General of the Arab Civil Aviation Commission (ACAC), has participated as a guest of honour in this ceremony. In his congratulatory speech, HE Eng. Mohammed Ibrahim Ahmed Sherif congratulated Mr. Hassan Seddik, Director General

of AFSAC, for this Tunisian and Arab success for obtaining the international accreditation as a regional Training centre. Moreover, He stressed that ACAC will continue to cooperate with AFSAC by enhancing the effective implementation of the Memorandum of Understanding signed between the two sides in order to promote the Arab civil aviation sector in the field of the aviation training in accordance with modern skills requirements and to deal with the wide developments known by the civil aviation world.



Arab Transport Ministers Meetings (the 30th session)

The meeting was attended by a number of Arab Ministers of Transport, representatives of Arab federations and organizations, as well as a delegation of the League of Arab States.

The Arab Ministers of Transport reviewed the draft agenda of the 30th session of the Council of Arab Ministers of Transport, approved by its Executive Office, which was approved by the Ministers and the attendees.

The Arab Civil Aviation Commission participated in the meeting with a delegation headed by Eng. Mohamed Ibrahim Sherif, Director General of ACAC.

The meeting also discussed

the establishment of an Arab framework for cooperation between Arab countries to investigate maritime accidents, establish an independent Arab Center for Maritime Accident Investigation and review the results and recommendations of the 6th International Maritime Transport and Logistics Conference (MARLOG 6), as well as the conclusions and recommendations of the interactive workshop on liability and redress The International Maritime Organization and the study of future requirements for the supply of ships, in accordance with international conventions and their application in the Arab States, and the establishment of the

electronic portal for shipping.

The draft amendment of the agreement on the exemption of taxes and duties on the activities and equipment of the Arab air transport institutions was discussed in 1979 and discussed the activation of the trade exchange between the Arab countries through equal transactions, the date and venue of the session of the Arab Transport Ministers' The Egyptian Minister of Transport added that the meeting of the Council witnessed an Arab understanding in many visions and support of transport in various fields. The meetings are mainly aimed at developing Arab cooperation in the fields of transport sector.



5. Hong Kong International Airport



6. Hamad International Airport



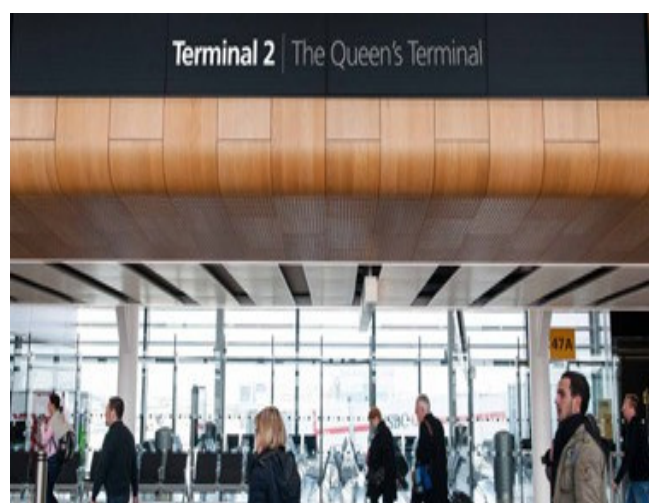
7. Chubu Centrair Nagoya



8. Zurich Airport



9. London Heathrow Airport



10. Frankfurt Airport



Best airports of 2017 unveiled at World Airport Awards



Singapore Changi Airport has been named as the World's Best Airport by air travellers for the fifth consecutive year, at the 2017 Skytrax World Airport Awards at Passenger Terminal EXPO in Amsterdam on 14th March 2017. Attending the awards ceremony were the CEO's, Chairmen, Presidents and Top management from airports across the globe.

The World's Top 10 Airports

1. Singapore Changi Airport



2. Tokyo International Airport (Haneda)



3. Incheon International Airport



4. Munich Airport



Qatar Aeronautical College qualifies as IATA's Premier Circle Member



QATAR Aeronautical College (QAC) has been qualified as IATA's 2017 Premier Circle Member for its impressive results in 2016. QAC was able to achieve the recognition due to its excellence in several aspects, including provision of all training needs through purchase of advanced equipment and devices. These purchases included programmes, courses, simulators and other materials that may be used in marketing of IATA transport programmes in particular and customer programmes

in general. The college has worked hard to strengthen its ties with IATA, which is closely connected with lots of college training programmes as an international accreditation party. In this regard, QAC fulfilled the requirements and standards of IATA in its programmes and training courses, and worked towards the implementation of IATA courses and syllabuses in the Air Traffic Control and Advanced Aviation Management departments. IATA congratulated QAC for the recognition. Director-General of QAC Sheikh Jabor bin Hamad bin Mohammed al Thani said, "QAC has become one of the leading colleges in the region and across the world, especially after receiving the recognition out of the 450 IATA-registered colleges, where QAC has been ranked in the top 10.

UAE and Bahrain sign MoU to improve air transport services

The UAE's Civil Aviation Authority has signed a memorandum of understanding (MoU) with their counterparts in Bahrain to improve transport services between the two countries. The agreement will create opportunities for cooperation between the airlines of both countries to ensure the provision of distinct air

transport services and alternative options for travel for all citizens and residents. It will also provide a legal framework regarding security and safety requirements.



IATA: Air travel records fastest first-half growth in 12 years



The International Air Transport Association has announced global passenger traffic data for June showing that demand (measured in total revenue passenger kilometers) rose by 7.8 per cent compared to last year. This was in line with the 7.7 per cent growth recorded in May, with all regions reporting growth. June capacity (in available seat kilometers) increased by 6.5 per cent, while load factors rose one percentage point to 81.9 per cent. For the first six months of 2017, the industry experienced a 12-year high in traffic growth (7.9 per cent) and a record first half load factor of 81 per cent. A brighter economic picture and lower fares are keeping demand for travel strong. But as costs rise, this stimulus of lower fares is likely to fade. And uncertainties such as Brexit need to be watched carefully. Nonetheless, we still expect 2017 to see above-trend growth," said Alexandre de Juniac, IATA director general. India led all markets with a 20.3 per cent rise in domestic traffic in June. However, the very strong upward trend in traffic has slowed since the country's unexpected 'demonetization' in November 2016. India's streak of year-on-year

double-digit traffic growth may have ended with June. China's domestic traffic surged 17.6 per cent in June, which was ahead of the first half growth rate of 15.2 per cent. There continues to be little sign of any slowdown in the traffic trend and second quarter GDP figures were stronger than expected. Air travel demand is continuing to be stimulated by supply factors, including on-going growth in the number of unique airport-pair routes served, which ultimately translates into time savings for passengers. Air travel recorded its fastest first-half growth in 12 years, pushing load factors to record highs. And the peak northern summer travel season is likely to be record-breaking. This is all good news. The demand for travel is strong and that, in turn, will make a positive contribution to the global economy. This growth will also further expose infrastructure deficiencies. In every part of the world airport and air navigation infrastructure is struggling to cope with demand. There are plenty of examples linking connectivity and economic prosperity. But few governments have been able to deliver on the imperatives of sufficient capacity, quality aligned with user needs and affordability. This year's strong growth is a reminder that there is no time to lose," concluded de Juniac.

New Muscat airport terminal almost ready

Work on the new passenger terminal at Muscat International Airport, Oman, is 97 per cent complete and authorities are awaiting final approvals for starting operations, a report said. The new airport will have the capacity to handle 20

million passengers a year in the initial stages, which will gradually be increased to 48 million passengers, said the Oman Daily Observer report. The \$1.8-billion terminal has a total area of 580,000 sq m with 118 check-in counters. Earlier

reports said the terminal is expected to be operational by the end of the year.



Airlines apply new US security rules

New security measures, including more accurate passenger checks, have started since October 25 on all flights to the United States in compliance with government requirements to avoid a ban on carrying laptop computers in the cabins, airlines said. Companies contacted by Reuters said the new measures could include brief security interviews with passengers at check-in gates or boarding gates, raising concern over delayed flights and extended travel time. The rules will affect 325,000 passengers on nearly 2,000 daily commercial flights to the United States and 180 airlines operating from 280 airports in 105 countries. The United States announced the new rules in June to end restrictions on carrying electronic devices in aircraft from 10 airports in eight Middle East and North African countries in an effort to address unspecified security threats. The restrictions were lifted in July but the administration of President Donald Trump said it could re-impose them on a case-by-case basis if airlines and airports do not enhance security procedures. European and US officials said at the time that airlines had 120 days to comply with these

measures, including tougher passenger screening. The deadline expired on Thursday, and airlines had until late July to expand explosives testing. «This is a big issue for China Airlines,» said Steve Chang, senior vice president of China Airlines, Taiwan, and said the company was trying to consult with the US Institute in Taiwan, which cares for the interests of the United States there. South Korean Airlines also said it had many concerns about new procedures. «We are asking customers to come to the airport early, this is not suitable for passengers,» Walter Chu, the company's president and chief operating officer, told Reuters in Taipei. Lufthansa said the procedures would be in place from Thursday and passengers may be subject to brief interviews at inspection areas or at the gate. Swiss-based Swiss-class economy class passengers were required to register at least 90 minutes before their departure. Airlines for America said the changes were «complex security measures» but praised US officials for giving airlines flexibility in meeting new rules. The Asia-Pacific Airlines Association, at an annual meeting in Taipei, endorsed a

resolution calling for security measures to be risk-based, proportional to the potential threat and focused on drawing conclusions. «Unilateral actions taken by governments in response to emerging threats could lead to unnecessary confusion or unintended security consequences,» the union said. The consortium includes most of Asia's airlines, with the exception of mainland China. A spokeswoman for the Transportation Security Administration declined to discuss the specific changes, but said: «The United States is continuing to work with our partners to raise the minimum global aviation security and maintain passenger safety. The Transportation Security Administration said in July that it had introduced new rules requiring passengers on interstate flights United States to remove all larger electronic devices from hand-held phones for inspection.



ME demand for new pilots set to hit 63,000

The demand for new commercial airline pilots in the Middle East region will grow to around 63,000 by 2036, said a new report from Boeing Global Services, a provider of cost-competitive services to commercial and government customers. The demand for new technicians and new cabin crew in the region will reach 66,000 and 96,000 respectively, said the report titled "2017

Pilot and Technician Outlook". Globally, Boeing forecasts that between 2017 and 2036, the world's commercial aviation industry will require approximately 637,000 new commercial airline pilots, 648,000 new commercial airline maintenance technicians and 839,000 new cabin crew members. The 2017 outlook shows a slight increase of 3.2 percent for pilots over the

2016 outlook, and a slight decrease in the need for airline maintenance technicians (4.6 percent), primarily driven by the reduction in maintenance hours required on the 737 Max.



Boeing commercial jets revenue tops \$15bn in Q2

The Boeing Company has posted a revenue of \$15.7 billion in its commercial airplanes segment during the second quarter of the year with operating margins at 10 per cent. The company posted total revenues of \$22.7 billion in the second quarter of the year, reflecting planned production rates and timing of commercial and defence aircraft deliveries. Commercial Airplanes booked 183 net orders during the quarter. Backlog remains robust with more than 5,700 airplanes valued at \$424 billion. During the quarter, Commercial Airplanes delivered the first 737 MAX 8 aircraft and

announced the launch of the 737 MAX 10. Demand continues to be healthy with 571 incremental orders and commitments announced at the Paris Air Show, including 56 for widebody aircraft and 361 for the launch of the 737 MAX 10. Also at the Paris Air Show, a number of commercial service agreements were announced that provide further growth opportunity for Boeing Global Services. Defence, Space & Security second-quarter revenue was \$6.9 billion. Second-quarter operating margin increased to 12.9 per cent, reflecting increased productivity in all three segments. Backlog at

Defence, Space & Security was \$58 billion, of which 37 per cent represents orders from international customers. «Our teams are delivering better performance in every segment of the business, which is reflected in our strong second-quarter results and improved 2017 outlook,» said chairman, president and chief executive officer Dennis Muilenburg.



Saudi Arabia and Iraq sign air transport MoU

Saudi Arabia's General Authority of Civil Aviation and the Iraq Civil Aviation Authority signed an air transport MoU. The agreement includes clauses and regulations on rights granted to both parties and items related to aviation safety and security. The parties also discussed the resumption of passenger and cargo services between the two countries.



International Civil Aviation Day



Diplomats from 54 world powers risked war torn skies to meet in Chicago in 1944 (above), where they drafted the visionary Convention on International Civil Aviation (Chicago Convention) which established ICAO. They formalized in the Convention's pre-amble that civil aviation should be developed as a tool for world peace and prosperity, and in the decades since aviation's ability to connect the world's peoples and cultures and improve the prosperity of local populations has only become more relevant. Today some 10 million passengers take to the skies on 100,000 flights each and every day in aviation's global network, numbers which are all set to double in the next 15 years based on current forecasts.

The Council President and Secretary General of the International Civil Aviation Organization (ICAO), Dr. Olumuyiwa Benard Aliu and Dr. Fang Liu respectively, issued a joint statement today in celebration of International Civil Aviation Day, 2017:

The theme which States have adopted through ICAO for International Civil Aviation Day is:

"Working Together to Ensure no Country is Left Behind"

In 2017, this theme helps to highlight the important and very positive socio-economic benefits which States can realize as the number of routes and flights connecting them to the world increases year on year.

ICAO has described in detail how improved aviation connectivity provides a critical foundation for long-term local prosperity, and one which greatly aids governments in their efforts to attain 15 of the 17 United Nations Sustainable Development Goals (SDGs)

adopted under 'Agenda 2030'. We've also worked with global aviation's leading organizations to produce a special Aviation benefits Report which outlines these impacts in objective detail.

Each and every day, commercial aircraft carry more than 10 million passengers on over 100,000 flights, and every year aircraft carry more than half of the world's 1.4 billion international tourists to their destinations.

These numbers help explain to us how air transport generates 63.5 million jobs worldwide, and why it contributes some 2.7 trillion dollars annually to global GDP.

Air transport's economic development potential is especially important to many landlocked and small island developing States today, areas where aviation provides nothing less than an economic lifeline by continuously enhancing levels of travel, tourism and trade.

Our No Country Left Behind

theme reminds us that all of this air traffic and its associated economic impacts will double in the next 15 years, and that ICAO's role in helping States to optimize their aviation systems for local and global benefit has therefore never been more relevant.

Cooperation and consensus have always been the great hallmarks of our sector as we have spread our network to every world region, and they will continue to be so in the years ahead as countries work more closely than ever before to keep the world's civilian skies safe, secure, and operationally and environmentally efficient.

International civil aviation remains our most remarkable example of successful human cooperation and effective global partnership, and with the help of ICAO's Member States it will remain a shining example to the world of how much we can achieve when we meet our shared challenges together.

Contact us



acac@acac.org.ma
www.acac.org.ma
(212+) 537 65-83-23 65-83-40

THE ARAB CIVIL AVIATION COMMISSION CROWNED BEST ARAB ORGANIZATION FOR THE YEAR 2017



The Arab Civil Aviation Commission (ACAC) was awarded as the Best Arab Organization for Arab Joint Action in 2017 at the «Best of the Arabs» ceremony held in Marrakesh, Kingdom of Morocco, on Monday 27 November 2017.

His Excellency Eng. Mohamed Ibrahim Ahmed Sherif, Director General of the ACAC, was chosen as one of the best Arab leaders. He was also selected in the Higher Commission to determine the winners and to deliver the awards of the best Arab athletes for 2017.

On the occasion of this coronation, His Excellency the Director General expressed

his pride in receiving this award of the best Arab organization in the field of joint Arab action in 2017. Moreover, he stressed that this recognition encourages ACAC to move forward with further achievements and continue to seek solutions to the challenges posed by the civil aviation sector. To note, The Best Arab Award is considered one of the most important and prestigious awards in the region. It honours distinguished organizations and professionals in the Arab world and celebrates their outstanding achievements in three main areas: Business Class, Community Star and

Business Leadership.





Eng. Mohamed Ibrahim Sherif

ACAC, D.G.

The Arab Civil Aviation Commission (ACAC) has made great efforts to translate the wishes and aspirations of Member States to increase their performance and push them towards the best goals for the rehabilitation, development and advancement of the Arab civil aviation sector in the world aviation ladder in order to promote common Arab work.

In this context, it should be recalled that ACAC has made a significant contribution to laying the foundations of liberalization policy of air transport through the liberalization agreement prepared and adopted by the Arab summits, which is still a priority until completion of the executive procedures for the liberalization of air transport between the Arab countries.

ACAC works in parallel to coordinate positions, standardize visions and develop codes and guidelines dealing with the core issues that are based on the international reference, guidelines, recommendations and standard systems binding in the areas of air transport, navigation, safety, security and environment. The main ACAC achievements were the preparation of a Cost-Benefit-Analysis (CBA) study to provide SBAS for Civil Aviation in the ACAC region, the establishment of the Regional Safety Oversight Organisation (RSOO), the proposals for development of the Arab route network, the cooperation and coordination with international expertise in the field of aviation search and rescue mechanisms and new methodologies, the optimally deal with aviation security developments, the preparation of guidance materials for flight accident investigators and airport certification, the standardize safety rules and regulations for air navigation management system and mutual recognition of aviation licences and certificates. ACAC worked also to strengthen cooperation and coordination with many similar regional and international

organizations as well as the industries in order to enhance their position in international aviation forums which resulted in the signing of several cooperation agreements and memorandums of understanding that serve primarily the fields of training, exchange of expertise and technical support in order to enhance the capacity building in civil aviation sector of ACAC member countries.

In order to achieve its objectives, ACAC has attached great importance to the training as the essential mechanism to keep abreast of the rapid developments of the aviation sector. The aim is to prepare the future generation of Arab aviation and to develop capacity building to cope with the new aviation technologies and procedures.

ACAC has organized important conferences and symposia with all Arab training institutions in the field of civil aviation with the aim of establishing strategic bases for training in civil aviation in the ACAC member States. Several specialized courses and workshops have been organized in order to emphasize the need to engage in the air transport policy liberalization, raising levels of security and safety, abiding by the aviation environment protection systems and engaging in follow-up developments that are compatible with the new concepts of future air navigation, in the presence of many participants from ACAC Member States and with the participation of Arab and international experts from high academic levels, enabling the participants to gain knowledge and expertise.

In addition, several international events have been organized which have been positively supported by ACAC's efforts to consolidate and strengthen its relationships with sister's organizations of mutual concern.



HISTORY

ACAC was established in June 1996 as a regional organization for coordination and cooperation among Arab States and with other Regional and international organization in the field of civil aviation. The Convention establishing the Commission has been signed by Arab States and ratified by the legislative and executive bodies of Member States, The other Arab countries are in the process of ratifying the Convention.

OBJECTIVES

- To enhance cooperation and coordination among Arab countries in the field of civil aviation.
- To set a general plan for developing civil aviation in Arab countries and ensuring its safety.
- To develop Arab civil aviation in order to meet the needs of Arab countries for a safe, secure and regular air transport.

ACTIVITIES

- To coordinate and unify the views of ACAC member-states in the field of civil aviation.
- To promote understanding on policy matters among ACAC member-states and with other parts of the world.
- To encourage and support integration among Arab air carriers.
- To encourage and support the sector of aviation worldwide and to enhance its use by ACAC memberstates.
- To encourage the use of standard rules, specifications and methods of work recommended by the International Civil Aviation Organization (ICAO).

- To support arrangements among member-states for the implementation of the regional plans recommended by ICAO with regard to the use of CNS/ATM.
- To develop relations of cooperation with the international and regional organizations that deal with civil aviation.
- To monitor technological changes in the aviation industry and to evaluate the necessary actions to be taken by ACAC members to meet the challenge.
- To undertake research and studies in economic, legal, technical and safety matters related to the work of the member-states in the area of civil aviation.
- To encourage coordination and harmonization of procedures, rules and regulations of civil aviation among member-countries.
- To facilitate the exchange of information on safety matters and to enhance the awareness of air safety among members-states.
- To coordinate training programs and to encourage development of training centers in order to meet present and future needs of people working in civil aviation.
- To study and evaluate, on request of one or more member-states, any situation that might hinder the development of air transport, air navigation or air safety in the Arab countries.

Organizational

The structure of ACAC includes a general assembly, and executive council, and a directorate general. The technical issues are managed by five committees of experts representing the member states: air transport committee, air navigation committee, air safety committee, air security committee, and environmental committee. A Financial control committee manages the Financial issues.

SUMMARY



Editorial

Eng. Mohammed Ibrahim Sherif
DG. ACAC.

05



Award

Acac wins The Best Organisation
AWARD 2017.

06



News

International Civil Aviation Day.

08



Airports

Best airports of 2017.

12



Arabe league news

Arab Transport Ministers Meeting
(the 30th session).

14



Training

ICAO accreditation of the AFSAC as a
regional training centre.

15

Meeting

- High-level Ministerial Conference on
Aviation Security
- Middle East Civil Aviation Bodies
Heads Meeting begins.

16

Report

- Report on the economic benefits of air
transport.
- Global Sustainable Aviation Summit.

18

ACAC Activities

ACAC Technical Committees Meetings

22

Articles

- ◆ AIR TRANSPORT IS THE MAJOR SUPPORTER FOR TOURISM TO ALLEVIATE
POVERTY
- ◆ ACAC and EGNOS-AFRICA Joint Programme Office (JPO) cooperation in motion!
- ◆ The ICAO (USAP)

26

A specialized magazine Issued by
Arab Civil Aviation Commission.

General Supervision

Eng. Mohamed Ibrahim Sherif
DG, ACAC

Editor in Chief

Eng. Brahim Benomar

Editorial Staff

Eng. Mohamed Rejeb
Mr. Hassan Merghani Ali
Eng. Atef Ajili

Editorial Secretariat

Mrs. Zineb Errouali

Design Responsibility

Mrs. Kaoutar Zghairi

E-mail:

acac@acac.org.ma

Website:

www.acac.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

Acknowledgement

The general supervisor of the Arab Aviation Magazine expresses his thanks to all the partners and parties who contributed to the enrichment of this magazine, articles, surveys News.



ARAB AVIATION



Arab Aviation Magazine,
is a specialized Magazine,
issued by the Arab Civil
Aviation Commission



Our Contact : acac@acac.org.ma www.acac.org.ma



ARAB BEST

ARAB BEST AWARD 2017



Meeting

Arab Transport Ministers Meeting.



Report

Global Sustainable Aviation Summit.



Events

ICAO adopts the Tunisian-French Academy Aviation security as a regional training center.

