



مجلة تصدر عن الهيئة العربية للطيران المدني

الطيران العربي

أبريل 2016

العدد 26

acac@acac.org.ma

www.acac.org.ma

تصميم الطائرات لإنقاذ حياة الركاب



حوار



معالي الأستاذ
سليمان الحمدان
وزير النقل
السعودي

جديد الهيئة



إنضمام دولة الكويت
إلى عضوية الهيئة العربية
للطيران المدني
ترحب الهيئة العربية للطيران المدني
بإنضمام دولة الكويت إلى عضويتها

أخبار



برعاية كريمة من خادم الحرمين
الشريفين الملك سلمان
بن عبد العزيز آل سعود
اجتماع المجلس التنفيذي الثاني والخمسين
 واجتماع الجمعية العامة الثالث والعشرين
 للهيئة العربية للطيران المدني



برعاية كريمة من خادم الحرمين الشريفين الملك سلمان بن عبد العزيز آل سعود

اجتماع المجلس التنفيذي الثاني والخمسين
 واجتماع الجمعية العامة الثالث والعشرين
 الهيئة العربية للطيران المدني

جدة 2016



جدة، المملكة العربية السعودية 17-19 مايو 2016

شكر وتقدير:

يتقدم المشرف العام لمجلة الطيران العربي بالشكر لكل من ساهم في إثراء هذه المجلة بحوارات ومقالات واستطلاعات وأخبار وإعلانات شهرية. وتقدم الإدارة العامة للهيئة بالشكر الخاص للمملكة العربية السعودية على الدعم والمساهمة في إنجاز هذا العدد.

محتوى العدد



05 افتتاحية

المهندس
محمد إبراهيم أحمد شريف
مدير عام

43 طب الطيران

تضارب الحرية الشخصية (الطبية)
للطيارين مع الحريات العامة

06 أخبار الطيران:

الجمعية العامة 23 للهيئة
تنعقد يومي 18-19 مايو
2016 بجدة

38 تقارير

تصميم طائرات
لإنقاذ حياة الركاب



26 ضيف العدد

حوار مع معالي الأستاذ/
سليمان
بن عبد الله الحمدان
وزير النقل السعودي

50 مقالات أكاديمية وفنية

• سياسة الإيكاو فيما يتعلق بالتنظيم الاقتصادي
• أمن الطيران: التهديدات الداخلية
• حماية بيئة الطيران



• رأي وأمل



طائرات المستقبل

60



56 التدريب:

الندوة الثانية للتدريب
في الطيران المدني



الهيئة العربية للطيران المدني

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 وتقييم 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

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:

افتتاحية

■ تتصف صناعة الطيران المدني والنقل الجوي بدينامية متسارعة وبنمو مطرد وتدخل اليوم في خانة أهم الصناعات العالمية حيث تلعب دورا مهما في تطوير الاقتصاد العالمي من خلال الأنشطة والخدمات المرتبطة بالنقل الجوي والابتكارات والمستجدات التي تعرفها التجهيزات والآليات والمعدات التكنولوجية الدقيقة التي تدخل في صناعة الطائرات وفي المكونات البنيوية الفنية للمطارات وخاصة المتعلقة بالتجهيزات المتطورة للملاحة الجوية عبر الأقمار الصناعية والمعدات الحديثة لضمان الأمن والسلامة لمنظومة الطيران وكذا الحفاظ على البيئة، وهي الصناعة السباقية عالميا في مجال توحيد آليات تشغيلها وإدارتها واقتصادياتها ومرافقتها والسهر على سلامتها وذلك بتطبيق مواصفات موحدة فنيا وتقنيا وإجرائيا من خلال النظم والمقاييس المعتمدة والمحددة من منظمة الطيران المدني الدولي.

وتيسيرا ودعما لمنظمة الطيران المدني الدولي أنشأت عدة منظمات إقليمية للطيران المدني في مختلف مناطق العالم تسعى بدورها لتعزيز قدرات منظومة الطيران المدني ونموها وانتظامها وسلامتها وأمنها في انسجام والتزام بالمعايير والنظم والتوصيات والقرارات التي تصدر عن المرجعية الدولية المتمثلة في الإيكاو.

إن دور الهيئة العربية للطيران المدني في التنسيق بين سياسات الدول العربية المتعلقة بالطيران المدني وفي وضع خطط وبرامج عربية متسقة بخصوص هذا القطاع الهام من شأنه أن يساهم في تحقيق أهداف منظمة الطيران المدني الدولي ويدعم سياستها. وتؤكد الوقائع اليوم مدى الأهمية التي تولي للطيران المدني كمنشآت اقتصادية في كل أرجاء العالم وبرزت المنطقة العربية بشكل لافت وخاصة على مستوى الخليج العربي من خلال النقلة النوعية الكبرى والازدهار المتنامي للقطاع في ظل النمو الكبير لحركة النقل الجوي والاستثمارات الهائلة التي تم ضخها في قطاع صناعة الطيران في شتى مكوناته. ومع اقتناء أضخم وأحدث الطائرات وتوسيع وتشبيد أرقى المطارات مما بوءها مكانة الريادة العالمية والقدوة الناجحة التي يشيد بها مجتمع الطيران المدني الدولي.

إن الهيئة كمرجعية فنية للدول العربية في مجال الطيران المدني تعمل جاهدة على ترسيخ العمل العربي المشترك في إطار من التنسيق والتعاون والتماسك وتوحيد الرؤى والمواقف بين دول الأعضاء وتحديث المناهج ولتحسين تدبير شؤون الطيران المدني خدمة لتطويره وتنميته داخل البلدان العربية حتى يساير المستجدات والتحديات المتسارعة التي تطبع هذا القطاع الحيوي الإستراتيجي في التنمية الاقتصادية والمساهمة الفاعلة في تنشيط القطاع السياحي وتسهيل تنقل الأشخاص والتبادل التجاري والتواصل بين الشعوب.

كما أن مستقبل منظومة الطيران في منطقتنا العربية رهين بتوفير القدرات والكفاءات والموارد البشرية المؤهلة لمواكبة الجيل الجديد من مهن الطيران، والهيئة العربية للطيران المدني في سياق خطواتها التطويرية وبرامجها الفنية تولي أهمية بالغة للتكوين والتدريب من خلال وضع خطة متكاملة لبرامج تدريبية في شتى مجالات الطيران المدني التكنولوجية والفنية والإدارية والاقتصادية والتنظيمية والقانونية والمالية.

إن التطورات والتغيرات والمستجدات التي يشهدها يوما عن يوم قطاع الطيران المدني على المستوى الدولي تقتضي من الدول العربية التمسك بالتعاون والتنسيق والوحدة للدفاع عن المصالح المشتركة والحفاظ على المكاسب مما يحتم الالتفاف حول الهيئة التي تمثل المرجعية والإطار والمنبثقي المخصص لبحث ومناقشة شؤون الطيران وتطوراته ولتعزيز مكانة الدول العربية في مجتمع الطيران الدولي.



المهندس

محمد إبراهيم أحمد شريف

المدير العام للهيئة العربية للطيران المدني

”

الهيئة كمرجعية فنية للدول العربية في مجال الطيران المدني تعمل جاهدة على ترسيخ العمل العربي المشترك في إطار من التنسيق والتعاون والتماسك وتوحيد الرؤى والمواقف بين دول الأعضاء وتحديث المناهج ولتحسين تدبير شؤون الطيران المدني خدمة لتطويره وتنميته داخل البلدان العربية



صورة من للجمعية العامة 22 الاستثنائية بالقاهرة

الدورة 23 للجمعية العامة للهيئة العربية للطيران المدني

ستعقد الدورة 23 للجمعية العامة للهيئة العربية للطيران المدني بالمستوى الوزاري بحول الله يوم 18-19 مايو 2016 بمدينة جدة الطيبة وعلى أرض المملكة العربية السعودية المباركة برعاية كريمة من خادم الحرمين الشريفين الملك سلمان بن عبد العزيز آل سعود، ويتمحور برنامج الدورة حول القرارات المتعلقة بالشؤون الفنية والتنظيمية والمالية للهيئة وتعديل اتفاقية إنشاء الهيئة كما ستعرف الدورة انتخاب أعضاء المجلس التنفيذي للفترة مايو 2016 - مايو 2018، وانتخاب أعضاء اللجان الفنية وسيعقد على هامش الدورة لقاءات مع المنظمات الإقليمية والدولية قصد توقيع بعض مذكرات التفاهم.

27 مطاراً لخدمتكم..

 **GACA**[®]
الهيئة العامة للطيران المدني
General Authority of Civil Aviation

 /ksagaca gaca.gov.sa

«أياتا» تتوقع 36.3 مليار دولار أرباحاً لشركات الطيران في 2016



صرح الاتحاد الدولي للنقل الجوي (أياتا) مؤخراً، إن تراجع أسعار النفط والطلب القوي على السفر سيعززان أرباح شركات الطيران مجدداً في 2016. وقال بيان لـ «أياتا» الذي يمثل نحو 260 شركة طيران تسهم بنسبة 83% من حركة النقل الجوي العالمية، إن صافي الأرباح سيبلغ مستويات قياسية مرتفعة عند 36.3 مليار دولار في 2016 بعد 33 مليار دولار في 2015، وإن أكثر من نصف الأرباح سيأتي من ناقلات أمريكا الشمالية. يشار إلى أن الاتحاد الدولي توقع في وقت سابق أن تبلغ الأرباح 29.3 مليار دولار في عام 2015.

منافسة شديدة بين «إيرباص» و«بوينج»

من خلال طلبيتها في معرض دبي للطيران 2013 لشراء 150 طائرة من 777 اكس، حيث أطلقت بوينج الطائرة رسمياً 546 طائرة من طائرات بوينج من الجيل الجديد هي طلبيات لشركات الطيران من الشرق الأوسط أي نحو 25% من إجمالي الطلبيات على مستوى العالم. طائرات ذات الممر الواحد 7166 طلبية إجمالي الصفقات الموقعة لشراء هذه الطائرات من مختلف أسواق العالم، حيث تحتل آسيا الصدارة بـ 28% من سوق الطلبيات. 306 طائرات فقط هي حصة الشرق الأوسط من هذه الطائرات أي نحو 4% من إجمالي الطلبيات، والسبب هو أن ناقلات الشرق الأوسط يعمل معظمها ضمن سوق الرحلات الطويلة.

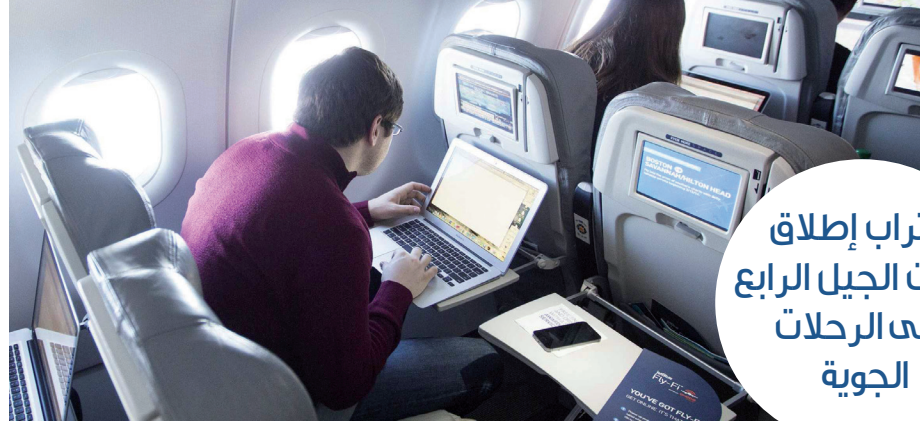
تبدو المنافسة على أشدها بين عمالقي الصناعة في صراع طائرات الجيل الجديد، والمنطقة إحدى هذه الساحات، ففي الوقت الذي تتقدم بوينج حتى الآن في صراعها مع إيرباص على مستوى الطائرات عريضة البدن. حيث تستحوذ طائرات 777 اكس ودريم لاينر 787 على حصة تصل إلى 60% مقابل 40% لمنافستها الأوروبية. لكن إيرباص وفي ساحة الطائرات الضيقة بالمقابل أو ذات الممر الواحد لها قصب السبق بحصة تصل إلى 60% مقابل 40% لبوينج. 2314 طلبية للطائرات العريضة من الجيل الجديد موزعة على مختلف أسواق العالم، حيث تمثل آسيا أكبر أسواق هذه الطائرات بحصة 30%. 24% حصة الشرق الأوسط من هذه الطائرات التي تشمل آيه 330 نيو وآيه 350 وبوينج دريم لاينر 787 وبوينج 777 اكس. 60% حصة كل من طائرتي 787 و 777 اكس من سوق الطائرات عريضة البدن من الجيل الجديد مقابل 40% لمنافستها إيرباص في طائرات آيه 330 نيو وآيه 350. طيران الإمارات هي اليوم أكبر زبون لطائرات بوينج من الجيل الجديد.





وفاة أول طيار لطائرة الكونكورد الأسرع من الصوت في العالم

توفي «أندرية توركوت» أول طيار فرنسي يقود طائرات الكونكورد الأسرع من الصوت في العالم عن عمر يناهز 94 عاماً وذكّرت شبكة تليفزيون هيئة الإذاعة البريطانية، أن توركوت توفي في منزله جنوب فرنسا، مشيرة إلى أنه قائد طائرة الكونكورد في رحلة عام 1969 التي كسرت خلالها حاجز الصوت لأول مرة في تاريخ الطيران بالعالم، وأشارت الشبكة البريطانية إلى أن حياة الطيار الفرنسي ارتبطت بالكونكورد إقلاعاً وهبوطاً وظل مدافعاً قويا عن هذا الطراز من الطائرات حتى بعد كارثة تحطم طائرة كونكورد تابعة لشركة الطيران الفرنسية إير فرانس، بالقرب من مطار شارل ديغول قرب باريس عام 2000، ما أدى إلى مصرع 113 شخصاً، وما أعقب ذلك من وقف لرحلات الطيران الأسرع من الصوت. تجدر الإشارة إلى أن توركوت تقاعد عندما بلغ عامه الرابع والخمسين، وتحول بعد ذلك إلى العمل السياسي، حيث شغل منصب نائب عمدة تولوز وشغل عضوية البرلمان الأوروبي بين عامي 1980 و1981 وحصل على وسام الشرف - أرفع الأوسمة المدنية الفرنسية - عام 2005.



اقتراب إطلاق انترنت الجيل الرابع على الرحلات الجوية

للإنترنت، عبر الأقمار الصناعية عند الارتفاعات الشاهقة وشبكة الهولندية للاتصالات في المناطق القريبة من المطارات، حيث ارتفاع وتيرة الطلب. كما توشك «إنمار سات»، على بلوغ المراحل النهائية من وضع نظام لثلاثة أقمار صناعية منفصلة لتوفير نظام تغطية عالمي عالي السرعة، حيث أطلقت آخر قمر في أغسطس الماضي. ومن المخطط أن تسلك «لوفتهانزا»، هذا النهج بحلول العام المقبل والتي ستقوم لاحقاً أيضاً باختبار الشبكة الأوروبية قبيل عملية إطلاق كبيرة مخطط لها في 2017.

التي دفعت بالقطاع للبحث عن حل للمشكلة التقنية الشائكة، بتقديم ربط قوي وسريع بالطائرات أثناء تحليقها في الفضاءات المختلفة. وقال ليو مونديل، مدير قسم الطيران في إنمار سات: «هدفنا هو حمل تجربة الموجة العريضة التي تعود عليها الناس، من الأرض إلى السماء. وأود أن أشير إلى مساهمة الهولندية للاتصالات في هذا المشروع الاستثماري». ومن المتوقع أن توحد الشركة بين «إنمار سات» و«الهولندية»، لتوفير تغطية لكافة أعضاء الاتحاد الأوروبي الـ 28. وبهذه الطريقة تكون لديها المقدرة لتوفير الدخول

من المنتظر أن تقوم شركات الطيران في أوروبا وغيرها، بربط طائراتها بإنترنت الجيل الرابع السريع، لتوجه بذلك ضربة لتلك الشركات التي لا تزال قابضة في الحقب الأولى غير المتصلة بالشبكة العنكبوتية. وأعلنت شركة الأقمار الصناعية «إنمار سات» و«الهولندية للاتصالات»، عن عقد شراكة يمكن بموجبها لملايين المسافرين في أوروبا، استخدام هواتفهم الذكية والأجهزة الإلكترونية الأخرى، على متن الطائرات في الجو تماماً كما يفعلون على الأرض. وأكدت «إنمار سات» أن ضغوطات السوق هي

مجموعة «هوندا» تسلم أول طائرة من صنعها

مجال السرعة واستهلاك الوقود، والمساحة في داخلها والضجيج. وتستهدف هذه الطائرة الصغيرة، التي تبلغ قيمتها 4.5 ملايين دولار، الشركات والأفراد الاغنياء الراغبين في القيام برحلات خاصة. وتعمل «هوندا» على السوقين الأمريكية والأوروبية، وتنتقل إلى أسواق أخرى أيضاً، بينما وصلت هذه الطائرة، التي تتسع لخمس أو ستة أشخاص إلى جانب الطيار، إلى السوق بتأخير نحو ست سنوات من الموعد المحدد مبدئياً.

من 3 آلاف ساعة من الطيران الاختباري في أكثر من 70 موقعا في الولايات المتحدة، وكذلك بجولة دولية، توقفت خلالها في عدة محطات باليابان وأوروبا. وتسلمت المجموعة، مطلع شهر فبراير 2016، التصريح اللازم من السلطة الأمريكية للطيران المدني، وتؤكد المجموعة أن «هونداجت»، المصنوعة جزئياً من مواد مركبة، تحمل مواصفات أفضل من الطائرات الأقدم لمنافستها «امبرير» و«سيسنا»، في

أعلنت مجموعة «هوندا» اليابانية، المعروفة بإنتاج السيارات والدراجات النارية، أنها سلمت أول نموذج من طائراتها الصغيرة الخاصة الموجهة لرجال الأعمال، المسماة «هونداجت»، مضيفة أنها تلقت نحو مئة طلب إقتناء، خاصة من الولايات المتحدة. وقامت «هونداجت» بأكثر





قمة العرب للطيران والإعلام 2015» في البحرين

انفتح قطاع السياحة والطيران على مزيد من الاستثمارات الأجنبية. وفي هذا السياق قال الرئيس التنفيذي لمجموعة «العربية للطيران عادل العلي»: «ما زال قطاع الطيران يساهم بشكل كبير في اقتصاديات الدول العربية ومسيرتها التنموية، ومع مرور الوقت تزداد أهمية وجود علاقات وثيقة ومتبادلة بين قطاعي الطيران والسياحة. إننا سعداء للغاية بأن نكون جزءاً من هذا الملتقى الهام والذي جمع هذا العام عدداً كبيراً من الخبراء وصناع القرار في القطاع بهدف استكشاف الفرص والفوائد المتبادلة التي سيأتيها تعزيز الشراكات بين قطاعي الطيران والسياحة، والتي تساهم بدورها بشكل فاعل في تحقيق تنمية اقتصادية مستدامة، بهدف تطوير وتشجيع الحركة السياحية بين الدول العربية». ومن جهته قال المدير العام لشركة «إيرباص» في الشرق الأوسط فؤاد العطار: «إن هذه القمة أتاحت تحليلاً عميقاً ورؤية واسعة لجمهور عريض من الخبراء وكبار الإعلاميين من 15 بلداً عربياً». وعلى إثر اختتام أعمالها تم نشر ورقة عمل قدمت للجهات التنظيمية وصناع القرار من القطاعين الخاص والعام. ويضم التقرير أحدث الرؤى بخصوص التوجهات والتحديات الراهنة التي يشهدها قطاع الطيران والسياحة في العالم العربي وتأثيرها على مسيرة التنمية الاجتماعية والاقتصادية.

انعقدت بالعاصمة البحرينية «المنامة» فعاليات قمة العرب للطيران والإعلام» في المنامة الذي نظّمته مجموعة العربية للطيران برعاية وحضور وزير المواصلات والاتصالات البحريني، المهندس كمال بن أحمد محمد، وتعتبر هذه القمة منصة ناطقة في قضايا القطاع، كما تشكل أكبر تجمع دوري للإعلاميين مع كبار المسؤولين والخبراء في قطاعي الطيران والسياحة. وشارك في دعم هذه التظاهرة عدد كبير من المؤسسات العالمية مثل: مجموعة «إيرباص»، وشركة «سي إف إم» لصناعة محركات الطائرات، ووزارة السياحة في سلطنة عمان، وغيرها من الجهات. وبحثت هذه القمة التي شارك فيها نحو 200 إعلامي وصحافي من مختلف الدول العربية، واقع قطاع الطيران والسياحة العربية في ظل المناخ السياسي والاقتصادي غير المستقر الذي تمر به المنطقة حالياً. وركزت القمة هذا العام في دورتها الخامسة أيضاً على عدد من القضايا كاستثمار الإمكانيات غير المطروقة في قطاعي الطيران والسياحة في العالم العربي، وسبل تطوير هذين القطاعين في ظل التحديات السياسية والاقتصادية الراهنة في المنطقة، فضلاً عن استعراض التجربة البحرينية وتسلية الضوء على إنجازات المملكة في قطاع السياحة والسفر. وناقشت هذه القمة الأهمية المتنامية لمساهمات القطاع الخاص في تطوير قطاع الطيران، إضافة إلى فرص



الاتحاد الأوروبي يسعى لتعزيز قطاع الطيران

كشفت المفاوضات الأوروبية النقاب عن إجراءات جديدة لتعزيز صناعة الطيران بالتكتل في مواجهة المنافسة الشرسة مع شركات عالمية. وأشارت المفاوضات -الذراع التنفيذية للاتحاد الأوروبي- إلى أن قطاع الطيران يوظف نحو مليوني شخص ويساهم بـ 110 مليارات يورو (119 مليار دولار). ولكن المنافسين يحققون نجاحاً في السوق الأوروبية وسط مزاعم أنهم يستفيدون من إعانات حكومية غير عادلة. وقال نائب رئيس المفاوضات ماروس سيفكوفيتش: «إن التطورات الأخيرة على المستوى العالمي... تضع قطاع الطيران الأوروبي تحت منافسة وضغط متزايدين». ويركز أحد العناصر الرئيسية للإستراتيجية الجديدة على إبرام اتفاقيات على مستوى قطاع الطيران في الاتحاد الأوروبي مع الدول والمناطق في جميع أنحاء العالم. واقترحت المفاوضات الأوروبية أن يبرم قطاع الطيران اتفاقيات مع تركيا والصين والمكسيك وأرمينيا والبرازيل. بالإضافة إلى وجود اتفاقيات مماثلة قائمة بالفعل مع الولايات المتحدة وكندا وكذلك العديد من الدول المجاورة للاتحاد الأوروبي.

الخطوط الجوية السعودية ستستلم 29 طائرة بوينغ وإيرباص والتشغيل لأربع وجهات جديدة في 2016

أقل من ثلاثة أعوام. وأضاف البلوي: باكتمال وصول الطائرات الـ 29 الجديدة نهاية عام 2016م، سوف يرتفع عدد الرحلات الأسبوعية في الاتجاه الواحد على القطاع الدولي اعتباراً من كانون الأول/ديسمبر 2016م إلى 779 رحلة بنسبة زيادة 23% عن معدل الرحلات الأسبوعية خلال كانون الأول/ديسمبر 2015م ونأمل أن يسهم ذلك في تعزيز موقعنا التنافسي وتلبية احتياجات مختلف شرائح الضيوف سواء رجال الأعمال أو السياح والحجاج والمعتمرين وكذلك الطلاب المتعثين للدراسة في معظم دول العالم والضيوف المواصلون إلى وجهات أخرى عبر محطات «السعودية» الدولية. وأشار البلوي إلى أن الخطوط السعودية قد آتت جاهزيتها للتشغيل إلى أربع محطات جديدة هي جزر المالديف والجزائر وميونخ وأنقرة، حيث سيتم التشغيل إلى جزر المالديف أو لا اعتباراً من الثلاثين من آذار/مارس المقبل بواقع رحلتين في الاتجاه الواحد وأربع رحلات في الاتجاهين أسبوعياً (الرياض/المالديف/الرياض) بواسطة طائرة بوينغ B777-300ER. وسيتم التشغيل إلى ميونخ ابتداءً من 4 تموز/يوليو المقبل بخمس رحلات أسبوعياً في الاتجاه الواحد و 10 رحلات في الاتجاهين (الرياض/ميونخ/الرياض) على طائرات من طراز إيرباص A320. وخلال الربع الرابع من العام سيتم تشغيل 4 رحلات أسبوعياً في الاتجاه الواحد و 8 رحلات في الاتجاهين (جدة/أنقرة/جدة) بطائرة إيرباص A330 الجديدة، كما سيتم التشغيل إلى الجزائر بأربع رحلات أسبوعياً في الاتجاه الواحد و 8 رحلات في الاتجاهين (جدة/الجزائر/جدة) بطائرات من طراز بوينغ B777-300ER.

أعلن قطاع الشؤون التجارية بشركة الخطوط السعودية للنقل الجوي أن خطته التشغيلية للقطاع الدولي لعام 2016م، تضمنت زيادة في الرحلات والسعة المقعدية، وتكثيف تواجد الناقل الوطني على المستويين الإقليمي والدولي وبخاصة على المحطات التي تشهد إقبالاً متزايداً على السفر. وأوضح نائب الرئيس التنفيذي للشؤون التجارية بشركة الخطوط السعودية للنقل الجوي خالد بن حماد البلوي أن تحديث وزيادة عدد طائرات الأسطول أتاح إضافة أكثر من 2.84 مليون مقعداً للسعة المقعدية على القطاع الدولي خلال العام الجديد لتصل إلى 18.137.657 مقعداً وبزيادة تصل نسبتها 18,6% عن خطة عام 2015م، مشيراً إلى أن الخطة التشغيلية لعام 2016م تتضمن التشغيل إلى محطات دولية جديدة وتعزيز موقع الشركة التنافسي في سوق النقل الدولي، مؤكداً أن ذلك يأتي ضمن أولويات خطة برنامج التحول الذي تم إطلاقه الصيف الماضي ويجري إنجاز مبادراته في المؤسسة وشركاؤها وخدماتها الاستراتيجية لرفع كفاءة الأداء وجودة المنتجات وتطوير الخدمات والتشغيل وفق أسس تجارية. وقال البلوي إن توالي وصول طائرات الأسطول الجديد وانضمامها للمنظومة التشغيلية سوف يدعم خطط «السعودية» في زيادة حصتها السوقية على القطاع الدولي، ومن المقرر أن تستلم الخطوط السعودية خلال عام 2016م 29 طائرة جديدة من طراز B777-300ER و B787-9 وقد استلمت منهما الأسبوع الماضي 4 طائرات، وكذلك من طراز إيرباص A330-300 التي تم التعاقد للإستحواذ على 50 طائرة منها يتم استلام 16 طائرة هذا العام واستلامها بالكامل في



«كلية قطر لعلوم الطيران» تنظم دورة خليجية حول «طقس الفضاء»

والاتصالات اللاسلكية على سطح الأرض وما تتبعه من كوارث طبيعية محتملة وتغيرات مناخية. وتم متابعة الدورة من قبل الأمانة العامة لمجلس التعاون الخليجي من خلال أحد مراقبيها من أجل تقييم الدورة ومستوى المشاركة فيها من أجل تحقيق أفضل النتائج. وكان الشكر والتقدير لسعادة مدير عام كلية قطر لعلوم الطيران وإلى جميع العاملين في قسم الأرصاد الجوية وإلى إدارة الأرصاد الجوية.

وتم إعداد المنهاج والمواضيع التي أعطيت وبمشاركة جميع أسانذة القسم وحسب الاختصاص، تم إقرار المنهاج من قبل الدول المشاركة وبلغ عدد الطلبة المشاركين 16 طالباً من: السعودية، والكويت، والبحرين، وقطر. حيث تمت دراسة طبيعة الغلاف الجوي ومكوناته وتأثيره المباشر على كتلة الهواء القريبة من سطح الأرض والتغيرات التي تحصل نتيجة للانفجارات الشمسية وما تتركه من تأثير على المناخ

تنظمت كلية قطر لعلوم الطيران دورة حول «طقس الفضاء» لدول مجلس التعاون العربي. وأقيمت الدورة برعاية الشيخ جبر بن حمد آل ثاني مدير عام الكلية، وذلك في قسم الأرصاد الجوية الدورة الأولى ولمدة 5 أيام. وبصفتها مركزاً إقليمياً خاصاً بمنظمة الأرصاد العالمية لغرب آسيا. قامت إدارة الأرصاد الجوية القطرية بالتنسيق مع كلية قطر لعلوم الطيران بإعداد الورشة

السعودية والبحرين توقعان مذكرة تفاهم لتنظيم النقل الجوي



على هامش معرض البحرين الدولي للطيران 2016، وقعت المملكة العربية السعودية ومملكة البحرين مذكرة تفاهم لتنظيم النقل الجوي بين البلدين، والتي تم بموجبها تحديث الإطار التشغيلي من خلال تثبيت الرحلات المنتظمة بين البلدين الشقيقين لتكون بمعدل 107 رحلات أسبوعياً على النقاط الدولية ودون أي قيود على طراز الطائرات أو السعة المقعدية، بالإضافة إلى تحرير خدمات الشحن الجوي.

كما تضمنت مذكرة التفاهم الموقعة، إدراج جميع أنماط النقل بما فيها النقل بتقاسم الرموز مع إشراك طرف ثالث، والنقل الإضافي والعارض، وكذلك بنود تخص السماح باستخدام الطائرات المستأجرة وحق الربط الداخلي للناقلات المعينة طبقاً للأنظمة والقوانين لكل طرف متعاقد.

وقعت المذكرة من جانب المملكة معالي رئيس الهيئة العامة للطيران المدني الأستاذ سليمان بن عبدالله الحمدان ومن الجانب البحريني سعادة المهندس كمال بن احمد وزير المواصلات والاتصالات

الملكية الأردنية توفر لمسافريها المكفوفين تعليمات السلامة بطريقة بريـل

من الخدمات المتكاملة لهذه الفئة والتي تشمل تدريب المضيفين الجويين على كيفية تسهيل حركة تنقل المكفوفين ومساعدتهم على تذليل الصعوبات أمام المسافرين من ذوي الإعاقة البصرية على إتمام إجراءات سفرهم في المطار براحة تامة. وأكد رئيس جمعية الصداقة للمكفوفين أحمد اللوزي على أهمية هذه الخطوة التي انتهجتها الملكية الأردنية في خدمة الأشخاص ذوي الإعاقة البصرية باعتبارها تشكل بندياً أساسياً من بنود الاتفاقية الدولية لحقوق الأشخاص ذوي الإعاقة والتي وقع عليها الأردن وتتضمن ضرورة إتاحة الوصول الآمن للمكفوفين والانتقال جواً وتوفير المعلومات اللازمة لهم بطريقة برايل. وضمن اللوزي المبادرات التي تقوم بها المؤسسات المحلية المختلفة سيما الملكية الأردنية لدعم الأشخاص ذوي الإعاقة بشكل عام والأشخاص من ذوي الإعاقة البصرية بشكل خاص، مشيراً إلى أن التعاون بين جمعية الصداقة للمكفوفين والملكية الأردنية في مجال توفير المطبوعات بطريقة برايل يعود إلى العام 2008، وهو ما زال مستمر حتى اليوم، وبما يعكس بالضرورة اهتمام الملكية الأردنية بالأشخاص ذوي الإعاقة والعناية بهم على رحلاتها وضمناً وصولهم بأمان إلى أي مكان تحط فيه طائراتها.



توفر شركة الخطوط الجوية الملكية الأردنية بالتعاون مع جمعية الصداقة للمكفوفين في الأردن نشرة تعليمات السلامة على متن طائراتها بطريقة بريـل التي تخدم المسافرين المكفوفين إلى كافة الجهات التي تصلها الملكية الأردنية لتكون بذلك واحدة من أولى شركات الطيران في العالم التي تتيح لمسافريها مثل هذه الخدمة. وأوضح رئيس دائرة الخدمات الجوية والمنتج في الملكية الأردنية السيد عوني الشلول أن نشرة تعليمات السلامة على الطائرات تم إطلاقها بالتعاون مع جمعية الصداقة للمكفوفين في الأردن منذ عدة سنوات في إطار تعزيز الخدمات للمسافرين وتقديم مختلف التسهيلات البيئية اللازمة لجميع فئات المسافرين على أسطول الملكية الأردنية الذي يخدم 55 وجهة حول العالم. وأشار الشلول أن هذه الخدمة الخاصة جاءت بهدف إيجاد حلول للعقبات التي قد تواجه المسافرين من ذوي الإعاقة البصرية عبر مجموعة



مخطط هيكلية الخطوط الجوية الجزائرية

أعلن «محمد عبدو بودر بالة» الرئيس المدير العام لشركة «الخطوط الجوية الجزائرية» عن مخطط شامل لاعادة هيكلة مؤسسته من شأنه اضافة حيوية على خدمات الشركة وزيادة الأرباح. المخطط الاستعجالي يتضمن تقليص عدد من الوكالات التجارية التابعة للخطوط الجوية الجزائرية داخل وخارج الجزائر، كما يتضمن المشروع خلق خمس شركات فرعية تحت مظلة الشركة الأم، من ضمنها شركة تعنى بالإطعام وفرع لشحن السلع والبضائع Air Algérie.Cargo نهاية 2015.

كما يقضي المخطط بإنشاء فرع ثالث خاص بصيانة الطائرات في غضون تموز/ جويلية 2016. وآخر للمناولة الارضية في المطارات Air Algérie.Handling مطلع 2017. يضاف اليه فرع Air Algérie -Services وهو ما تعول عليه كثير «الجوية الجزائرية» التي ستبنى لأول مرة في الجزائر فتح خطوط منخفضة التكلفة Low Cost اضافة الى الرحلات المستأجرة و تاكسي الجو Air Taxi ونقل المرضى والاسعاف الجوي المتقدم.

الرئيس المدير العام للشركة اعتبر هذه الاجراءات خطوة اولى نحو فتح سوق الطيران الجزائري، كما نوه بالاصلاحات التي ستبشرها «الجوية الجزائرية» والتي من شأنها رفع مداخيل الشركة من جهة وزيادة حدة المنافسة من جهة ثانية خصوصا بعدما تعزز الاسطول الجوي بطائرات جديدة في انتظار طائرات أخرى العام المقبل. كما تعتزم الشركة انشاء مدرسة خاصة بالطيران في أيلول/ سبتمبر 2017، تتكفل بتدريب طيارين جزائريين وأجانب، ما يجعل منها مصدر ربح جديد لشركة الخطوط الجوية الجزائرية على حد قول رئيسها المدير العام. للاشارة فان «محمد طليعي» وزير النقل الجزائري قد صرح في وقت سابق ان فتح المجال الجوي مرهون برفع الجناح الجزائري لنوعية خدماته الى المستوى المطلوب وفقا للمعايير الدولية ما يستدعي مخططا لعصرنته الذي هو قيد التنفيذ.



ارتفاع حركة النقل الجوي بمطارات المملكة المغربية بنحو 2% سنة 2015

سنة 2015. وارتفعت حركة النقل الجوي بمطار فاس-سائيس ب12 في المائة، ما أهله للمساهمة بحصة 5,03 في المائة، مقارنة مع باقي مطارات المملكة التي ظلت حصة مساهمتها متفاوتة ودون 5 في المائة.

وقد صاحب هذا الارتفاع نمو ملحوظ في نشاط الشحن الجوي، والذي انتقل من أزيد من 54148 طنا سنة 2014، إلى ما يقارب الـ 64254 طنا سنة 2015، بارتفاع بلغت نسبته 18,67 في المائة. وبالنسبة لحركة الطائرات، فقد بلغ عددها، خلال سنة 2015، ما مجموعه 159 ألف و995 حركة، بزيادة قدرت بـ 2,47 في المائة مقارنة مع سنة 2014، وبنسبة 49,51 في المائة بمطار محمد الخامس الدولي، يليه مطار مراكش- المنارة بـ 19,28 في المائة، ومطار أكادير المسيرة بـ 7,94 في المائة.

أفاد المكتب الوطني للمطارات بأن حركة النقل الجوي بمختلف مطارات المملكة، سجلت ارتفاعا بنسبة 1,82 بالمائة في السنة الماضية. وأوضح المكتب أن عدد المسافرين انتقل، خلال سنة 2015، إلى 17 مليون و609 ألف و747 مسافرا، مقابل 17 مليون و294 ألف و871 مسافرا خلال نفس الفترة من سنة 2014.

واستقبل مطار محمد الخامس الدولي للدار البيضاء 8 ملايين و180 ألف و83 مسافرا، وهو ما يمثل 46,45 في المائة من مجموع المسافرين برسم سنة 2015.

ويأتي مطار مراكش-المنارة في المرتبة الثانية، بحصة 22,59 في المائة، حيث استقبل 3 ملايين و978 ألف و725 مسافرا، متبوعا بمطار أكادير المسيرة بـ 148 ألف و408 مسافرا خلال



30 مليون راكب عبر مطار جدة عام 2015



أعلنت إدارة مطار الملك عبد العزيز الدولي بجدة عن بيانات أكبر حركة نقل جوية، يشهدها المطار منذ إنشائه، مشيرة إلى أن حجم حركة المسافرين عبر صالات المطار الثلاث للعام الماضي 2015 بلغ أكثر من (29,785,874) مليون راكب، بزيادة تصل إلى 6.6% مقارنةً بالعام 2014م، كونه رقمًا قياسيًا، يتحقق للمرة الأولى في تاريخ مطار الملك عبد العزيز الدولي تحديدًا، وعلى مستوى مطارات المملكة الدولية عامة. وكشف التقرير الإحصائي للمطار عن ارتفاع مطرد في العام 2015 في حركة الركاب، وشكلت الزيادة في حركة الركاب الداخلية 23% مقابل 3% لحركة الركاب الدولية مقارنةً مع حركة العام 2014، ومثلت حركة ركاب العمرة في مطار الملك عبد العزيز الدولي نحو 50% من إجمالي حركة العمرة بالمملكة. وإلى جانب ذلك، حققت حركة الركاب من الحج في مطار الملك عبد العزيز الدولي أكثر من 40% من إجمالي

حركة الحج بالمملكة في العام 2015م، كما وصل عدد المسافرين عبر مجمع صالات الحج والعمرة إلى ما يقارب 8 ملايين مسافر، إضافة إلى 15 مليون مسافر تقريباً عبر الصالة الجنوبية، و 6.9 ملايين مسافر عبر الصالة الشمالية «صالة الخطوط الأجنبية».

مطار دبي الأكثر ازدحاماً للعام الثاني



بات في حكم المؤكد أن يحافظ مطار دبي الدولي على مكانته كأكبر مطار في العالم من حيث أعداد المسافرين الدوليين للسنة الثانية على التوالي. ومع إعلان مطارات دبي عن أن أعداد المسافرين حتى نوفمبر ارتفع إلى 70.9 مليون مسافر فإنه من المتوقع أن يرتفع العدد الكلي للمسافرين عبر مطار دبي 2015 إلى أكثر من 77.5 مليون مسافر قياساً بمعدل المسافرين الشهري عبر المطار خلال العام الماضي، الذي بلغ 6.5 ملايين مسافر. وتشير بيانات مطار هيثرو الدولي في لندن أن أعداد المسافرين خلال العام الماضي بلغت 73.9 مليون مسافر. وكانت صحيفة «فاينانشيال تايمز» اللندنية قد استبعدت أن يسترد مطار هيثرو الدولي مكانته كأكثر مطارات العالم ازدحاماً في عدد المسافرين الدوليين، موضحة أن دبي انتزعت التاج منه في 2014، ولاتزال بانتظار إعلان عدد ركابها في 2015، لكنه من المتوقع أن يتخطى 79 مليون مسافر.

وأشارت الصحيفة إلى أن نمو مطار دبي متجذر في توسع شركة طيران الإمارات، التي تأسست في 1985. وقالت الصحيفة إن عدد مسافري هيثرو الذي ارتفع بنسبة 2.2% مقارنةً بالعام 2014، يأتي بعد الصفعة التي تلقتها خطته التوسعية، بعد إرجاء الحكومة البريطانية قرارها حتى الصيف بخصوص إضافة طاقة في جنوب شرق إنجلترا.

”الطيران المدني المصري“ : تطوير 7 مطارات



عليه، تمهيداً لافتتاحه. أما فيما يخص مطار القاهرة، فقد تم تخصيص أماكن محددة لانتظار سيارات التاكسي، لتعمل بنظام الدور لتحسين المظهر الحضاري بالمطار، والقيام بأعمال صيانة الممر 05R بمطار القاهرة، الذي تم تجهيزه بنظام الهبوط الألي CAT II لتيسير عمليات الهبوط في الظروف الجوية السيئة وانخفاض مستوى الرؤية، وسوف يتم الانتهاء من الأعمال وافتتاح الممر للتشغيل في شهر مايو القادم، بعد انتهاء سلطة الطيران المدني من أعمال المعايرة الخاصة بالممر، كما تم الانتهاء من الأعمال بمبنى الركاب رقم 2 بمطار القاهرة، ومن المقرر افتتاحه في الربع الأول من عام 2016. وسوف يتم تطوير مبنى الركاب رقم 3 ورفع كفاءته، للارتقاء بمعدلات تشغيله، ليتوافق مع التطور في مبنى الركاب رقم (2)، ما يصب في خدمة حركة السفر والسياحة ومصلحة الاقتصاد المصري والصالح العام.

الذي تم إنشاؤه عام 1946، كما يتم رفع كفاءة منطقة المطار بالكامل، أما بالنسبة لمشروع مبنى الركاب الجديد بمطار برج العرب بالإسكندرية، فقد انتهت الدراسات الاستشارية الخاصة بالمشروع لتبدأ بعدها مباشرة عملية الطرح لشركات الإنشاءات المتخصصة. وفي مطار طابا، يتم رفع كفاءة الممر المساعد، والمطار مفتوح للتشغيل النهاري والليلي، وبسعة 600 راكب في الساعة، ويجري حالياً التنسيق مع محافظة جنوب سيناء، لصيانة وإصلاح الطريق المؤدي للمطار، ويتم حالياً الدراسات لإنشاء مطار رأس سدر، والمخطط العام لتنمية المنطقة المحيطة بالمطار تمهيداً لعملية الطرح. وفي مطار الفردقة، تم الانتهاء من أكثر من 80% من الأعمال بمشروع الممر الجديد بالمطار، وتم تركيب معدات الإنارة الحديثة بنظام LED، وتم تركيب المساعدات الملاحة عليه، ويجري حالياً عمل التجارب الفنية

أكدت وزارة الطيران المدني المصري ، أن عام 2015 شهد افتتاح مطار مرسى مطروح بعد رفع كفاءة الحقل الجوي وصيانة نظام الإنارة والتوجيه بالمطار. كما تم أيضاً تشغيل مطار أسيوط، بعد انتهاء أعمال رفع كفاءة الممر، التي استغرقت 12 شهراً، ليصبح المطار جاهزاً لاستقبال الحركة الجوية مع استمرار أعمال توسيع الحقل الجوي بالمطار. أما فيما يخص مطار النزهة بالإسكندرية، فقد تم الانتهاء من أعمال رفع كفاءة الممر الخاص بالمطار بطول 2200 م، وكذلك الانتهاء من مشروع محطة الكهرباء الخاصة بالممر، وبدأ بالفعل التشغيل التجريبي للممر باستخدام الطائرات المروحية والخفيفة. وتجرى حالياً أعمال توسيع الحقل الجوي وإعادة إنشاء مبنى صالة الركاب، ومن المخطط الانتهاء من المشروع بالكامل في 30 يونيو 2016. وتتم أعمال رفع كفاءة مبنى الركاب الحالي مع المحافظة على السمة التاريخية للمبنى

”الاتحاد للطيران” تُطبق أحدث أنظمة إدارة الأمتعة في المطارات العالمية

وتعزيز الأداء في الوقت المحدد لرحلات الشركة. ويعمل البرنامج من قاعدة بيانات مركزية تتولى إدارة كافة البيانات ذات الصلة بالأمتعة من مصادر متنوعة. ويمكن مشاركة المعلومات الفورية بسرعة وكفاءة بين فرق العمليات التشغيلية للاتحاد للطيران لضمان الاتساق وتوافر بيانات الأمتعة. وستساعد الشراكة مع لاغادج لوجيستكس في تعزيز عملية تحديد وإدارة ومراقبة نقل أمتعة المسافرين على امتداد شبكة المطارات التي تعمل فيها شركة الاتحاد، بما في ذلك مركز عملياتها التشغيلية الرئيسي في مطار أبوظبي الدولي. كما ستساعد حلول إدارة الأمتعة الجديدة في تعزيز تجربة الضيوف من خلال الحد من الأمتعة المفقودة أو الضائعة، وتقليل وقت التأخير المصاحب عادة لإدارة الأمتعة، وتحسين العمليات التشغيلية للرحلات».

أعلنت الاتحاد للطيران، عن إبرام اتفاقية مع شركة «لاغادج لوجيستكس» لتحويل إجراءات إدارة الأمتعة الشاملة عبر شبكة المطارات العالمية التي تعمل بها الشركة، حيث يساعد نظام إدارة الأمتعة المتطور الخاص بشركة لاغادج لوجيستكس الاتحاد للطيران على تعزيز عملية تسليم أمتعة الضيوف في الوجهة والموعد المحددين. كما سيساعدها على تتبع أماكن الأمتعة بسهولة في أي مرحلة من مراحل الرحلة على امتداد عملياتها التشغيلية العالمية». وسيندمج نظام إدارة الأمتعة مع جداول الرحلات والبيانات الرئيسية الأخرى للمسافرين وأنظمة مراقبة المغادرة، الأمر الذي يساهم في زيادة سرعة التعرف على حقائب ضيوف الاتحاد للطيران وتحويلها من الطائرة إلى مرافق مبنى المطار على رحلات الربط، مما يساعد على تشغيل رحلات المغادرة في الموعد المحدد،



توقيع بروتوكول اتفاقية تعاون بين المغرب وفرنسا في مجال المطارات



وبحوث ميدانية مما سيفسح المجال لتبادل المعلومات والزيارات بين الأطر التربوية والإدارية.

كما ينص هذا الاتفاق على الاستفادة من أنجع السبل والأليات التي يمكن اعتمادها في حسن استغلال المطارات اعتمادا على الخبرات والتجربة التي راكمتها المطارات الباريسية في العديد من الميادين، وذلك من خلال التفكير في تبني التكنولوجيا المتطورة ومفاهيم نموذجية مبتكرة على غرار ما هو معمول به في أرقى المطارات العالمية.

استمراريتها.

وقال السيد زهير محمد العوفير إن هذا الاتفاق، المبرم مع إحدى المؤسسات الفرنسية الكبرى، التي يفوق عدد الوافدين على مطاراتها 88 مليون مسافر في السنة، يشكل دعامة أساسية وأداة لتجسيد الجهود المبذولة بين الطرفين في إطار العلاقات التي تجمع بين البلدين. وينص هذا الاتفاق على ضرورة تبادل الخبرات والمؤهلات المتاحة في مجال التدريب عبر ما تقدمه أكاديمية محمد السادس الدولية للطيران المدني ونظيرتها الفرنسية من برامج

تم توقيع بروتوكول اتفاقية ترسيخ علاقات التعاون بين المغرب وفرنسا في مجال استغلال المطارات.

وتهدف الاتفاقية التي وقعها كل من زهير محمد العوفير المدير العام للمكتب الوطني للمطارات المغربي، وأوغوستان دو روماني الرئيس المدير العام لمجموعة مطارات باريس، إلى تحديد الإطار العام وآليات التعاون التي يمكن اعتمادها بين هاتين المؤسستين العموميتين، وكذلك تحديد الوسائل الضرورية لبلوغ الأهداف المرجوة وضمان

مصر تستضيف مؤتمر ومعرض المجلس الدولي للمطارات

راحة الركاب وتوفير كل وسائل الراحة والأمن والسلامة والأمان بالمطارات. وقد أقيم معرض على هامش المؤتمر للدول المشاركة والشركات المنتجة للأجهزة والمعدات الحديثة المستخدمة بالمطارات العالمية فضلا عن عقد ورش عمل بحضور الخبراء والمختصين بالمطارات لتبادل الخبرات ومناقشة المستجدات في عالم المطارات.

(الأياتا) وممثلي المجلس الدولي للمطارات من سويسرا وانجلترا وإيرلندا وفرنسا وإيطاليا وكندا وماليزيا والصين وسنغافورة ودول الخليج العربي. وقد تم خلال المؤتمر عرض أبرز التطورات العالمية وتبادل الخبرات واستعراض التقنيات الحديثة وأفضل الخدمات التي تقدم بالمطارات العالمية لخدمة حركة النقل الجوي والعمل على

استضافت الشركة القابضة للمطارات والملاحة مؤتمر ومعرض المجلس الدولي للمطارات ACI 2016 لمنطقة إفريقيا في الفترة من 8 ابريل إلى 18 ابريل 2016 بحضور 400 شخصية من رؤساء ومديري المطارات الدولية في 47 دولة افريقية وممثلي المنظمة الدولية للطيران المدني (الإيكاو) والاتحاد الدولي للنقل الجوي

مطارات باريس تسجل رقمًا قياسيًا في عدد المسافرين خلال عام 2015

أعداد المسافرين 65.8 مليون راكب على مدار عام 2015 يليه مطار أورلي 2.8% أي ما يعادل 29.6 مليون راكب. يشار إلى أن مطار شارل ديغول الدولي يقع بالقرب من باريس عاصمة فرنسا ، ويعد ثاني أكبر مطار في أوروبا بعد مطار لندن هيثرو ، بينما مطار باريس - أورلي الدولي يبعد عن جنوبي العاصمة بحوالي 14 كم ، وكان المطار الرئيسي الذي يخدم باريس قبل بناء مطار شارل ديغول.

السفر، بالرغم من التراجع بنسبة 2.8% في أعداد المسافرين عقب اعتداءات نوفمبر. وأشار إلى أن حركة المسافرين القادمين من منطقة آسيا - المحيط الهادئ وخاصة من اليابان وسنغافورا و كوريا الجنوبية كانت الأكثر تأثرا في ديسمبر الماضي وسجلت (7.3%) يليها أمريكا اللاتينية (2.9%) ومن ناحية أخرى ، أكد المسئول بمطارات باريس أن مطار شارل ديغول سجل أعلى نسبة نمو في

سجلت مطارات باريس (أورلي و شارل ديغول) رقما قياسيا في عدد المسافرين خلال 2015 والذي وصل إلى 95.4 مليون أي بزيادة 3% بالرغم من اعتداءات يناير ونوفمبر الإرهابية التي شهدتها العاصمة الفرنسية العام الماضي. وصرح المدير المالي لشركة مطارات باريس - التي تدير مطاري شارل ديغول وأورلي - إدوارد أركرايت ، بأن 2015 شهدت ارتفاعا قياسيا في حركة





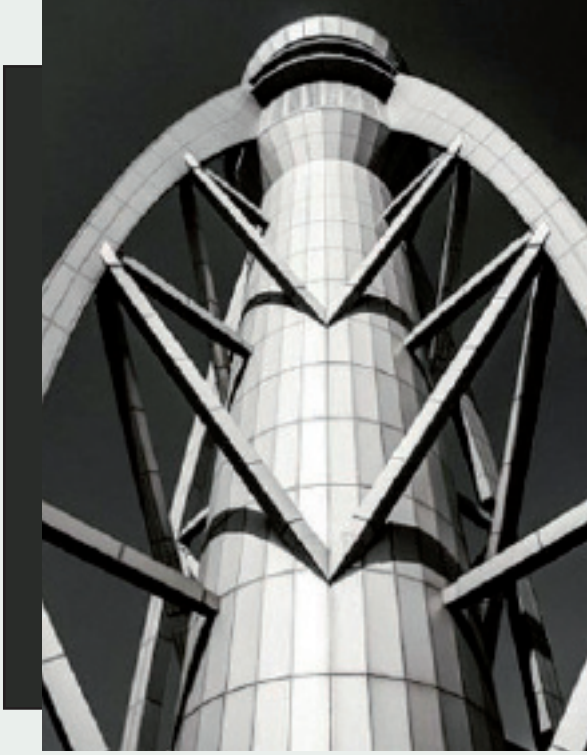
الهند.. أول مطار يعتمد على الطاقة الشمسية فقط



الطاقة الشمسية إلى كهرباء بالقرب من المطار، تضم 46 ألف خلية كهروضوئية منتشرة على مساحة 182 ألف متر مربع. وكان المطار قد بدأ في عام 2013 بالاعتماد تدريجياً على مصادر الطاقة البديلة، ومن المفترض أن يتم الاستغناء بشكل كلي عن الطاقة الكهر بائية التقليدية في شهر مايو المقبل، ولكن السلطات المحلية لا تنوي فصل المطار عن الشبكة الكهر بائية العامة في المدينة، خشية من أن تحل أيام يكون فيها الطقس غائماً بشكل مستمر، ما يتعذر إنتاج الكمية الكافية من الطاقة الكهر وضوئية.

ينتظر في الشهور القليلة المقبلة أن يصبح المطار الدولي في مدينة كوتشي بولاية كيرالا الهندية أول مطار في العالم يعتمد على الطاقة الشمسية فقط، من دون الحاجة إلى مصادر طاقة أخرى. وسيتم تزويد المطار بشكل كامل بالكهرباء المنتجة بواسطة خلايا كهروضوئية من الطاقة الشمسية. ويعتبر هذا الأمر إنجازاً عظيماً لهذا المطار الذي يعد أكبر بمرتين ونصف المرة من القسم الجديد في مطار «بولكوفو» الدولي في مدينة سانت بطرسبورغ الروسية. ولإنتاج هذه الكمية من الكهرباء تم إنشاء محطة كاملة لتحويل





أبراج المراقبة في المطارات.. تحف معمارية تهاب الضوء

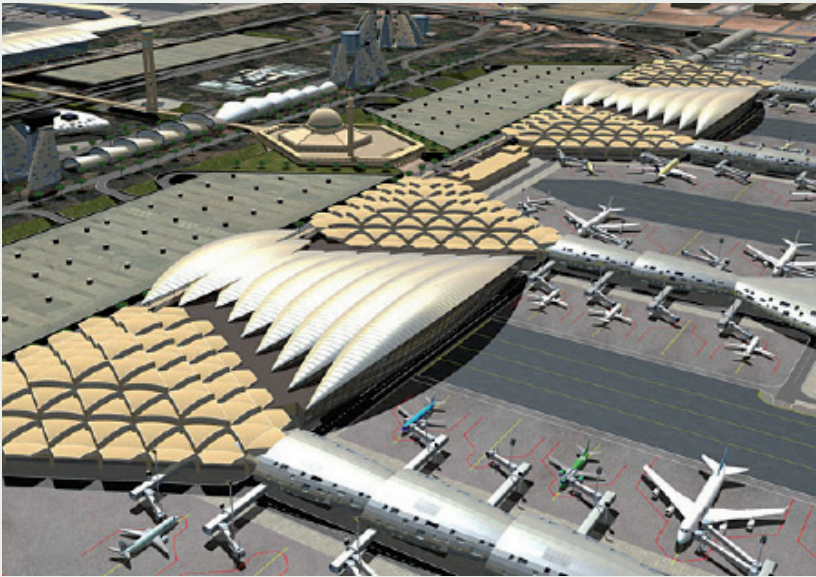
ترتفع فوق كل مطار لمراقبة الأجواء والتحركات، وتشرف على الإقلاع والهبوط الآمن لعشرات آلاف الطائرات. إنها أبراج المراقبة في المطارات، التي لا يعبرها غالبية الناس انتباهاً، في ظل دورها المهم. ورغم أن تصاميم غالبية الأبراج قد تبدو بسيطة وعملية ومجردة من أي عنصر جمالي، إلا أن بعض المهندسين المعماريين قاموا بتحدي هذا المفهوم، من خلال تحفيز حس الإبداع الهندسي لتصميم أبراج جذابة وعمدت المصورة الفوتوغرافية كارولين روسو، التي تعمل في متحف الطيران والمضاء الوطني في الولايات المتحدة، على تسليط الضوء على أبراج المراقبة. وذلك من خلال تصوير أكثر من 100 برج مراقبة في أكثر من 23 دولة على مدى تسع سنوات، لتوثيق الهندسة المعمارية الصامدة والسوريالية أحياناً. وجاءت أبرز أبراج المراقبة التي صورتها السيدة روسو في المعرض كالتالي:

مطارات السعودية تستقبل وتودع 82 مليون مسافر

المئة في عدد الرحلات. وسجلت المطارات الإقليمية والداخلية البالغ عددها 23 مطاراً خلال الفترة ذاتها 13.5 مليون مسافر. في حين بلغ عدد الرحلات في تلك المطارات 128,041 رحلة.

في عدد الرحلات. بينما بلغ عدد المسافرين في مطار الأمير محمد بن عبدالعزيز بالمدينة المنورة 6.3 مليون مسافر، وعدد الرحلات 48,296 رحلة، بانخفاض قدره 0.5 في المئة في عدد المسافرين، وانخفاض خمسة في

بلغ عدد المسافرين عبر المطارات السعودية للعام 2015 نحو 81.9 مليون مسافر، مسجلة بذلك نمواً في أعداد المسافرين والرحلات الجوية قدرها 9.5 في المئة، غادروا عبر 646,693 رحلة، زادت بنسبة 9.8 في المئة، مقارنة في عام 2014، الذي بلغ فيه عدد المسافرين 74.8 مليون مسافر و589,216 رحلة. ونقلت صحيفة «الحياة» الإحصائية حيث بينت أن مطار الملك عبدالعزيز الدولي في جدة استحوذ على 30.1 مليون مسافر خلال العام 2015، وعدد الرحلات 212,799 رحلة، بزيادة قدرها 7.3 في المئة في عدد المسافرين، و16.6 في المئة في عدد الرحلات مقارنة في العام الذي سبقه، وذلك بحسب إحصاء أصدرته الهيئة العامة للطيران المدني. في حين بلغ عدد المسافرين في مطار الملك خالد الدولي بالرياض 22.5 مليون مسافر، وعدد الرحلات 172,754 رحلة، بزيادة 12.1 في المئة في عدد المسافرين، و5.7 في المئة في عدد الرحلات. وسجل عدد المسافرين في مطار الملك فهد الدولي في الدمام 9.4 مليون مسافر في 84,803 رحلات بزيادة 14.1 في المئة في عدد المسافرين، وسبعة في المئة



تواصلوا معنا عبر صفحتنا

الطيران العربي



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

الدورة 97 للمجلس الاقتصادي والاجتماعي العربي

القاهرة 18 فبراير 2016



جانب من المشاركين في أعمال الدورة السابعة والتسعين للمجلس الاقتصادي والاجتماعي

انعقدت يوم الخميس 18 فبراير 2016 بمقر الأمانة العامة للجامعة العربية أعمال الدورة السابعة والتسعين للمجلس الاقتصادي والاجتماعي على المستوى الوزاري، برئاسة البحرين وبحضور معالي الدكتور نبيل العربي الأمين العام لجامعة الدول العربية ومشاركة وزراء الاقتصاد والتجارة والمالية بالدول العربية ومن يمثلونهم.

وقد أعد المجلس الاقتصادي والاجتماعي مشاريع القرارات الخاصة بالملفين الاقتصادي والاجتماعي للقمة العربية المزمع عقدها بمدينة مراكش المغربية في شهر إبريل المقبل. وقرر المجلس عقد اجتماع تحضيري للقمة العربية في دورتها السابعة والعشرين في الثالث من إبريل المقبل بالمملكة المغربية على أن يسبقه بيووم اجتماع على مستوى كبار المسؤولين لمراجعة الملفين الاقتصادي والاجتماعي في صورتها النهائية. ويتضمن الملف الاقتصادي عددا من النقاط منها الخطة التنفيذية لإستراتيجية الأمن المائي في المنطقة العربية لمواجهة التحديات والمتطلبات المستقبلية للتنمية المستدامة، والإستراتيجية العربية للإسكان والتنمية الحضرية المستدامة 2030، والتقرير نصف المرحلي عن انجازات الهيئة العربية للطاقة الذرية لتنفيذ الإستراتيجية العربية للاستخدامات السلمية للطاقة الذرية، إلى جانب تقرير حول تطوير العمل الاقتصادي والاجتماعي العربي المشترك، وآخر حول منطقة التجارة الحرة العربية الكبرى وتطورات الاتحاد الجمركي العربي، فضلا عن تقارير حول متابعة تنفيذ قرارات القمة العربية الأخيرة في شرم الشيخ وقرارات القمة العربية التنموية : الاقتصادية والاجتماعية في الرياض عام 2013. ويتضمن الملف الاجتماعي من جهته الخطة الإستراتيجية للنهوض بالمرأة العربية لما بعد 2015 ومنهاج العمل الاسترشادي لتنفيذ أهداف التنمية المستدامة 2030 بخصوص المرأة، والإستراتيجية العربية للبحث العلمي والتقني والابتكار، وتقارير حول العمل الاجتماعي التنموي العربي المشترك بين قمتي شرم الشيخ ومراكش ومتابعة تنفيذ القرارات الاجتماعية للقمة التنموية الاقتصادية

الدول العربية وتنميته في صيغته المعدلة. وقد تم إحالة التقرير إلى مجلس الجامعة العربية في دورته الـ 145 للاعتماد، مثلما تمت إحالة مذكرة التفاهم الخاصة بإنشاء «سوق عربية مشتركة للكهرباء» إلى مجلس الجامعة في دورته المقبلة لاتخاذ ما يراه مناسبا، ومذكرة المندوبية الدائمة للعراق بشأن مقترحات وزارة الموارد المائية بخصوص مشكلة «شح المياه» بالعراق لاتخاذ ما يراه المجلس مناسبا.

وأكد الوزراء أهمية وحيوية البرنامج المتكامل لدعم التشغيل والحد من البطالة في الوطن العربي، وجهين الدعوة لمنظمة العمل العربية إلى ضرورة الاستمرار في تنفيذها، وللدول العربية إلى سداد مساهمتها في البرنامج وفقا للألية المعتمدة من قبل المجلس الاقتصادي عن الأعوام 2016-2012 وإيداعها لدى صندوق النقد العربي لمساعدة المنظمة على المضي قدما في تنفيذ البرنامج. ورفع المجلس ورقة «سياسات من واقع زيارة وفد منظمة المرأة العربية لمخيمات النازحين في لبنان والأردن والعراق ومصر» لمجلس الجامعة العربية في دورته المقبلة لاتخاذ ما يراه مناسبا، مثلما قام بإحالة مقترح الأردن بشأن مشروع دمج الأشخاص ذوي الإعاقة في أسرهم ومجتمعاتهم المحلية إلى مجلسي وزراء الشؤون الاجتماعية والصحة العرب لبحثه واتخاذ ما يروونه مناسبا. وقد تقرر عقد الدورة المقبلة للمجلس في الأول من سبتمبر القادم بمقر الأمانة العامة للجامعة العربية.

والاجتماعية في الرياض 2013. كما استعرض الاجتماع تقريرا حول منطقة التجارة الحرة العربية الكبرى، خاصة ما يتعلق بتحرير التجارة السلعية بين الدول العربية، وتحرير تجارة الخدمات، والتعاون الجمركي العربي، إضافة إلى متابعة الاتحاد الجمركي العربي والاستثمار في دول المنطقة خاصة ما يتعلق بالتصديق على الاتفاقية الموحدة لاستثمار رؤوس الأموال العربية في الدول العربية «المعدلة» والتي ستدخل حيز التنفيذ اعتبارا من 24 إبريل المقبل بعد مصادقة خمس دول عربية ودعوة الدول غير المصادقة على الاتفاقية إلى موافاة الأمانة العامة بوثائق التصديق على الاتفاقية المعدلة، وذلك تنفيذا لقرارات القمم والمجلس الاقتصادي بالخصوص.

وبخصوص الهيئة فقد أكد المجلس بالإجماع على القرار السابق رقم 2075/96 بتاريخ 2/9/2010 القاضي برفع مستوى تمثيل الدول الأعضاء في الجمعية العامة للهيئة العربية للطيران المدني إلى المستوى الوزاري بالقرار رقم 2096/97 بتاريخ 18/2/2016

واطلع الوزراء أيضا على تقرير بشأن مناخ الاستثمار في الدول العربية وما تضمنه من مقترحات وآراء الدول بشأن تحسين مناخ الاستثمار، حيث رحبوا بمقترح الأردن بشأن منتدى تطوير السياسات الاقتصادية العربية، ووافقوا على إنشاء لجنة فنية للملكية الفكرية وعلى ميثاق المحافظة على التراث العمراني في

افتتاح المقر الجديد للمنظمة العربية للتربية والثقافة والعلوم

الاجتماع الأول للجنة أرساد الطيران

القاهرة 18-19 يناير 2016

شارك ممثل الهيئة العربية للطيران المدني، خبير الملاحة والسلامة الجوية، في الاجتماع الأول للجنة أرساد الطيران الذي انعقد بمقر الأمانة العامة للجامعة العربية 18-19 يناير 2016 بالقاهرة - جمهورية مصر العربية تحت رئاسة السيد عبد الوهاب النميري (الجمهورية التونسية) والذي حضره إضافة إلى ممثل الأمانة العامة كل من ممثلي عن الدول العربية التالية: الجمهورية التونسية، المملكة الأردنية الهاشمية، وجمهورية مصر العربية وجمهورية السودان، وأوضح رئيس اللجنة أن الهدف الرئيسي للاجتماع هو مناقشة الوثائق والحيثيات الصادرة عن المنظمة العالمية للأرصاد الجوية (WMO) ومنظمة الطيران المدني الدولي ICAO والمنظمات الأخرى ذات صلة ودراسة المعايير التي تضعها المنظمات الساقطة الذكر لتعزيز التوحيد القياسي الدولي لتوفير خدمات الأرصاد الجوية للملاحة الجوية الدولية ومتابعة توفير المساعدة التي ستوفرها المنظمة للأعضاء ليمثلوا هذه المعايير ومواصلة إجراءات التقييم المتكامل لموظفي الأرصاد الجوية لتحديد مستوى كفاءتهم وإجراء التدريب المستمر قصد ضمان المحافظة على مستوى هذه الكفاءة مع وضع منهجية استرشادية وآليات مناسبة لاسترداد تكاليف الخدمات التي تقدمها مرافق الأرصاد الجوية للدول العربية للقطاعات المختلفة على المستوى الوطني.



تونس 1 مارس 2016

تم يوم 1 مارس 2016 تدشين المقر الرسمي للمنظمة العربية للتربية والثقافة والعلوم «الألسكو» في العاصمة التونسية تحت إشراف رئيس الجمهورية التونسية الرئيس الباجي قائد السبسي وبحضور عدد من رؤساء المنظمات الدولية والإقليمية الكبرى، وكبار رجال الأعمال والإعلاميين والكتاب والصحفيين والفنانين من سائر أنحاء الوطن العربي. وتم نقل حفل الافتتاح مباشرة عبر القناة الوطنية الأولى.

ويأتي المقر الجديد للمنظمة بصورته المعاصرة ليمثل ميلاداً جديداً لواحدة من أعرق منظمات العمل العربي المشترك، وخطة كبيرة على طريق النهوض بالعمل العربي المشترك في مجالات التربية والتعليم والثقافة والتراث والعلوم والبحث العلمي، تتلوه خطة طموحة لرفع كفاءة العاملين بالمنظمة وفق أحدث

الوسائل التكنولوجية وأفضل برامج التدريب التخصصية. «الألسكو» هي وكالة غير حكومية مكونة من اثنتي عشرة دولة عضوة ويتواجد مقرها بتونس العاصمة. حيث تسعى إلى تطوير وتنسيق النشاطات المتعلقة بالتربية والثقافة والعلوم في العالم العربي. كما تحرص الألسكو على تطوير التعاون الدولي في هذه المجالات. إن أهم هدف من إنشاء «الألسكو» هو السعي إلى الأزدهار الثقافي في العالم العربي ليتسنى له أن يواكب الحضارات العالمية والمشاركة فيها بشكل فعال. في هذا الإطار، تتكلف «الألسكو» بعدة مهام منها تطوير الموارد البشرية وعصرنة مجالات التربية والثقافة والعلوم في البلدان العربية، كما تسعى إلى ترقية اللغة العربية والثقافة العربية الإسلامية سواء داخل أو خارج العالم العربي. تصبو «الألسكو» كذلك إلى خلق جسور الحوار والتعاون بين الثقافة العربية وحضارات العالم الأخرى.

الدورة (45) للجنة التنسيق العليا للعمل العربي المشترك



انعقدت الدورة الـ (45) للجنة التنسيق العليا للعمل العربي المشترك برئاسة معالي الأمين العام للجامعة وذلك بمقر الأمانة العامة يومي 19-20 أبريل 2016 بمشاركة مدراء المنظمات العربية ورؤساء مؤسسات العمل العربي المشترك.

وناقشت الدورة وأوصت في عدة مواضيع هامة من ضمنها مجالات التعاون والتنسيق بين مؤسسات العمل العربي المشترك وتطوير وتفعيل عمل لجنة التنسيق العليا للعمل العربي المشترك والتعاون بين جامعة الدول العربية والأمم المتحدة ووكالاتها المتخصصة ودعم المرأة العربية في ظل النزاعات المسلحة وأوضاع اللجوء والنزوح في المنطقة العربية.

وعلى هامش الاجتماع أقامت المنظمات حفل تكريم لمعالي الأمين العام لجامعة الدول العربية تقديراً و عرفاناً للدور الذي قام به لدعم منظومة العمل العربي المشترك، وقد شارك سعادة المهندس/ محمد إبراهيم شريف مدير عامة الهيئة العربية للطيران المدني في الاجتماع، وساهم معية المنظمات العربية المتخصصة الأخرى في تكريم معالي الدكتور نبيل العربي الأمين العام لجامعة الدول العربية.





تواصلوا معنا عبر صفحتنا

الطيران العربي



acac@acac.org.ma

www.acac.org.ma

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



حوار

الطيران العربي

سعالى الأستاد

سللمان بن عبدالله العمدان

وزير النقل بالمملكة العربية السعودية فى حوار مع «مجلة الطيران العربى»

توفىر أرقى الخدماء للعملاء وضىوف الرحمن
وفق أحدث المعايير العالمية



في إطار الحوارات التي تجريها «مجلة الطيران العرب» مع كبار المسؤولين والمشرفين على قطاع الطيران المدني في الدول العربية تشرف إدارة المجلة بمحاورة معالي الأستاذ/ سليمان بن عبد الله الحمدان وزير النقل بالمملكة العربية السعودية للحديث عن واقع الطيران المدني السعودي وإنجازاته وكذا للتعرف على مرئيات وتصورات معاليه حول الإستراتيجية المستقبلية للنهوض بمنظومة الطيران المدني السعودي في ظل التحولات والتحديات التي يعرفها القطاع عربيا ودوليا.

ومعالي الأستاذ/سليمان بن عبد الله الحمدان حاصل على درجة الماجستير في إدارة الأعمال من جامعة نيوهيفن الأمريكية جمع بين المعرفة المحلية العميقة والرؤية العالمية الواسعة ويحمل الكثير من النجاحات في مساره المهني المشرف.

أهداف الهيئة التي تسعى لتحقيقها بمجموعة من المبادرات والمشاريع للوصول إلى رؤيتها وتأييدها رسالتها على أكمل وجه وهي كالتالي:

- تنمية الموارد المالية للهيئة والعمل بأسس تجارية لتحقيق الاستقلال المالي.
- تشجيع التوسع في فرص الاستثمار بقطاع النقل الجوي.
- توفير أرقى الخدمات للعملاء وضيوف الرحمن وفق أحدث المعايير العالمية.
- بناء وتطوير وإدارة وتشغيل البنية التحتية والتجهيزات الأساسية لخدمات قطاع النقل الجوي ومرافقه وفق أحدث النظم والمعايير الدولية المعتمدة.
- وضع وتطوير ومتابعة سياسات وإجراءات سلامة وأمن قطاع النقل الجوي.
- تطوير مقاييس التشغيل والصيانة لقطاع النقل الجوي وفق المقاييس العالمية.
- تحقيق الاستثمار الأمثل للموارد البشرية والرضا الوظيفي في بيئة عمل متميزة.
- تعزيز التعاون الإقليمي والدولي والمشاركة الفعالة للمملكة في عمليات صنع القرارات في صناعة النقل الجوي.
- حماية البيئة من الأثار السلبية الناتجة من أنشطة النقل الجوي.
- تنظيم وتطوير أنشطة النقل الجوي وفق أفضل التطبيقات العالمية.
- تهيئة وتحويل وحدات الأعمال الإستراتيجية وأنشطتها إلى كيانات تجارية مستقلة مجدية.

س2: بصفتكم وزيرا للنقل، ما هي أهم مرتكزات توجهاتكم وخططكم ومشاريعكم في سياق تنفيذ رؤيتكم المستقبلية للنهوض بقطاع الطيران المدني بالمملكة العربية السعودية؟

ج: لقد قمنا بوضع برامج تشغيلية للأهداف

أجرى الحوار المهندس

إبراهيم بن عمر

رئيس تحرير مجلة الطيران العربي

س1: توجهت الهيئة العامة للطيران المدني في مسار جديد قصد تطوير وتعزيز مكانة قطاع الطيران المدني في النسيج التنموي للمملكة، والأکید أن هذا التوجه تحدده رؤية مستقبلية ورسالة تعكس الطموحات وأهداف دقيقة، نرجو من معاليكم إفادتنا بمقاصد الرؤية المستقبلية وجوهر الرسالة التي تم تحديدها لأفق عمل هيئتكم الموقرة؟ وما هي الأهداف المرجو تحقيقها؟

ج: مما لا شك فيه أن الهيئة العامة للطيران المدني جهاز من أجهزه الدولة التي لا بد وأن تُسخر كل إمكانياتها لخدمه الدولة، ووفقا لرؤية قيادتنا الرشيدة ومن هذا المنطلق قامت الهيئة بالتركيز في رؤيتها على تحقيق أجواء آمنه، وبناء منظومة مطارات بخدمات عصرية متقدمة. وأما جوهر رسالة الهيئة فتتلور حول تطوير النقل الجوي وتعزيز مكانة المملكة عالميا كدولة مؤثرة في صناعة الطيران وتحقيق النمو والاستدامة الاقتصادية، ويتضح ذلك في





ولهذا ستتم مراجعة الخطط كلما كان ذلك ضرورياً.

س3: يتبين من خلال الهيكل العام لتنظيم هيئتك الموقرة، مدى الاهتمام الذي تولونه لمجال المعلومات والدراسات الإحصائية، والواقع يؤكد بالفعل المردودية الجيدة لنتائج الدراسات المنجزة. ما مدى مساهمة نتائج هذه الدراسات في رسم السياسات والخطط والبرامج المستقبلية لمنظومة الطيران المدني السعودي؟

ج3: كما هو معلوم فإن للمعلومات والدراسات الإحصائية دوراً هاماً في رسم السياسات والخطط والبرامج المستقبلية لمنظومة الطيران المدني، حيث تعد أحد أهم الركائز التي تتوقف عليها جهود التنمية والتطوير، كما تشكل أحد أهم وسائل دعم أعمال المؤسسات والمنظمات المتقدمة عالمياً، ولهذا تم إنشاء مركز الدراسات الإحصائية ودعم القرار في الهيئة العامة للطيران المدني في المملكة العربية السعودية، لتساعد على اتخاذ القرارات بالدقة والسرعة المطلوبة، ونحن نعتبر الدراسات الإحصائية والتنبؤات المستقبلية من الوسائل المهمة التي يرجع لها عند إعداد أو مراجعة الخطط والبرامج لمنظومة الطيران المدني.

س4: الذراع الفني لهيئتك الموقرة مركز في المكون الاستراتيجي الثلاثي ضمن قطاع (السلامة والأمن والنقل الجوي).

هناك منهجية متكاملة لإنشاء وتطوير وتوسعة منظومة المطارات المحورية والإقليمية والمحلية بالمملكة



الإستراتيجية التي أشرت إليها ضمن إجابتي على السؤال السابق، وذلك عبر مبادرات تنفيذية لقطاعات الهيئة لكي تصبح الخطط والبرامج واقعا ملموسا، ومن أهم مرتكزاتنا في تنفيذ رؤيتنا المستقبلية للنهوض بقطاع الطيران المدني بالمملكة إنشاء وتطوير وتوسعة منظومة المطارات المحورية والإقليمية والمحلية، من خلال منهجية متكاملة تستهدف المطارات، وزيادة الطاقة الاستيعابية وتطوير منشآت ومرافق الشحن والخدمات اللوجيستية، عبر تصميم وإطلاق برامج تشغيلية واستثمارية وخدمية فعالة لكل مطار وفق فلسفة تمكين المطارات من تعظيم القيمة المحلية، كما تشكل البنية التحتية وإنشاء المطارات وتوسعتها محورا رئيسا في إستراتيجية الهيئة للنهوض بقطاع الطيران في المملكة، وأيضا إطلاق برامج التخصيص في قطاعات الهيئة من خلال خصخصة القطاع وتحويله إلى شركات مستقلة تعمل وفق معايير تنافسية قادرة على الاستمرار والنمو المالي المستدام، وتعزيز الشراكة مع القطاع الخاص، وضمان حماية حقوق الجمهور وكافة الأطراف ذات العلاقة، وتعزيز التنافس في الخدمات بما ينعكس إيجابا على سوق وصناعة الطيران المدني في المملكة وتحقيق التنمية المستدامة وهو ما أنعكس في إستراتيجية الهيئة، ولكن بالنظر إلى الطبيعة الحيوية لهذا القطاع يتوقع إدخال تعديلات على الخطة عند الحاجة وظهور تحديات جديدة أو متغيرات ملحة،



ما هي دلالات تجميع هذا القطب الثلاثي في الهيكلية التنظيمية للهيئة؟ وأين تتجلى أهداف مكوناته الفنية الثلاث؟

ج4: من المعلوم أن كل سلطة طيران لديها جانب تشريعي ينظم العنصرين المهمين للنقل الجوي وهما السلامة والأمن، وهذا ما حدا بالهيئة العامة للطيران المدني إلى جمع هذين العنصرين إلى جانب النقل الجوي في قطاع واحد، ينظم عملها بحيث يضع التشريعات الخاصة بالسلامة وكذلك الخاصة بالأمن ويتولى مهام التفتيش عليها ومراقبة تطبيقها. وتتجلى أهداف مكوناته فيما يلي:

• متابعة وتحديث الأنظمة واللوائح بما يتوافق مع المستجدات في صناعة الطيران الدولية.

• الحفاظ على أعلى مستويات السلامة بالأشرف والمتابعة والتدقيق والتأكد من الالتزام بالأنظمة واللوائح.

• الحفاظ على أجواء المملكة العربية السعودية آمنة وذات مستوى سلامة عال.

• الحفاظ على أعلى مستويات السلامة في مطارات المملكة.

• ضمان سلامة عمليات الطيران وصلاحيه الطائرات للطيران.

• ضمان أعلى المعايير في الترخيص لمنسوبي الطيران (طيارون، مراقبون جويون، مهندسو طائرات، الخ.)

• التحول إلى الإجراءات الآلية (الالكترونية) في كافة المجالات.

• التحرير الاقتصادي للنقل الجوي.

• تحقيق المنافسة العادلة في تقديم الخدمات في مطارات المملكة.

• الحفاظ على بيئة نظيفة بتطبيق المعايير الدولية لحماية البيئة.

• تعزيز مكانة المملكة العربية السعودية بالمساهمة في المحافل الدولية.

• توفير مستوى قياسي من الأمن في مطارات المملكة يسمح بالتشغيل الآمن والمرن لعمليات الطيران.

• خلق بيئة عمل منهجية ومتجانسة وموحدة في مطارات المملكة من خلال تطبيق البرنامج الوطني لأمن الطيران المدني.

• بناء جسور التعاون والثقة مع الجهات الأمنية العاملة في حقل أمن الطيران المدني.

• دراسة صيغ الاتفاقيات في مجال النقل

الجوي التي تعقد بين الدول وهيئات الطيران المختلفة، والاشتراك في المفاوضات الخاصة باتفاقيات النقل الجوي مع الدول الأخرى واقتراح المواد والشروط المناسبة للمملكة في هذه الاتفاقيات.

• الإشراف على كافة الأنشطة المتعلقة بتنظيم حركتي الحج والعمرة، والمساهمة المستمرة في تطويرها.

• الإشراف على إصدار وتجديد جميع أنواع التصاريح بكافة أنماطها، والاتصال والتنسيق مع الهيئات وسلطات الطيران المدني المختلفة في العالم، ومتابعة اللجان المشتركة بين المملكة والدول فيما يتعلق بشؤون الطيران.

• الإشراف على إعداد البرنامج الوطني للتسهيلات وتحديثه ومتابعة إجراءات التطبيقات.



هدفنا الحفاظ على أجواء المملكة العربية السعودية آمنة وذات مستوى سلامة عال نعمل جادين لضمان ملاحه جوية آمنة وموثوقة وفعالة



س5: نسجل المكانة البارزة لقطاع الخدمات المركزية ضمن أولويات عملكم، هل لمعاليتكم إفادتتنا بأهمية هذا القطاع في سياق تحقيق الأهداف المسطرة للهيئة؟

ج5: يمكن تسليط الضوء على أهمية قطاع الخدمات المركزية في الهيئة العامة للطيران المدني من خلال استعراض مهام الإدارات التابعة للقطاع وذلك على النحو

التالي:

• الموارد البشرية: يتمحور دورها في إعداد الدراسات التنظيمية وتحديد احتياجات الهيئة من القوى العاملة والتوظيف وتقييم الوظائف وتخطيط المسار الوظيفي وتطوير نظم تقويم أداء الموظفين ودراسة أسواق العمل والأجور ووضع السياسات والإجراءات اللازمة لتطبيق الأنظمة المعمول بها في الهيئة وتوفير بيئة عمل صحية للموظفين.

• التدريب: يقوم بتحديد الاحتياجات التدريبية لمنسوبي الهيئة ووضع خطة تدريبية لتنفيذها وإعداد خطط الابتعاث بالتنسيق مع وزارة التعليم والجهات ذات العلاقة. والعمل على تحديث قاعدة بيانات التدريب للموظفين.

• تقنية المعلومات: وهي المسؤولة عن توفير الأنظمة الآلية لكافة قطاعات الهيئة.

• العقود والمشتريات: القيام بجميع المهام المتعلقة بإعداد ومراجعة وطرح مشاريع الهيئة في منافسات عامة أو محدودة، وترسيته وتوقيع عقودها من الشركات الفائزة واعتمادها من صاحب الصلاحية في الهيئة، وإجراء التعديلات التي تطرأ عليها، إضافة إلى تأمين احتياجات الهيئة التي يتم تأمينها عن طريق الشراء المباشر.

• الأكاديمية السعودية للطيران المدني: تقوم بتنفيذ برامج تدريبية في مجال المراقبة الجوية وأمن الطيران والإطفاء والإنقاذ وفقا لمعايير منظمة الطيران المدني الدولي (أيكاو).

س6: لا شك أن قطاع الملاحة الجوية يمثل الركيزة الفنية الأساسية لنجاحه وفاعلية صناعة النقل الجوي والضامن الجوهرى لسلامة وأمن الطيران. أين تتجلى مرتكزات خطط عملكم في الملاحة الجوية؟ وما هي أهداف هذا القطاع الفني الدقيق ضمن إستراتيجية هيئتكم الموقرة؟

ج6: الهدف الرئيسي للقطاع هو تجهيز وتشغيل وصيانة أنظمة الملاحة الجوية وتقديم خدمات الحركة الجوية لجميع الطائرات العابرة لأجواء المملكة والمستخدمه لمطاراتها (المغادرة والهابطة)، وذلك لضمان ملاحه جوية آمنة وموثوقة وفعالة، تتوافق مع المعايير والقواعد القياسية التوصيات والممارسات الموصى بها من قبل منظمة الطيران المدني



- إدارة التخطيط والدراسات.
- إدارة الشؤون الهندسية.
- إدارة الإشراف على المشاريع.
- إدارة الخدمات المساندة.
- وحدة المواصفات والمقاييس والجودة.
- مهام وخدمات قطاع المشاريع:
- تطوير المطارات الدولية بما يتوافق مع المخططات العامة لكل مطار بحيث تقوم هذه المخططات برسم الخطة المستقبلية لنمو المطار لمواكبة الزيادة المطردة في أعداد المسافرين وساعات الذروة حسب الرؤية المتوقعة لثلاثين سنة قادمة.
- إعداد ومتابعة تنفيذ الخطط والبرامج العامة في المجالات الهندسية.
- إعداد برامج المخططات العامة للمطارات الدولية بما يتوافق مع الإستراتيجية العامة للهيئة والمتوقعة للتطوير المستقبلي.
- إعداد الميزانيات للمشاريع الأولية ومطابقتها بالأسعار السائدة حسب العروض المقدمة.
- إعداد وطرح المنافسات للمشاريع حسب الخطة المعتمدة للهيئة.
- متابعة إعداد التصاميم الأولية عن طريق الاستشاريين.
- متابعة تقديم تقارير بالمعوقات التي تواجه تنفيذ المشاريع، واقتراح الحلول المناسبة لها.

س8: أعلنت الهيئة العامة للطيران المدني بالملكة العربية السعودية خطتها الجديدة لخصخصة مجموعة من المطارات الدولية والإقليمية والداخلية وتحويلها إلى شركات وفق برنامج زمني على مدى الخمس سنوات (2016 — 2020). هل لمعاليتكم أن تفصّلوا لنا عن الأهداف المتوخاة من وراء هذا التوجه نحو الخصخصة؟ وما هي الطرق والوسائل والإجراءات والآليات المصاحبة لعملية التحول في شأن اختصاصات ونقل الموظفين والاستثمارات والتدابير الإدارية والمالية؟

ج8: أهم أهداف الهيئة من وراء التوجه للخصخصة هو زيادة الكفاءة والفاعلية وتحسين مستوى الخدمات المقدمة للمسافرين، حيث تستطيع المطارات والقطاعات التي يتم خصخصتها مكافأة الموظفين حسب مستوى أدائهم، فيتحوّل



س7: تتضمن الهيكلة النظامية لهيئتكم الموقرة، قطاعين وازنين ويتمثلان في قطاع التخطيط الاستراتيجي والتطوير ثم قطاع المشاريع، هل لمعاليتكم إفادتنا بأهمية وخدمات هذين القطاعين في أفق العمل المستقبلي للهيئة؟

ج7: يمكن إيجاز أهميتهما ودورهما على النحو التالي:

قطاع التخطيط الاستراتيجي يضطلع بالتطوير برسم السياسات والخطط والبرامج المستقبلية للهيئة، ومن ثم متابعة تنفيذها، وذلك بتحويل أعمال الإدارات التابعة للهيئة إلى برامج عمل لتحقيق أهداف محددة، وفق جداول زمنية قابلة للتقييم والتقييم.

قطاع مشاريع المطارات الدولية:

أهمية قطاع المشاريع:

يعتبر قطاع المشاريع الشريان الحيوي والرئيسي لتنفيذ مشاريع المطارات الدولية بالهيئة العامة للطيران المدني كونه المسؤول عن التخطيط والدراسات والتصاميم والتنفيذ، حيث يعمل القطاع بشكل وثيق مع القطاعات الأخرى في الهيئة للحصول على المعايير والأنظمة المختلفة لهذه القطاعات، والعمل معاً لبناء منظومة مطارات حديثة بخدمات عصرية ومتقدمة تواكب التطورات العالمية في مجال النقل الجوي، ويشمل القطاع الإدارات التالية:

الدولي (الإيكاو)، وتتمركز خطط القطاع حول المحاور التالية:

• المحور التقني: وذلك من خلال توفير وتجهيز وصيانة نظم الملاحة والاتصالات والاستطلاع و أنظمة إدارة الحركة الجوية.

• محور العمليات: وذلك بإدارة وتقديم خدمة الحركة الجوية للطائرات في الجو وعلى الأرض، بما في ذلك الطائرات العابرة لأجواء المملكة وذلك وفقاً لنظام العبور المعتمد في الهيئة والتصاريح المسبقة.

• المحور المعلوماتي: ويتمثل في إصدار ونشر المعلومات الملاحة اللازمة لعمليات الطيران لجميع مستخدمي المجال الجوي السعودي.

وفي هذا السياق تتجه الهيئة العامة للطيران المدني لتحويل القطاع إلى شركة خدمات ملاحية جوية ذات استقلالية واستدامة مالية لتكون منظمة عالية الأداء، لتصبح في مصاف المنظمات العالمية، من خلال التحسين في الهياكل التنظيمية وإجراءات إدارة المجال الجوي والتركيز على تطوير العنصر البشري وخاصة المراقبين الجويين، من أجل تحقيق أقصى قدر من السلامة التشغيلية وتكوين ثقافة تتمحور حول خدمة العملاء، وقد تم وضع مبادرات وآليات لقياس أداء القطاع بغية التأكد من السير بالشكل الصحيح وصولاً لتحقيق الأهداف الإستراتيجية المخطط لها.



حصته العادلة من حجم الحركة الجوية في المنطقة.

• أن يعمل وفق أسس تجارية.
• توفير عدد كبير من الفرص الاستثمارية للقطاع الخاص.
• رفع مستوى الخدمات المقدمة للمسافرين ورواد المطار وفق أعلى المقاييس العالمية.

مراحل المشروع:
للمشروع ثلاث مراحل. لكن الجزء الأكبر من الأهداف سألقة الذكر ستتحقق بإذن الله بعد إنجاز المرحلة الأولى من المشروع والتي من المتوقع إنجازها في عام 2017 إن شاء الله، لترفع طاقة المطار الاستيعابية إلى أكثر من (30) مليون مسافر سنوياً، أما المرحلة الثانية فتستهدف رفع طاقة المطار الاستيعابية إلى (55) مليون مسافر وصولاً إلى (80) مليون مسافر في مرحلته الثالثة.

سير العمل في المشروع
العمل في تنفيذ المشروع الآن في مرحلته الأخيرة، ويسير وفق الخطة المحددة، ويشارك في تنفيذ المشروع نحو (110) شركة، جندت له أكثر من (26000) عامل ومهندس، ويستخدم في المشروع نحو (2600) معدة، وهذه الأرقام تعكس ليس فقط ضخامة المشروع بل أيضاً سرعة وتيرة العمل فيه تحضيراً لبدء مرحلة التشغيل التجريبي لكافة مرافق المطار، وهي مرحلة متعارف عليها دولياً للتأكد من تناسق عمل

المشاعر المقدسة في مكة المكرمة. هل لمعالكم أن تبرزوا لنا خصوصيات ومميزات هذا المطار؟ وما هي آفاق كفاءته التشغيلية وفرصة الاستثمار فيه؟ وما قدراته للمساهمة في تنشيط الحركة الاقتصادية والسياحية؟
ج10: لقد جاء مشروع مطار الملك عبد العزيز الدولي الجديد بناء على دراسات مستفيضة. وضعت في الاعتبار العديد من العوامل مثل موقع المطار.. ودوره الهام كبوابة رئيسة للرحمين الشريفيين، فضلاً عن كونه البوابة الجوية لمدينة جدة التي تتمتع بثقل اقتصادي كبير بصفتها واحدة من أهم وأكبر المدن الاقتصادية في منطقة الخليج والشرق الأوسط، علاوة على ذلك النمو المضطرد في حركته الجوية فهو أكثر مطارات المملكة العربية السعودية حركة، إذ يخدم نحو 37.5% من إجمالي عدد المسافرين في مطارات المملكة، منهم نحو (8) ملايين من الحجاج والمعتمرين.

أهداف المشروع:
• مواكبة الطلب المتنامي والمتوقع على الحركة الجوية في المطار.
• دعم البنية الاقتصادية لمنطقة مكة المكرمة بشكل عام وللمدينة جدة خاصة.
• التكامل مع قطاعات اقتصادية أخرى يتطلب نموها بشكل قوي توافر مطار دولي بالمميزات المستهدفة.
• استيعاب الجيل الجديد من الطائرات العملاقة — كود F — مثل (A380).
• أن يصبح مطاراً محورياً ويستحوذ على

العاملون بالمطارات إلى مقدمي خدمة بالدرجة الأولى. كذلك فإن التخصصية ستجعل كل وحدة تعمل على زيادة إنتاجيتها وخفض تكاليفها مما سيحول القطاعات المستهدفة بالتخصصية إلى مراكز ربحية للدولة تغطي تكاليفها وتشكل مصدر دخل للدولة.

أما من حيث الأسلوب الذي سنتبعه لتحقيق التخصصية، فيتمثل في تحويل المطارات والقطاعات المستهدفة بالتخصصية إلى شركات تدار على أسس تجارية وخدمية، ويتم نقل جميع الموظفين لهذه الشركات، ثم الاستثمار في تدريبهم على رأس العمل لرفع كفاءة ومهارة الموظفين وتغيير أسلوب عملهم ليتناسب مع العمل على أسس تجارية وخدمية.

وبالنسبة لخدمات المناولة فإن الهيئة أصدرت ترخيصاً لشركة سويس بورت السويسرية كشركة ثانية متخصصة في تقديم هذه الخدمات مما سيوسع مجال المنافسة ويحسن مستوى الخدمة المقدمة للمسافرين وشركات الطيران.

س9: تم إنشاء شركة قابضة مملوكة للهيئة باسم (شركة الطيران المدني السعودي) كآلية لعملية التخصصية، فأين تتجلى مهام ووظيفة هذه الشركة؟ وهل الأهداف المرجوة تصب في خانة العمل وفق الأسس التجارية التنافسية؟

ج9: مهام هذه الشركة هي الإشراف على الوحدات التي يتم تخصصتها، ومن ثم إتمام عملية التخصصية بما يخدم أهداف الهيئة السابقة الذكر وبالأسلوب الأمثل. ولا شك أن هذا سيكون وفق الأسس التجارية والخدمية مما سيعزز التنافسية.

س10: تلعب المطارات الدور الاستراتيجي والمحوري في إنعاش حركة النقل الجوي وتنمية الحركة الاقتصادية والتجارية والسياحية بشتى أصنافها، ويتوفر في المملكة عدد من المطارات الدولية والإقليمية تعرف جلها أوراش تطويرية وتحديثية متواصلة. وخلال العام القادم سننتهي حسب علمنا أشغال المعلمة الرائدة المتجسدة في مطار الملك عبد العزيز الجديد بجدة مركز الحركة الاقتصادية والتجارية للمملكة والبوابة الرئيسة لزوار



(8200) سيارة تتألف من أربعة طوابق، وستجهز المواقف العامة بأجهزة الكترونية يمكن صاحب السيارة من معرفة موقع وقوف سيارته بسهولة ويسر.

• مواقف سيارات للمدد الطويلة منها مواقف عامة تستوعب (4356) سيارة، ومنها ما هو مخصص للحافلات وتستوعب (48) حافلة ومنها ما هو مخصص لسيارات الأجرة وتستوعب (651) سيارة علاوة على موقف يستوعب (1243) سيارة مخصص لشركات تأجير السيارات، ومواقف سيارات للعاملين بالمطار تستوعب (9123) سيارة.

• فندق لركاب الترانزيت بمستوى أربع نجوم يضم (120) غرفة.

• محطة إطفاء وإنقاذ.

• مركزان متكاملان للمعلومات متصلان بشبكة كابلات (ألياف ضوئية).

• نفق خدمات بطول (9327) م.

• ممر للخدمات يربط جميع مراكز الأحمال بعضها البعض بطول (46) كم.

• حقل خزانات لوقود الطائرات مع شبكة توزيع.

• مباني للخدمات الأرضية والصيانة.

• مشتل لخدمة أعمال تشجير المطار.

• شبكة طرق بطول (36.5) كم وتشتمل على عدد من الأنفاق والجسور.

تجدر الإشارة إلى أن المطار الجديد سيتمكن من خدمة (70) طائرة في آن واحد بواسطة الجسور المتحركة، بالإضافة إلى مواقف لانتظار الطائرات حول مجمع صالات السفر تستوعب (28) طائرة، تستهدف سرعة عمليات تحرك الطائرات من وإلى البوابات الرئيسية، وسيتم إمداد جميع الطائرات بالوقود والمياه عبر تمديدات رئيسة تحت الأرض دون حاجة لاستخدام سيارات أو معدات لهذه المهمات.

ملاحم التصميم المعماري للمطار الجديد وتقنياته الحديثة

تميزت التصاميم المعمارية للمشروع بطابع معماري مستوحى من الطابع الإسلامي وفي ذات الوقت يتلاءم مع بيئة المملكة العربية السعودية، كما يجري العمل على نشر المسطحات الخضراء حول وداخل مجمع الصالات مما يضيف المزيد من الجمال على منشآت المطار، ومن بين ذلك إنشاء حديقة داخلية بمساحة (18) ألف متر مربع، وحوض مائي لأسماك الزينة بارتفاع

• مسجد يتسع لنحو (3000) مصل يشتمل على باحة خارجية للصلاة بمساحة 2م2450، علاوة على طابق علوي مخصص للنساء يتسع لنحو (700) سيدة.

• (220) كاونتر لخدمة الركاب بالإضافة إلى (80) جهاز خدمة ذاتية للركاب.

• نظام قطار آلي لنقل ركاب الرحلات الدولية داخل مجمع الصالات ونفق يوصل إلى مركز للصيانة ومن ثم للمرحلة الثانية. • نظام متطور لمناولة أمتعة المسافرين يبلغ طول سيوره (34.6) كم مرتبط بأحدث أنظمة الأمن متعددة المستويات.

• ممرات وساحات جانب الطيران بمساحة 2م(2,170,000)

• ثلاثة مراكز أحمال رئيسة توفر (470) مليون فولت أمبير، وأنظمة تكييف، مياه إطفاء، وكافة الخدمات المرتبطة بمباني المطار واللازمة لها.

• شبكات مرافق وخدمات (كهرباء، مياه شرب، مياه غير نقية، مكافحة حريق، صرف صحي، تصريف أمطار).

• مركز نقل للركاب ومحطة قطار ترتبط مع خط قطار الحرمين السريع.

• مواقف سيارات للمدد القصيرة تستوعب

جميع الأنظمة وجميع المرافق على النحو المنشود دون أي تضارب أو خلل. ومن بعد ذلك تبدأ مرحلة التشغيل التجاري للمطار، ولا شك أن مشروعاً ضخماً بهذا الحجم تطلب العديد من المشاريع التي تنفذ من قبل العديد من الجهات الحكومية الأخرى، مثل مشاريع الكباري والطرق الرئيسية المؤدية للمطار الجديد، ومشروع قطار الحرمين الشريفيين الذي سيربط المطار بكل من مكة المكرمة والمدينة المنورة، وجميع تلك المشاريع يجري تنفيذها في الوقت الراهن بالتزامن مع سير العمل في مشروع المطار الجديد.

لقد حرصنا على أن لا يؤثر سير العمل في المشروع على حركة السفر بشكل خاص والحركة الجوية بشكل عام، حتى أن رواد المطار قد لا يشعرون بأن مشروعاً ضخماً يجري تنفيذه، فعلى سبيل المثال لم يستخدم المشروع الطرق المؤدية للصالات الحالية، كما لا يستخدم أي من مرافق الخدمات المتعلقة بالمسافرين. وحتى لا تتأثر الحركة المرورية حول المطار تم إنشاء وتجهيز (30) خلاطة خرسانة مركزية في داخل الموقع، تجنباً لجلب الخرسانة من خارج موقع المشروع، وكذلك الأمر بالنسبة لمواد الردميات.

أهم مرافق المطار الجديد في مرحلته الأولى

• مجمع صالات سفر بمساحة 720 ألف م2، يتيح لجميع الناقلات الجوية العمل تحت سقف واحد.

• (46) بوابة للرحلات الدولية والداخلية ومن البوابات المشار إليها بوابات وساحات تستوعب الطائرات العملاقة مثل A380. • (94) جسراً متحركاً لخدمة الطائرات من مختلف الأحجام بمعدل جسرين لكل بوابة.

• (5) صالات لركاب الدرجة الأولى ودرجة الأعمال (2) منها للمسافرين على الرحلات الدولية المغادرة و(2) للمسافرين على الرحلات الداخلية، أما الخامسة فهي للمسافرين المواصلين على رحلات دولية وداخلية.

• برج مراقبة بارتفاع (136) م وبذلك يصبح أحد أعلى أبراج المراقبة في العالم. • (27987) م2 داخل مجمع الصالات للاستثمار التجاري.



أهداف الهيئة من وراء التوجه للخصخصة هو زيادة الكفاءة والفاعلية وتحسين مستوى الخدمات المقدمة للمسافرين





(14) مترا وقطر (10) أمتار من أجل ربط المشروع ذهنياً ببيئة جدة البحرية، وهذه من الجوانب التجميلية التي يمكن للمسافر الاستمتاع بمشاهدتها مما يجعل المرور بالمطار تجربة فريدة كما أن ذلك سيسهم في جعل المطار الجديد تحفة معمارية ومعلماً بارزاً لمدينة جدة إن شاء الله، أما فيما يخص التقنية فإن الأنظمة التي يتم تركيبها في المطار الجديد مثل الأنظمة المتعلقة بالسلامة والأنظمة الملاحية وأنظمة تزويد الطائرات بالوقود وأنظمة نقل الأمتعة وأنظمة مخاطبة الجمهور وغيرها فهي من أحدث التقنيات التي وصلت إليها التكنولوجيا اليوم، والتي من بينها أنظمة تعمل بشكل ذاتي مثل كونترات الخدمة الذاتية.

الاحتياجات البيئية

مراعاة البيئة كانت من أولوياتنا إذ روعيت الاحتياجات البيئية أثناء مراحل التصميم. ومن ثم في مرحلة التنفيذ، فعلى سبيل المثال لا الحصر مياه الصرف الصحي المعالجة سوف تستخدم في تبريد مراكز الأحمال والري ومراحيض دورات المياه، كما يتم اختيار المواد الإنشائية والكهربائية الصديقة للبيئة، حيث تم اعتماد الإنارة — في الصالات وساحات المطار — التي تستخدم تكنولوجيا (LED) بدلا من الهالوجين للتخفيف من انبعاث الحرارة وبالتالي توفير في الطاقة والتبريد، علما بأن عمرها الافتراضي يزيد عن عشرين عاما. أضيف إلى ذلك الحدائق والمساحات الخضراء التي سبق الإشارة إليها، كل ذلك سيؤهل المشروع للحصول على الشهادة الفضية من قبل لجنة المباني الخضراء بالولايات المتحدة الأمريكية والتي تُمنح للمشروعات الصديقة للبيئة والتي تسمى بـ (LEEDLeader Ship In Energy and Engineering Design)

س11: فتحت المملكة مجالاً واسعاً أمام القطاع الخاص للمساهمة في التنمية ولدعم وتعزيز العجلة الاقتصادية. وهذا ما يدفع حسب اعتقادنا إلى نهج آلية للشراكة بين القطاعين العام والخاص، فأين تحددون معالمك مجالات الشراكة الإستراتيجية بين القطاعين العام والخاص في منظومة الطيران المدني السعودي والخدمات المرتبطة بها؟

ج11: الهيئة تسعى بشكل جاد إلى فتح فرص الشراكة مع القطاع الخاص في كافة مجالات خدمة الطيران المدني. وتهتم الهيئة بالدرجة الأولى بتحسين مستوى الخدمة المقدمة للمسافرين، والتنافس البناء بين مقدمي نفس الخدمة. وللهيئة تجربة ناجحة متمثلة بمطار الأمير محمد بن عبد العزيز الدولي بالمدينة المنورة الذي أنشئ بأسلوب البناء وإعادة التشغيل (Build Transfer Operate) والمعروف اختصاراً بـ (BTO).

س13: لا يخفى على معاليكم أن اتفاقية دمشق 2004 لتحرير النقل الجوي بين الدول العربية التي حددت الإطار والضوابط والأحكام الكفيلة بحسن تنفيذ آلية التحرير، والتي دخلت حيز النفاذ منذ سنة 2007، لم تعرف طريقها للتطبيق. نود من معاليكم إفادتنا بما ترونه في مستقبل هذه الاتفاقية علماً أن المملكة لم تصدق عليها بعد؟

ج13: إن اتفاقية دمشق قائمة على تنظيم النقل الجوي بين الدول العربية على أساس متحرر. وهذا النهج هو من أهم الأهداف الإستراتيجية للهيئة في الوقت الراهن، حيث أننا بالفعل بدأنا في التطبيق المدروس لهذا النهج، كما أن السياسة الخارجية للمملكة تدعم العمل العربي المشترك. ولكن كما تعلمون فإن المملكة لم تصادق على هذه الاتفاقية بعد باعتبار أن هناك مقومات اقتصادية تكاملية ينبغي توفرها وتحقيقها لضمان تفعيل تطبيق الاتفاقية والمصادقة عليها أو الانضمام إليها. ومتى ما تم ذلك فستقوم الهيئة بلا شك بالاستفادة من الاتفاقية واستثمارها بما ينعكس إيجاباً على النقل الجوي في الدول العربية.

س14: في سياق عملية التحرير، توجهت العديد من الدول ومنها دول عربية نحو سياسة الأجواء المفتوحة عبر عقد اتفاقيات في هذا الشأن. ما موقف المملكة من فتح الأجواء؟ وما هي الانعكاسات والآثار المتوقعة



على مستقبل النقل الجوي بالمملكة عند تطبيق سياسة فتح الأجواء؟

ج14: مما لا شك فيه أن نهج الأجواء المفتوحة هو السائد تطبيقه في العديد من التكتلات الإقليمية المختلفة ضمن الأطر التشريعية لتنظيم النقل الجوي، إلا أن تطبيق ذلك النهج ينبغي أن يكون مقروناً بتدابير تكفل تعزيز قواعد السلامة والأمن علاوة على ضمان المنافسة العادلة لاسيما في ظل الاختلافات الكامنة في الخصائص الاقتصادية والقدرات التسويقية والتشغيلية لشركات الطيران. وهذا وتواصل الهيئة العامة للطيران المدني ضمن خطتها الإستراتيجية الوطنية للنقل الجوي تطبيق نهج التحرير التدريجي للنقل الجوي وصولاً إلى نهج الأجواء المفتوحة في المستقبل القريب ضمن إطار زمني ومرحلي مدروس. ومن ذلك المنطلق فإن الآثار المتوخاة مستقبلاً للنقل الجوي بالمملكة عند تطبيق نهج الأجواء المفتوحة ستساهم في تحقيق رؤية الهيئة التي ترمي إلى تعزيز الدور الفاعل للنقل الجوي كأحد روافد تنمية التجارة والاقتصاد والسياحة وحركة الاستثمارات وتنقل رؤوس الأموال مما سيصب في نهاية المطاف في مصالح المستهلكين ومقدمي الخدمات بتوفير خيارات وبدائل مختلفة للنقل جواً وتسهيل الربط بين أزواج المدن (City Pairs) ومواصلة الرحلات.

س15: تعرف الخطوط الجوية السعودية نهضة جديدة تنطوي على إعادة الهيكلة في سياق تنفيذ خطة تشغيلية مستقبلية. ما هو جديد الشركة في ظل ما يعرفه عالم صناعة النقل الجوي من تحديات؟ وأين وصل تحديث أسطول الشركة؟

ج15: المؤسسة العامة للخطوط الجوية العربية السعودية تشهد حالياً إعادة هيكلة شاملة، وغير مسبوقة، وتجديد للهوية التجارية والثقافة التشغيلية، وذلك عبر برنامج طموح للتحويل، تم إقراره ودعمه من قبل مجلس الإدارة، ويجري تنفيذه في المؤسسة وفي جميع شركاتها ووحداتها الإستراتيجية، وفي مقدمتها شركة الخطوط السعودية للنقل الجوي، وهي الشركة الرئيسة في منظومة شركات المؤسسة.

برنامج التحويل يهدف إلى نقل الخطوط

السعودية إلى المكانة اللائقة بالناقل الوطني للمملكة العربية السعودية يتواكب مع دورها البارز والمؤثر على المستوى الدولي، وذلك عبر مضاعفة إنجازات 70 عاماً خلال 7 أعوام. يتم خلالها مضاعفة الأسطول إلى 200 طائرة، من أحدث ما أنتجته شركتي بوينج وإيرباص، ومضاعفة عدد الرحلات اليومية من 500 إلى 1000 رحلة يومياً، ونقل أكثر من 45 مليون ضيفاً (مسافراً) وكل ذلك يجب أن ينجز قبل نهاية عام 2020م، وقد تم اعتماد خطة إستراتيجية تتضمن العديد من المبادرات التي يجري إنجازها تبعاً لتحقيق النقلة النوعية الكبيرة على مستوى المؤسسة والخطوط السعودية للنقل الجوي والشركات المساندة الأخرى في جميع المجالات التشغيلية والتسويقية والخدماتية مع التوجه نحو التشغيل وفق أسس تجارية.

إن الإدارة التنفيذية للخطوط السعودية تبذل جهوداً كبيرة لإنجاز أهداف ومبادرات برنامج التحويل، حيث تم البدء في ابتعاث المئات من المتدربين لدراسة علوم الطيران والصيانة ضمن اتفاقية تم توقيعها مع وزارة التعليم يبتعث بمقتضاها (5) آلاف متدرب خلال (5) سنوات، كما تم توقيع اتفاقية للاستحواذ على 50 طائرة جديدة من إيرباص تصل طلائعها خلال أغسطس المقبل ويكتمل وصولها في أقل من ثلاث سنوات، وخلال عام 2016م فقط سيتم استلام 29 طائرة جديدة جميعها من بوينج وإيرباص وقد تم يوم 2 فبراير في حفل أقيم بمقر شركة بوينج في سيائل بالولايات المتحدة الأمريكية استلام (4) طائرات عريضة البدن منها (3) طائرات من طراز B787-9 دريملاينر وهي الطائرة التجارية الأحدث ضمن عائلة بوينج والطائرة الرابعة من طراز B777-300ER الحديثة وكلاهما من طائرات المدى البعيد. كما أنجزت الخطوط السعودية العديد من المبادرات في مجالات البنية التحتية والتقنية والخدمات المباشرة والذاتية والإلكترونية وتحديث مكاتب المبيعات الداخلية والدولية، وزيادة السعة المقعدية على القطاع الداخلي، والتوسع في التشغيل التجاري عبر تسيير رحلات مباشرة لوجهات دولية جديدة، حيث تم تحديد (4) جهات للتشغيل خلال عام 2016م بداية بجمهورية المالديف التي بدأت أولى الرحلات المباشرة

إليها من العاصمة الرياض يوم 30 مارس 2016م، ثم ميونخ في الرابع من يوليو والجزائر وأنقرة في الربع الرابع من العام. باختصار، التطوير والتغيير الذي يجري تنفيذه حالياً في الخطوط السعودية لا يمكن اختزاله في إجابة على سؤال واحد، فهو مشروع وطني كبير يجري تنفيذه بدقة ضمن جهود تطويرية شاملة لكامل منظومة الطيران المدني تحت مظلة البرنامج الوطني للتحويل الذي يجري تنفيذه في كافة أجهزة ومؤسسات الدولة، ونحن في مجلس إدارة المؤسسة العامة للخطوط الجوية العربية السعودية على ثقة أن خطوات التطوير والمبادرات التي يتم إنجازها ستمكن الناقل الوطني للمملكة من أخذ مكانه المناسب والمؤثر في صناعة النقل الجوي والطيران التجاري ليس على مستوى المنطقة فقط بل على مستوى العالم.

س16: برزت في الآونة الأخيرة وتيرة متقدمة في تأسيس ناقلات جوية جديد بالمملكة ومنها شركات اقتصادية أو منخفضة التكاليف، على غرار (طيران ناس) الناقل الوطني الاقتصادي هناك كذلك شركات أخرى كنسما للطيران، طيران السعودية الخليجية، طيران المهمل. ما هي الإجراءات والشروط والآليات التي تتيح للراغبين من الخواص في الاستثمار في قطاع النقل الجوي داخل المملكة؟

ج16: تقوم الهيئة العامة للطيران المدني بدراسة طلبات الراغبين في الاستثمار في قطاع النقل الجوي من الناحية الاقتصادية أولاً؛ حيث يتم تقييم الخطط التشغيلية والمالية لمعرفة إذا ما كانت الشركة قد وضعت تكاليف معقولة لما قبل أو بعد التشغيل، أولديها خطط محددة لجمع رأس المال لبدء العمليات التشغيلية. كما تتم دراسة الكفاءة الإدارية للشركة وللمدراء التنفيذيين في الشركة، لتحديد إذا ما كان لديهم ما يكفي من الخبرة التجارية لتشغيل شركات للطيران. ومن ثم تقوم الإدارة الفنية المختصة بدراسة الطلب من الناحية الفنية حيث تتم مراجعة الأدلة التشغيلية والتأكد من أنها تتوافق مع اللوائح التنفيذية الخاصة بسلامة الطيران.

س17: المطارات الدولية السعودية في



حركية دائمة ونشيطة وهناك إلزامية من منظمة الطيران المدني الدولي لترخيص هذه المطارات بما يتماشى مع التشريعات والمقاييس والمعايير الدولية. ما هي جهودكم في سياق التنفيذ الأمثل لترخيص المطارات الدولية السعودية؟ علماً أن المملكة تتواجد في مستوى جد متقدم من مدى الالتزام بمتطلبات الإيكاو لمعايير السلامة والمراقبة.

ج17: أن جميع مطارات المملكة الدولية مرخصة؛ ويجري حالياً إعادة ترخيص جميع المطارات بالمملكة، كما أن جميع المطارات بالمملكة تخضع لعلميات تدقيق مستمرة من قبل المختصين بالهيئة العامة للطيران المدني وذلك للتأكد من مطابقتها للمعايير الدولية.

س18: تستهدف الخطة الاستراتيجية لهيئتك الموقرة ضمن أولوياتها الحفاظ على معايير الأمن والسلامة لقطاع الطيران المدني. فما هي إجراءاتكم التنفيذية لمواجهة التحديات والمخاطر التي قد تهدد أمن وسلامة منظومة الطيران المدني السعودي؟

ج18: تتركز الإجراءات التنفيذية لمواجهة التحديات والمخاطر التي قد تهدد أمن وسلامة منظومة الطيران المدني السعودي لا قدر الله فيما يلي، وذلك على سبيل المثال لا الحصر:

- تطبيق برنامج مراقبة الجودة لأمن الطيران المدني عن طريق المسح والتنقيش الأمني وعمل التجارب الفرضية للتأكد من تطبيق المعايير الأمنية المنصوص عليها في البرنامج الوطني لأمن الطيران.
- المحافظة على أكبر قدر من التنسيق والتفاهم بين الإدارة العامة للأمن والجهات الأمنية العاملة بالمطارات والجهات التشغيلية الأخرى.
- حضور المؤتمرات والاجتماعات وورش العمل المحلية والدولية التي تختص بأمن الطيران.
- المشاركة في صياغة التشريعات والأنظمة الخاصة بأمن الطيران بالتعاون والتنسيق مع الجهات الأمنية والعمل على تحديثها كلما دعت الحاجة.
- المشاركة في اللجان الأمنية لتقييم الأداء الأمني ومعالجة المعوقات واتخاذ الإجراءات الاحترازية لمواكبة مستوى

المخاطر والتهديدات الأمنية، ومن أمثلة ذلك:

- اللجنة الأمنية الإشراقية.
- لجنة تقييم المحطات الخارجية الخطرة.
- لجنة مناطق النزاع.
- اللجان الأمنية التحضيرية في جميع مطارات المملكة.
- الإشراف على تنفيذ البرنامج الوطني لتدريب أمن الطيران بالتعاون والتنسيق مع الجهات التدريبية والأمنية.

س19: يتمثل العصب الفني للطيران المدني في خدمات الملاحة الجوية التي تعرف يوماً عن يوم بروز تكنولوجيا دقيقة في تدبير إدارة ومراقبة الحركة الجوية بما يسير الأنظمة المستقبلية للملاحة الجوية عبر الأقمار الصناعية. إن المجال الجوي الشاسع للمملكة يستدعي جهوداً مضاعفة لإدارة الحركة والمراقبة الجوية، فما هي التدابير المتخذة والآليات المصاحبة للحفاظ على نظامية الحركة الجوية وسلامتها في الأجواء والمطارات السعودية؟

ج19: إن الموقع الجغرافي المميز للمملكة العربية السعودية الذي يربط الشرق بالغرب، إضافة إلى المجال الجوي السعودي الشاسع تطلب إنشاء بنية تحتية موثوقة وآمنة بإذن الله في جميع المجالات المتمثلة في (الاستطلاع، الملاحة، الاتصالات، وتوفير أنظمة حديثة لإدارة الحركة الجوية) ونظراً لتنامي الحركة الجوية في العالم وبالأخص على مستوى الشرق الأوسط، وانطلاقاً من هدفنا المتمثل في تحقيق رؤيتنا لتقديم خدمات ملاحة جوية مميزة، فقد قامت الهيئة بتوفير نظام لمراقبة أداء منظومة نظام الملاحة الجوية للأقمار الصناعية والذي يعتبر الأول من نوعه في المنطقة ليكون نقطة البداية في تقديم خدمات ملاحة جوية عبر الأقمار الصناعية بشكل آمن إضافة إلى وجود خطة لتوفير تغطية استطلاعية لمنطقة الربع الخالي عن طريق نظام بث استطلاعي تلقائي ADS-B كما أنه جاري العمل حالياً على تطوير شبكة الطرق الجوية والأخذ في الاعتبار متطلبات مستخدمي الأجواء وتقليل التأثير السلبي على البيئة.

س20: أصبح موضوع حماية البيئة

من الآثار السلبية الناتجة عن أنشطة النقل الجوي، من ضمن أولويات مجتمع الطيران المدني الدولي. نود من معاليكم إفادتنا بما ترونه من إجراءات للتعامل مع هذا الموضوع في ظل تضارب المواقف خاصة من الجانب الأوروبي الذي حدد سياسته وفق مصالحه في شأن تجارة الانبعاث؟

ج20: إن حماية البيئة مطلب مشروع وواجب وطني لكل الدول والمجتمعات، وفي إطار منظومة الدول وما يمثلها من هيئات ومنظمات إقليمية تبذل المملكة العربية السعودية كل ما في وسعها لتحقيق ذلك ضمن مصالحها وخططها التنموية. إن نسبة الانبعاثات من أنشطة النقل الجوي لا تصل إلى 2% من مجموع الانبعاثات الصادرة من الأنشطة البشرية على الكوكب، ورغم صغر هذه النسبة المئوية إلا أن هناك جهوداً مبدولة لخفض تلك الانبعاثات عبر الاستثمار الأمثل للتقنية والتكنولوجيا الحديثة وتطبيقاتها التي تسهم في الحد من الانبعاثات، وقد يتحقق ذلك من خلال إعادة هيكلة المجالات الجوية وتقسيم الطرق الجوية مما يؤدي إلى خفض الأوقات اللازمة لتحليق الطائرات أو حتى حركتها على أرض المطار.

وهناك اتجاهات أخرى لمعالجة هذه الظاهرة من خلال أفكار قد تكون جيدة ولكنها مجال بحث ومداومات في المؤتمر الإطاري لتغير المناخ (UNFCCC) حيث تركز على الاتجار بالانبعاثات وشهادات الكربون والتركيز على آليات السوق. ومن المتوقع الخروج بتوصيات ترضي الجميع في اجتماعات الجمعية العمومية القادمة لمنظمة الإيكاو وأواخر العام الحالي 2016م.

س21: إن مستقبل الطيران المدني العربي مرهون بأجياله المقبلة المؤهلة والمتدربة والمتخصصة في مهن الطيران المتعددة، ونسجل للمملكة اهتمامها البالغ في مجال سياسة التكوين والتدريب. فأين تتجلى ركائز سياسة التكوين والتدريب للطيران المدني في المملكة؟ والدور الذي تلعبه الأكاديمية السعودية للطيران المدني في تأهيل الموارد البشرية اللازمة للقطاع؟

ج21: إن إجابتي على السؤال (5) يغطي هذا الموضوع أيضاً.

س22: جوهر سياسة النقل الجوي يتمثل في التعامل مع الراكب (المسافر)، لتكون



الدور الذي قامت به المملكة العربية السعودية تجاه الهيئة منذ تأسيسها، وعبر جميع المراحل التي مرت وتمر بها الهيئة، وذلك ضمن الجهود التي تبذلها حكومة المملكة العربية السعودية في دعم العمل العربي المشترك على كافة الأصعدة.

إن قطاع الطيران المدني وصناعة النقل الجوي في تطور ونمو مستمرين، ولا مجال للتراخي أو التباطؤ للحاق بالركب. وإن التكتلات الإقليمية والعمل الجماعي يعدان من أهم السبل التي تساهم في ضمان مواكبة المتطلبات الضرورية للحفاظ على أمن وسلامة وفعالية النقل الجوي في المنطقة. وكما هو معلوم فإن جميع الدول الأعضاء في الهيئة العربية للطيران المدني هم أعضاء في منظمة الطيران المدني الدولي (الإيكاو)، وعلينا جميعاً، دولاً ومنظمات إقليمية، مواصلة أنشطتنا وسياساتنا بما يتماشى ويكمل الجهود المبذولة في منظمة الإيكاو، الأمر الذي سيعزز من دور الهيئة العربية للطيران المدني.

س24: بعد الشكر الجزيل لمعاليتكم على أجوبتكم القيمة في هذا الحوار، هل من كلمة أخيرة؟

ج24: إن الدراسات العالمية الموثوقة والتي صدرت عن الهيئات المتخصصة في مجال الطيران المدني وعلى رأسها الاتحاد الدولي للنقل الجوي (أياتا)، تشير إلى أن الإقبال على السفر جواً في منطقة الشرق الأوسط وشمال إفريقيا سيزداد بشكل مضطرب في السنوات القادمة، إذ ستشهد المنطقة نمواً بمعدل سنوي يبلغ 4.9% وزيادة بنحو 237 مليون مسافر سنوياً، على المسارات الجوية في المنطقة حتى العام 2034، وذلك بعد أن سجلت نمواً بلغ أكثر من 13% خلال عام 2014، وانطلاقاً من تلك الحقائق وما تنطوي عليه من تحديات فإن علينا في الدول العربية أن نولي قطاع الطيران المدني أهمية تتناسب مع حجمه وأهميته لمواكبة تلك التحديات بل والتغلب عليها. ولاشك أن ما ينبغي فعله وتحقيقه يطول شرحه، ولكني هنا أشير إلى أهمية وضرورة تعزيز التعاون بين الدول العربية في مجال الطيران المدني، وذلك بالتنسيق ما بين الدول لتطبيق أعلى معايير السلامة الجوية وتحسين أداء الحركة الجوية، والعمل على تحقيق نسب عالية من الإشغال لشركات الطيران في المنطقة علاوة على ضرورة التوسع في مشروعات الطيران والاستثمارات في هذه الصناعة الهامة.

له أولوية وحقوق توفر له الأمن والسلامة والرعاية. ما هي مرئيات معاليتكم للتعامل الأمثل مع موضوع حماية المستهلك؟

ج22: إن محور الارتكاز في الهيئة العامة للطيران المدني بالمملكة العربية السعودية هو الراكب (المسافر)، وحرصاً من الهيئة لتقديم أفضل الخدمات للمسافرين ولحفظ حقوقهم فقد أنشأنا إدارة متخصصة بمسمى إدارة حماية العملاء (المستهلك) تماشياً مع توجهات منظمة الطيران المدني (الإيكاو) والتي قامت بإنشاء مجموعة من المبادئ التي تعطي الحق للمسافرين بالرعاية في حال تأخر أو إلغاء رحلاتهم، وكذلك حق الاهتمام بنوحي الاحتياجات الخاصة أثناء سفرهم. وكانت المملكة العربية السعودية من أوائل الدول العربية التي قامت بإصدار لائحة تنفيذية لحماية العملاء (المستهلك) والتي اعتمدت بقرار من مجلس إدارة الهيئة العامة للطيران المدني في 1/8/1431هـ، وقدمت هذه اللائحة للهيئة العربية للطيران المدني كنموذج إرشادي يمكن للدول العربية الاستفادة به في وضع أنظمتها الخاصة بحقوق المسافرين.

وكانت الهيئة العامة للطيران المدني سباقة في ذلك لتحقيق التوازن بين حقوق الناقل الجوي والمسافر، وتعتبر إدارة حماية العملاء صاحبة الاختصاص في تطبيق وتفسير أحكام هذه اللائحة ووضعها موضع التنفيذ والإشراف على تنفيذها وهي صلة الوصل بين الناقل الجوي والمسافر، وتطبق أحكام هذه اللائحة على كل نقل جوي داخلي أو دولي للأشخاص أو الأمتعة أو البضائع في الرحلات القادمة إلى المملكة العربية السعودية أو المغادرة منها فيما لا يتعارض مع أحكام المعاهدات الدولية، مع العلم أن إدارة حماية العملاء بالهيئة العامة للطيران المدني تعاملت مع 1394 شكوى خلال عام 2015م وكانت نسبة رضا العملاء عن الخدمة المقدمة لهم حوالي (97%).

س23: تخطو الهيئة العربية للطيران المدني في توجهها الجديد نحو تطوير العمل والرفع من الأداء، في سياق متطلبات المرحلة، وفي ظل التحديات التي يعرفها عالم صناعة الطيران. وخلال هذه السنة تحتفل الهيئة العربية للطيران المدني بستنها العشرين على تأسيسها. ما هي ارتسامات معاليتكم على الجهود المبذولة لتطوير وتحديث الهيئة العربية للطيران المدني؟ وهل لمعاليتكم من توجهات لتعزيز دور الهيئة؟

ج23: بدايةً، نهني الهيئة العربية على احتفالاتها بالسنة العشرين على تأسيسها، ونتمنى لها المزيد من التقدم والتوفيق. ويعلم الجميع

إن اتفاقية دمشق قائمة على تنظيم النقل الجوي بين الدول العربية على أساس للتححر وهذا النهج من أهم الأهداف الإستراتيجية للهيئة راهنا.





نبذة عن

سعالي الأستاذ سليمان
بن عبد الله الحمدان

أصدر خادم الحرمين الشريفين، الملك سلمان بن عبد العزيز آل سعود، أمراً ملكياً بتعيين الأستاذ سليمان بن عبد الله الحمدان وزيراً للنقل بالمملكة العربية السعودية.

وشغل معالي الأستاذ سليمان بن عبد الله الحمدان منصب رئيس الهيئة العامة للطيران المدني، حيث يتمتع بثروة من المعرفة والخبرات في قطاع الطيران بالمملكة العربية السعودية. ويعد الحمدان من بين أهم كبار المسؤولين التنفيذيين في المملكة العربية السعودية، ويتمتع بخبرات متعددة في قطاع الطيران تشمل مجالات القيادة والإدارة، والمالية والتخطيط الاستراتيجي والتطوير.

وقبل انضمامه إلى الهيئة العامة للطيران المدني، شغل الحمدان منصب رئيس مجموعة ناس القابضة ورئيسها التنفيذي، حيث نجح في قيادة فريقه الإداري الذي ساهم في تحقيق المجموعة لنتائج إيجابية على مدى السنوات الست التي تولى فيها هذا المنصب.

يتمتع الحمدان بقاءمة متميزة من الإنجازات في القطاع المصرفي السعودي، حيث عمل بالبنك السعودي البريطاني (ساب) لمدة 23 سنة شغل خلالها عدة مناصب آخرها نائب المدير العام وكان مسئولاً عن مراقبة كافة الإدارات التي بها ارتباط مباشر بالعملاء، وبينها الخدمات المصرفية للشركات والخدمات المصرفية التجارية، والخدمات المصرفية الخاصة والخدمات المصرفية المؤسسية، وكافة شبكة فروع البنك، ومدير إقليمي في ثلاث مناطق، وقنوات التوزيع عن بعد وكافة شرائح التسويق للأفراد والتي تضمنت البطاقات الائتمانية وبطاقات الدفع وإدارة النقد والخدمات التجارية.

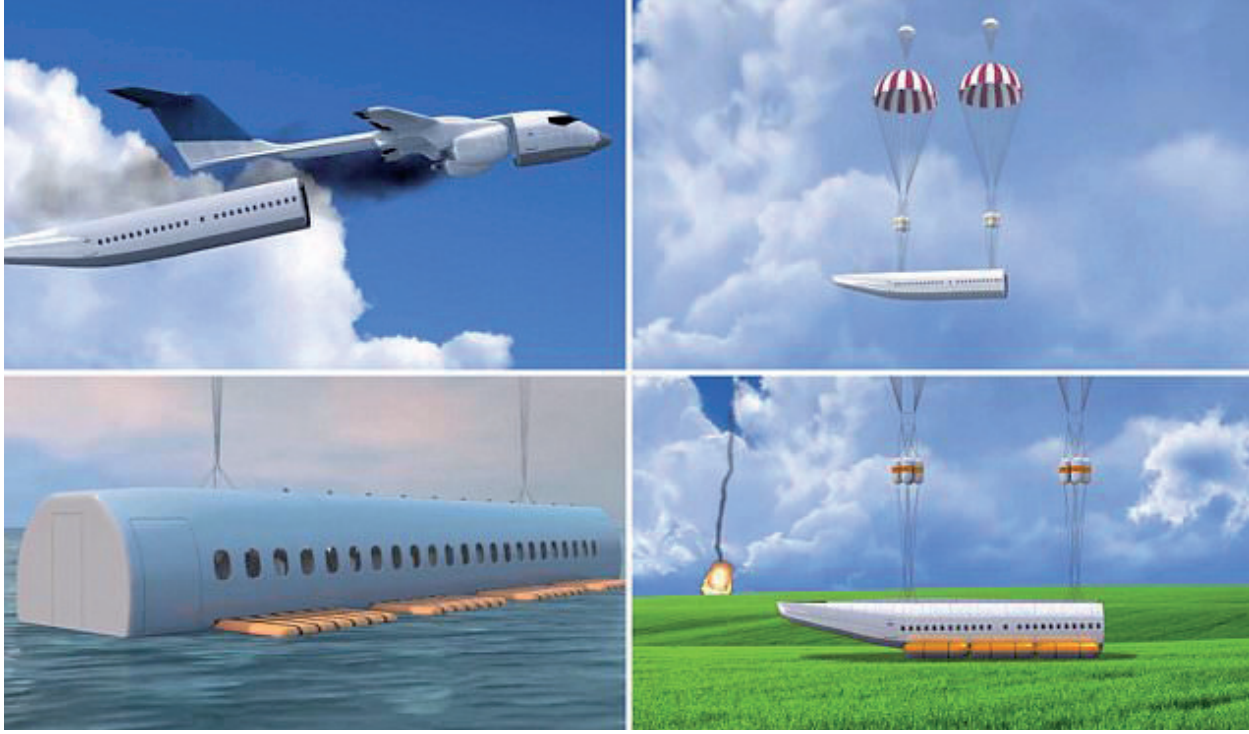
وقد أكتسب الحمدان خلال عمله ببنك ساب خبرة شاملة في مجال الموارد البشرية والخدمات المصرفية للأفراد، الأمر الذي مكّنه من قيادة مجموعة ناس القابضة. وكان الحمدان قبل انضمامه إلى ساب قد عمل بصندوق التنمية السعودي في عدد من المناصب بإدارات القروض والتمويل والاستثمار.

ويشغل الحمدان حالياً منصب رئيس مجلس إدارة الخطوط الجوية العربية السعودية، وهو كذلك عضو بمجلس إدارة بنك الخليج الدولي في البحرين.

يحمل الحمدان درجة الماجستير في إدارة الأعمال متخصصاً في الإدارة والتنظيم والتسويق من جامعة نيوهيفين بولاية كونيتكت في الولايات المتحدة، إضافة إلى شهادات متعددة من دورات تدريب على مستوى عال، مثل برنامج إنسيدر للإدارة الإستراتيجية للخدمات، وبرنامج الإدارة المتقدمة بجامعة هارفارد، وإدارة الموارد البشرية بجامعة ولاية بنسلفانيا.



تصميم الطائرات لانقاذ حياة الركاب



هوائية تساعد بالطفو، إلا أن تاتارينكو تلقى العديد من الإنتقادات حول الموقع الذي تهبط فيه الطائرة، فقد لا تبلغ موقعا مسطحا كما يظهر الفيديو، فماذا لو هبطت كابينة المسافرين على منطقة جبلية مثلا؟ أو حتى بين المناطق السكنية؟

وكان هنالك تعليق آخر، قال فيه أحد المستخدمين: إن الفكرة بأسرها تضعف من الهيكل الأساسي للطائرة خلال التحليق، إذ ستتواجد مفاصل وبراعي وإمدادات للوقود، لتحدث فراغا ونقاط ضعف في هيكل كان كاملا.

من جهة أخرى رأى البعض بأن عدد الوفيات في مجال الطيران في عام 2014 (الذي اعتبر عاما مأساويا للطيران) بلغت 641 وفاة من بين 3.3 مليار مسافر في العام ذاته، واقتراح البعض بأن تتوجه الإستثمارات للحالات الطبية التي قد تبلغ فيها أعداد الوفيات حدا كبيرا.

ويبدو ان التصميم الجديد يأتي تطورا لتصميم سابق للمخترع الأوكراني تاتارينكو في عام 2013 ولم ينجح في استقطاب المهتمين في ميدان صناعة الطائرات التجارية

حاليا يبحث عن مستثمر لمشروعه الجديد. حيث أن براءة الاختراع تستند الى حلول التصميم في بناء هيكل الطائرة بالاستفادة من نجاح هياكل طائرات النقل العسكري، وعن طريق استخدام التكنولوجيا الحالية من مواد ألياف كيفلر Kevlar وألياف الكربون المركبة في بناء جسم الطائرة، والأجنحة، والقابلات، ومجموعة الذيل أثناء التصميم، حيث تسمح للتعويض جزئيا عن منظومة نظام المظلات المرفقة بها بسبب زيادة وزن الطائرة.

ولتكوين فكرة عن المبلغ الحقيقي المطلوب، فهو بالتأكيد لن يكون ضئيلا، إذ تنفق شركات الطيران ما بين 100 مليون دولار و350 مليون دولار على كل طائرة، هذا عدا كلفة صيانتها، وسيكون من الصعب أن يقوم تاتارينكو بإقناع شركات الطيران باستبدال أسطولها الناجح بفكرة جديدة لم يثبت صحتها بعد.

ومشكلة الهبوط تعد نقطة أساسية، ورغم أنه أظهر حالة الطوارئ خلال التحليق فوق المياه وتمكن الكابينة من الحصول على سادات

تعددت الأفكار المطروحة لتتخيل طائرات المستقبل، فهناك تلك التي تعمل بالهيدروجين أو أخرى تعمل على إصلاح أعطالها ذاتيا وغيرها، لكن هذه الطائرة بالذات يمكنها أن تحمل أملا لجميع الحوادث التي بدأنا نشهدها في السنوات الماضية.

إذ قدم المخترع الأوكراني فلاديمير تاتارينكو Vladimir Tatarenko تصميم لطائرة يمكنها أن تحافظ على حياة المسافرين، بكابينة مسافرين يمكنها أن تنفصل عن الطائرة في حالة وقوع أي حادث يهدد حياة من فيها Aircraft with a capsule to save passengers.

إذ يمكن للطيار أن يشرف على فصل كابينة المسافرين مع قسم الشحن بضغط زر واحدة في الحالات الطارئة، وتمكن المسافرين من الهبوط بسلام بإطلاق مظلات موصولة بالكابينة.

لكن يبدو أن الطيارين لن يحالفهم الحظ في السلامة، إلا أن الفكرة لقيت اهتماما منذ الشهر الماضي عندما نشر تاتارينكو مقطع فيديو يوضح طريقة تركيب اختراعه، وهو



16.3 مليار دولار العوائد المحتملة لتحسينات المراقبة الجوية في الشرق الأوسط



الهيئة العربية للطيران المدني وإدارة الحركة الجوية في المنطقة العربية

تبنت الإدارة العامة من خلال لجنة الملاحة الجوية بالهيئة مشروع لإدارة الحركة الجوية ATFM بالاشتراك مع شركة إيرباص لتصنيع الطائرات وقد بدأت المرحلة الأولى وهي دراسة الجدوى بتكلفة قدرها 500 ألف دولار، وسوف تنتهي الدراسة بنهاية النصف الأول من عام 2016 لتبدأ بعدها مرحلة التنفيذ والتي من المتوقع بنهاية هذا المشروع المخطط له أعلاه أن يعود بالفائدة على الدول العربية بالمنطقة وتسيير حركة الطائرات ومجابهة الازدحام في المجال الجوي.

كشف تقرير صدر بمبادرة من شركة ناتس NATS العالمية المتخصصة في إدارة الحركة الجوية أن اقتصادات منطقة الشرق الأوسط يمكنها الاستفادة من أكثر من 16 مليار دولار أميركي على المدى السنوات العشر القادمة من خلال إجراء تحسينات في مراقبة الحركة الجوية. وجاء التقرير الذي يعتبر الأول من نوعه حول تأثير الاستثمار في مراقبة الحركة الجوية إقليمياً تحت عنوان « الفوائد الاقتصادية الناتجة عن إجراء التحسينات في مراقبة الحركة الجوية في الشرق الأوسط »، الذي يبين أن أساطيل الطائرات في منطقة الشرق الأوسط ستتمو بمعدل سنوي يزيد على 10% خلال العقد المقبل ومع الازدحام المتزايد الذي تتعرض له الأجواء الإقليمية للمنطقة فمن الممكن توفير 16.3 مليار دولار من المنافع الاقتصادية من خلال تجنب تضاعف معدل التأخير في الرحلات.





الأكاديمية المصرية لعلوم الطيران Egyptian Aviation Academy



الكلية المصرية للطيران (mfc)

منذ أكثر من ثمانين عاما خرجت مدرسة مصر للطيران للوجود في يوم 7 مايو 1932 وذلك بصدر المرسوم الملكي بإنشاء شركة مصر للطيران والتي تحمل اسم مصر و علمها ولقد فتحت المدرسة آنذاك ابوابها للطلبة في 7 يونيو عام 1932 بمقرها بمطار المازة ؛ ومنذ ذلك التاريخ ومعهد مصر للطيران مستمر في اداء رسالته السامية في تخريج الطيارين (مصريين / وافدين) حتى صدرالقرار الجمهورى رقم (2935) لعام 71 بإنشاء هيئة المعهد القومى للتدريب على اعمال الطيران المدنى وانضمام معهد مصر للطيران إليها .
وخلال عام 2007 قامت الكلية المصرية للطيران بالتنسيق مع سلطة الطيران المدنى المصرى (E.C.A.A) وتحت إشراف المنظمة الدولية للطيران المدنى لتكون الكلية المصرية للطيران مركزا إقليميا معتمدا من المنظمة الدولية للطيران المدنى بمنطقة الشرق الاوسط و أفريقيا وذلك طبقا لأحدث برامج التدريب العالمية فى مجال الطيران .
تقدم الكلية جميع برامج الطيران والتي تشمل طيار خاص، طيار آلى ، طيار تجارى ، طيار خط جوى ، متعدد المحركات ، معلم جوى وهى برامج تدريبية قياسية ومعتمدة تقدم من خلال أكفا المدربين وباستخدام أحدث محاكيات الطيران وأحدث الطائرات بما فيها الطائرات النفاثة الخفيفة.

كلية المراقبة الجوية (ATTCC)

كلية المراقبة الجوية من الكليات الرائدة المتخصصة فى مجال تأهيل ضباط المراقبة فى مصر والشرق الأوسط وأفريقيا .
وقد بدأ التدريب منذ عام 1963 وتقوم باعداد وتدريب ضباط المراقبة الجوية المؤهلين لادارة الحركة الجوية وكذلك الكوادر الاخرى فى مجالات خدمات الحركة الجوية وذلك طبقا للمعايير الدولية المنصوص عليها بواسطة المنظمة الدولية للطيران المدنى (ICAO) .
وتتضمن الدراسة بالكلية:
جميع الدورات والإجازات فى مجالات خدمات الحركة الجوية (المراقبة الجوية، عمليات الاتصالات ، خدمة معلومات الطيران، النقل الجوى) .





الأكاديمية المصرية لعلوم الطيران Egyptian Aviation Academy



يشغل خريجو الكلية أفضل المواقع في جميع مطارات ومراكز ادارة الحركة الجوية في جمهورية مصر العربية ويقودون العمل ببراعة واقتدار من خلال منظومة متكاملة لتأمين سلامة ادارة الحركة الجوية المدني، ويقوم بتدريس المواد العلمية والتدريب العملي نخبة من الأساتذة والمدرسين والحاصلين علي أعلى الدرجات العلمية والفنية والتخصصية سواء من الجامعات المصرية او الاجنبية. بالإضافة الى نخبة كبيرة من المراقبين الجويين الخبراء في مجال المراقبة الجوية وذلك من خلال المناهج التدريبية القياسية المعتمدة وطبقا لمتطلبات المنظمة الدولية للطيران المدني. لقد تم تطوير الكلية من خلال تميزها باحدث اجهزة التدريب و معامل محاكاة ادارة الحركة الجوية و التي تتماشى مع احدث التقنيات المتاحة دوليا لتصبح بذلك واحدة من افضل الكليات المتخصصة في مجال ادارة الحركة الجوية.

كلية الدراسات المتخصصة (CAMTC)

كلية الدراسات المتخصصة هي أحد كليات الأكاديمية المصرية لعلوم الطيران وقد تم اعتمادها كمركز للتميز من قبل منظمة الطيران المدني الدولي .

- أنشئت كلية الدراسات المتخصصة بالأكاديمية المصرية لعلوم الطيران عام 2006 لخدمة مجتمع الطيران.
- كلية الدراسات المتخصصة تساعد على تطوير المعرفة بالعمل الخاص بمجال الطيران عن طريق البحث والتدريب.
- تعمل الكلية أيضاً مع مختلف الأكاديميات والخبراء الذين يعملون مع شركات الطيران في مختلف أنحاء العالم للتأكد على أن برامجنا التدريبية محدثة طبقاً لأخر المستجدات العلمية.
- تقدم الكلية برامجها القياسية المعتمدة في مجالات طب الطيران وعمليات وإدارة المطارات والطيران، الترحيل الجوي، صيانة الطائرات، صيانة وهندسة المطارات وصيانة الالاسلكي.

- اول اكااديمية للطيران بافريقيا والشرق الاوسط 1932
- تستخدم احدث الطائرات بما فيها الطائرات النفاثة الخفيفة وتنفرد بذلك على المستوى الاقليمي
- الاكاديمية تمنح درجة البكالوريوس والشهادات المتخصصة في الطيران والمراقبة الجوية وصيانة الطائرات
- برامج تدريبية قياسية معتمدة واكفاً للمدربين

Tel: +202-38285500 EXT: 348

مطار أكتوبر - طريق الواحات

www.eaaegypt.com



تراجع حوادث الطيران في 2015

قال الاتحاد الدولي للنقل الجوي (إياتا) إن عدد حوادث الطيران وحالات الوفاة الناجمة عنها، تراجع في العام 2015 م، بالمقارنة مع العام السابق، كما أنها أقل من متوسط الحوادث التي وقعت خلال الخمس سنوات الأخيرة، مما يجعل العام 2015 م، «سنة أمانة بشكل غير عادي»، على حد وصفه. وقال أحدث تقرير سنوي لإياتا بشأن سلامة الطيران: إن نحو 68 حادثاً وقع العام الماضي، مقابل 77 في العام 2014 م، ومتوسط سنوي بلغ 90 حادثاً خلال الخمس سنوات الأخيرة، ومن بين الحوادث التي وقعت العام 2015 م، أدت أربعة حوادث منها إلى سقوط قتلى مقابل 12 قبل عام. وقال توني تيلر المدير العام وكبير المسؤولين التنفيذيين لإياتا: «فيما يتعلق بعدد الحوادث القاتلة، لقد كانت سنة أمانة بشكل غير عادي». وقالت إياتا، التي تمثل نحو 260 شركة طيران أو 83 في المئة من حركة المرور الجوي العالمية: إن الحوادث التي شملها التقرير قتل فيها 136 شخصاً، بتراجع عن 641 شخصاً في 2014 م، و 504 أشخاص في متوسط خمس سنوات.

ابتكار جديد للوقاية من أي انفجار داخل وحدة تخزين الأمتعة بالطائرات

نجح فريق دولي من العلماء في ابتكار شبكة واقية يتم تركيبها داخل وحدة تخزين الأمتعة بالطائرات ، لاحتواء أي انفجار ناجم عن أي شحنة ناسفة قد تكون موضوعة داخل حقائب المسافرين وتتألف التقنية الجديدة من عدة طبقات من الأنسجة والألياف والدروع التخليقية السمكية شديدة المتانة التي تتميز بتحمل الحرارة والصدمات المستخدمة في صناعة الفضاء، وتمت تجربتها بنجاح خلال تنفيذ تفجير تم التحكم فيه داخل وحدة تخزين الأمتعة لاختبار التقنية الجديدة. وقال اندرو تياس من إدارة الهندسة المدنية والإنشائية وكبير المشرفين على الابتكار بجامعة شيفيلد: إن هذه التقنية ذات مرونة فائقة لاحتواء أي انفجار وضمان عدم تناثر الشظايا الناجمة عنه، مشيراً إلى أن التقنية شبيهة بغشاء واق شديد التحمل بدلاً من جدران وحدة تخزين الأمتعة التي قد تتصدع بسبب الانفجار.

تضارب الحرية الشخصية (الطبية) للطيارين مع الحريات العامة



إعداد
د خالد أحمد غريب
خبير منظمة الطيران المدني الدولي
ICAO سلطة الطيران المدني السوداني

في كلا البلدين يجدد الطيار رخصته من الدرجة الأولى كل 6 أشهر أو 12 شهراً حسب عمره ومهنته، وفي المملكة العربية السعودية، تُتبع إجراءات مماثلة. وبناء على ما سبق فإن هناك نقاط ضعف منها:

في أمريكا كثير من شركات الطيران لديها قسم طبي، لذلك يقوم الطيار أو مساعده باختيار طبيب مفوض بعيد عن منطقته السكنية، ولو قام الطبيب المفوض برفض منح الرخصة الطبية، فإن خطاب الإيقاف يُرسل للطيار وإخطار FAA ولا تُرسل صورة منه لشركة الطيران، وهنا مربط الفرس.

إن حادثة طائرة German Wings طرحت عدة أسئلة، فعلى من تقع المسؤولية في حالة منح الطيار أو مساعده الرخصة الطبية بدون التأكد من سلامته الصحية والنفسية بشكل خاص؟ وهل يجب اقتسام هذه المسؤولية بين الطيار وسلطة الطيران المدني عندما تكون السلطة على علم بحالة الطيار الصحية؟ وماذا عن شركات الطيران؟ وكم من المعلومات يستوجب على شركات الطيران معرفتها عن حالة الطيار الصحية؟

شركات الطيران تأخذ على محمل الجد المعلومة الصحية لموظفيها إذا أتضح أن أحد طيارها يعاني من اضطراب نفسي، والمحكمة العليا في كندا حكمت بأن شركة الطيران يجب أن تتدخل إذا علمت بأن أحد الموظفين يعاني من اضطراب نفسي.

والسؤال هل تحمل شركات الطيران المسؤولية عند حدوث كارثة تسبب فيها الطيار، إذا لم يكن لديها علم بحالته النفسية؟

إن عدم معرفة شركات الطيران بحالة ملاحيها النفسية، لن يعفيها عندما يقاضها أهالي الضحايا كما حدث في حالة الطائرة الألمانية.

وماذا عن دورنا نحن العرب؟ إن مثل هذه المعضلات القانونية يمكن أن تدرس وتحل بواسطة الهيئة العربية للطيران المدني، ونأمل منها أن تفعل ذلك.

بعد حادثة طائرة A320 المملوكة لخطوط German Wings، والتي أظهر التحقيق أن مساعد الطيار كان يعاني من اضطراب نفسي دفعه للانحار وإزهاق أرواح المسافرين، برز تضارب مفهوم الحرية الشخصية (الطبية) للطيارين مع الحريات العامة للمجتمع، فيما نصت المادة 17 من لوائح الأمم المتحدة والمتعلقة بالحقوق المدنية والسياسية أنه لا يجوز المساس بهذه الحقوق. وهنا يُطرح سؤال: لماذا يتميز الطيارون بحريتهم الشخصية (الطبية) على المهن الأخرى؟ وهل حان الوقت للحد من هذه الخصوصية؟

عند مقارنة أوضاع الطيارين في كل من الولايات المتحدة وكندا، وهما من الدول الرائدة في مجال التشريع، ففي كلا البلدين يحق للجميع التمتع بالخصوصية الطبية، ولا يحق للطبيب أن يفصح عن حالة المريض إلا في حالات ثلاث (موافقة المريض، بقوة القانون، إذا ما شك مرضه ضرراً متوقعاً على المريض أو على غيره).

وكانت كندا سباقة في إلغاء هذه الخصوصية، إذ نصت المادة 605 من قانون الملاحة أن هذه الخصوصية تؤول إلى وزير النقل، ومن ثم يستوجب على الطبيب المعالج إخطار المستشار الطبي لوزير النقل بأن لدى الطيار أو مساعده مشكلة طبية قد تهدد سلامة الطيران.

أما في الولايات المتحدة، فعند الكشف الطبي لاستخراج رخصة طيار بواسطة طبيب مفوض من FAA، فإن على الطبيب إرسال نتيجة الاختبار إلى FAA.

وفي الحالات المرضية لا يتحتم على الطيار إخطار الطبيب بمهنته، لذلك يمكن للطيار إخفاء مهنته.

وعلى الرغم من أن شركات الطيران تؤمن على موظفيها لكن بوليصة التأمين لا توضح ماهية عمل المؤمن عليه، ومن ثم يمكن أن يكون الطيار مريضاً بحالة نفسية ويتلقى العلاج دون أن يكون المخدم عالماً بحالته النفسية.



اجتماع الجمعية العامة الاستثنائية على المستوى الوزاري بمقر جامعة الدول العربية

انعقدت يوم 24 ديسمبر 2015 بمقر الأمانة العامة لجامعة الدول العربية بالقاهرة دورة استثنائية للجمعية العامة للهيئة العربية للطيران المدني على المستوى الوزاري بمشاركة 19 دولة عربية. وتدارست الجمعية العامة بإسهام موضوع تعديل اتفاقية إنشاء الهيئة وأصدرت قراراً بخصوص الترتيبات الإجرائية والأجندة الزمنية للاجتماعات المتعلقة بتحديد الصيغة النهائية لمشروع اتفاقية إنشاء الهيئة.



الهيئة تنظم ورشة عمل حول تدفق الحركة الجوية



مما يساهم في تحقيق الأهداف المرجوة لخدمة وتطوير منظومة الطيران المدني في الوطن العربي وتنمية وتعزيز أمنه وسلامته. وبالموازاة لذلك نظمت الهيئة العربية للطيران المدني بالتعاون مع المكتب الوطني للمطارات زيارة إلى مقر المركز الوطني لمراقبة سلامة الملاحة الجوية بالنواصر (الدار البيضاء) حيث اطلع المشاركون في الورشة على نشاط المكتب وبرامجه وآليات عمله في شتى مكوناته الإدارية والفنية والتقنية.

السعودية - المغرب - تونس - السودان - الجزائر) بالإضافة للاتحاد العربي للنقل الجوي. وقد تناولت الورشة عدة محاور تدخل ضمن إطار الاهتمامات المطلوبة في سياق المستجدات التي يعرفها مجال إدارة تدفق الحركة الجوية. وقد تم حصر مجموعة من الخلاصات والتوصيات دعت إلى الاستفادة من الخبرات والتجارب المتقدمة في مجال تدفق الحركة الجوية من أجل تخطيط وتحسين الطاقة الاستيعابية وضمان سلامة إدارة الحركة الجوية وانسيابها في المجال الجوي العربي

بالدار البيضاء 1 - 2 مارس 2016

نظمت الهيئة العربية للطيران المدني بالتعاون والتنسيق مع المكتب الوطني للمطارات والمنظمة الأوروبية للمراقبة الجوية وبمشاركة إيرباص بروسكاي، ورشة فنية حول إدارة تدفق الحركة الجوية وذلك يومي 1-2 مارس 2016 بمدينة الدار البيضاء بالمملكة المغربية. وقد عرفت الورشة حضور 40 مشاركا من الدول العربية ممثلة في كل من (مصر -

الهيئة تشارك في اجتماع حوارات الإيكاو بشأن البيئة



شاركت الإدارة العامة للهيئة في الجولة الثانية من حوارات الإيكاو وبشأن التدابير القائمة على آليات السوق لمعالجة انبعاثات الغازات التي انعقدت يومي 20-21 مارس 2016، بمقر المكتب الإقليمي للإيكاو بالشرق الأوسط بالقاهرة وترأس الاجتماع مندوب جمهورية مصر لمجلس الإيكاو وبحضور مدير النقل الجوي بالإيكاو (مؤطر الدورة)، وكان الهدف من الاجتماع هو التعرف أكثر على مواقف المشاركين بخصوص موضوع تدابير آليات السوق لمعالجة والحد من انبعاثات الطيران.

الهيئة تحضر في أشغال ملتقى المنظمات العاملة في مجال النقل

شارك خبير النقل الجوي بالهيئة العربية للطيران المدني في فعالية ملتقى المنظمات والاتحادات العربية العاملة في مجال النقل الذي نظّمته الأمانة العامة لجامعة الدول العربية بالقاهرة بتاريخ 29 فبراير 2016، بحضور المنظمات والاتحادات العربية العاملة في مجال النقل وترأس الملتقى سعادة الدكتور محمد بن إبراهيم التويجري الأمين العام المساعد للشؤون الاقتصادية. وتداول الاجتماع بخصوص النقل الجوي مواضيع همت توسيع المجال الجوي العربي وموضوع حماية حقوق المسافرين وبروتوكول 2014 بشأن الحد من ظاهرة الأشخاص المشاغبين على متن الطائرات بالإضافة إلى مستجدات موضوع بيئة الطيران.

الهيئة تشارك في ورشة عمل حول أمن الطيران في باريس

بدعوة من اللجنة الأوروبية للطيران المدني شارك خبير أمن الطيران والبيئة بالهيئة في ورشة العمل حول التهديدات الناشئة وتحديات أمن الطيران وذلك خلال الفترة 30-31 مارس 2016، والورشة تندرج في إطار مشروع أوروبي متكامل حول أمن الطيران بالمنطقة الإفريقية وشبه الجزيرة العربية، وحضر الاجتماع بالإضافة لممثلي دول الاتحاد الأوروبي، وممثلي المجموعة الاقتصادية لدول غرب إفريقيا والأفكافك وترأس الاجتماع السيد/ كليف رايت من قسم النقل الجوي البريطاني.

دولة الكويت تنضم للهيئة العربية للطيران المدني

صدر القانون رقم 106 لسنة 2015 بشأن الموافقة على وثيقة انضمام دول الكويت إلى اتفاقية الهيئة العربية للطيران المدني. وبهذه المناسبة تتقدم الهيئة العربية للطيران المدني بأصدق ترحيب لدولة الكويت الشقيقة في بيت الطيران العربي، مما يدعم مسيرة الهيئة في سبيل تعزيز وتطوير قطاع الطيران العربي وتنميته.





ARAB AVIATION



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



Our contact: acac.magazine@acac.org.ma www.acac.org.ma



أبرز سمات النقل الجوي لعام 2015:

استمرار نمو الحركة وتحقيق شركات الطيران لأرباح غير مسبوقة

وهي زيادة بنسبة 12.1 % مقارنة بعام 2014، كما أن إقليم أمريكا الشمالية، الذي سجل هو الآخر نسبة 14 في المائة من حصة الركاب الكيلومترين الإقليميين على المستوى العالمي، حقق نمواً بنسبة 3.3 %. وقام الناقلون في إقليم أمريكا اللاتينية والكاريبي بإدارة 4 % من حركة الإيرادات للركاب بالكيلومترات عبر العالم حيث سجلوا نمواً بنسبة 7.9 %، أما إقليم أفريقيا، الذي بلغت حصته من حركة الإيرادات للركاب بالكيلومترات نسبة 3 %، فحقق نمواً بمعدل 0.6 %.

وفيما يخص الخدمات الجوية المنتظمة المحلية، نمت الأسواق عموماً بنسبة 6.9 % في عام 2015. أما إقليم أمريكا الشمالية، الذي يعتبر أكبر سوق محلي على المستوى العالمي بحصة تبلغ 43 % من الحركة المنتظمة المحلية على المستوى العالمي، فحقق معدل نمو بنسبة 4.7 % في عام 2015. وحقق إقليم آسيا والمحيط الهادئ، الذي يمثل نسبة 39 % من الحركة المنتظمة المحلية في العالم، نمواً قوياً بنسبة 10.3 % في عام 2015، ويعزى ذلك في الأساس إلى ما حققته الهند والصين من نمو قوي من رقمين.

أنشطة الناقلين منخفضة التكاليف

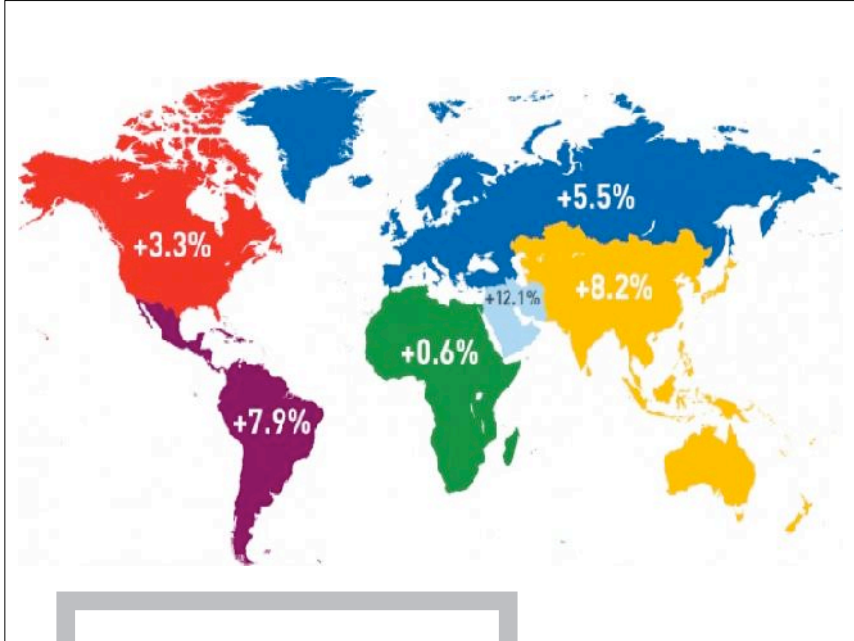
قام الناقلون منخفضو التكاليف بنقل أكثر من 950 مليون من الركاب في عام 2015، أي ما يقارب 28 % من مجموع الركاب المنتظمين. وفي إقليم آسيا والمحيط الهادئ، شكل الناقلون منخفضو التكاليف نسبة 31 % من مجموع الركاب المنتظمين، وجاء في المرتبة الثانية إقليم أوروبا بنسبة 30 % ثم إقليم أمريكا الشمالية بنسبة 26 %. ويعتبر الحضور المتزايد للناقلين منخفضي التكاليف في الاقتصادات الانتقالية من العوامل المساهمة

تفيد الأرقام الأولية الصادرة عن منظمة الطيران المدني الدولي ICAO بأن مجموع عدد الركاب المنقولين على متن رحلات منتظمة بلغ 3.5 مليار من الركاب في عام 2015، أي بزيادة نسبتها 6.4 % مقارنة بالسنة الماضية.

وبلغ عدد عمليات المغادرة نحو 34 مليون على المستوى العالمي وزاد معدل حركة الركاب في العالم، المعبر عنها بمعدل الإيرادات للركاب بالكيلومترات RPKs، بنسبة 6.8 % حيث بلغ عدد الركاب المنقولين نحو 6562 مليار راكب.

وتجدر الإشارة إلى أن قطاع الطيران، الذي يتكون من نحو 1400 شركة طيران تجارية و4130 مطاراً و173 من مقدمي خدمات الملاحة الجوية، واصل الاضطلاع بدور حاسم خلال عام 2015 فيما يخص تعزيز نمو قطاعي السياحة والتجارة. ويتم نقل أكثر من نصف السياح في العالم البالغ عددهم 1.1 مليار سائح اليوم عن طريق الجو، وتنقل الطائرات ما قيمته 35 % من التجارة العالمية.

وسجلت حركة الإيرادات للركاب بالكيلومترات على المستوى الدولي المعبر عنها بـ RPKs خلال عام 2015 معدل نمو بنسبة 6.7 %، مقارنة بنسبة 6 % في عام 2014. وشهدت الحركة في إقليم أوروبا زيادة بنسبة 5.5 % وحظيت بأكثر حصة من عدد الإيرادات للركاب بالكيلومترات على المستوى الدولي وذلك بنسبة 37 %. وسجلت الحركة في إقليم آسيا والمحيط الهادئ ثاني أكبر حصة بنسبة 28 % ونمواً بنسبة 8.2 %. وسجل إقليم الشرق الأوسط زيادة بنسبة 14 % فيما يخص عدد الإيرادات للركاب بالكيلومترات على المستوى العالمي



النتائج المالية لشركات الطيران

شكل الوقود نحو ثلث تكاليف تشغيل الناقلين الجويين في عام 2014. وقد عوض الانخفاض الكبير في تكاليف الوقود والآثار الإيجابية لنمو الحركة عن الآثار المتفاوتة للزيادة القوية في سعر الدولار الأمريكي على إنتاجية وتكاليف الوحدات للناقلين الجويين.

وبناء عليه، يتوقع أن يحقق قطاع شركات الطيران في نهاية عام 2015 أرباحاً تشغيلية أخرى غير مسبوقه تبلغ نحو 60 مليار دولار أمريكي وهامشاً تشغيلياً بنسبة 7.6%. وقد شهد عام 2014 أرباحاً تشغيلية بمبلغ 42 بليون دولار أمريكي وهامشاً تشغيلياً بنسبة 5.5%. وتجدر الإشارة إلى أن أكثر من ثلث الأرباح التي حققتها شركات الطيران العالمية في عام 2015 كانت من نصيب الناقلين الجويين لإقليم أمريكا الشمالية. وبالنسبة لعام 2016، يتوقع أن تواصل أسعار النفط انخفاضها وأن تشهد الأوضاع الاقتصادية تحسناً، بحيث تحقق اتجاهات تصاعدياً على مستوى حركة الركاب والأرباح.

بنسبة 80.2 % من معاملات حمولة الركاب مقارنة بنسبة 79.7 % المسجلة في عام 2014.

استمرار التحديات التي تواجه قطاع الشحن الدولي

شهدت حركة الشحن المنتظم (الشحن الجوي) على المستوى العالمي، والمعبر عنها بالأطنان المشحونة مقابل الكيلومترات المنجزة، نمواً نسبته 2.2 % في عام 2015، أي أقل من نصف معدل النمو المسجل في عام 2014 ونسبته 4.9%. وهو ما يعكس وجود حالة ركود اقتصادي عموماً على المستوى العالمي.

أما الحركة الدولية لقطاع الشحن، الذي يمثل نحو 87 % من مجموع الشحن الجوي، فشهد نمواً نسبته 2.9 % بعدما سجل نسبة 5.2 % في عام 2014. وتراجع معدل معامل حمولة الشحن الدولي المنتظم من 50 % في عام 2014 إلى 47 % في عام 2015، وهو ما يعكس أيضاً ضعف اتجاهات التجارة العالمية عموماً. وخلال عام 2015 زاد أيضاً عدد الناقلين الجويين الذين عملوا على تحسين استخدام قدرات الشحن لديهم من خلال نقل أحجام كبيرة من البضائع على متن طائرات الركاب بدلاً من الاستعانة بطائرات الشحن الخالص المخصصة لهذا الغرض.

الهامة في نمو حركة الركاب عموماً. انخفاض أسعار النفط يساعد على تحقيق نتائج إيجابية في عام 2015 بالرغم من تراجع معدل النمو الاقتصادي في اقتصادات الدول المتقدمة ومعظم الأسواق الناشئة، فإن نمو عدد الركاب مقارنة بالسنة السابقة. وأتاحت الإيرادات للركاب بالكيلومترات RPK على المستوى العالمي لعام 2015 لا يزال يرتفع بنحو 1 % انخفاض متوسط أسعار وقود الطائرات لعام 2015 بنسبة 40 % قدرها من المرونة للناقلين الجويين لخفض أسعار التذاكر وساعد على تحفيز هذا الارتفاع.

زيادة القدرة الاستيعابية للركاب شهدت القدرة الاستيعابية للمقاعد المتاحة على متن الطائرة من جانب شركات الطيران في العالم خلال عام 2015، زيادة بنحو نسبة 6.1%. وفي حين تراوحت نسبة نمو القدرات الاستيعابية من 0.1 % في أفريقيا و13.8 % في الشرق الأوسط، فقد ارتفع متوسط معامل حمولة الركاب بنسبة 0.5 % خلال عام 2014، وهو ما تراوح بين نسبة 68.9 % في إقليم أفريقيا ونسبة 83.5 % في أمريكا الشمالية. وبالرغم من زيادة في القدرة الاستيعابية المقدمة في جميع الأقاليم، فقد نتج عن تحسين الأداء المتواصل من جانب الناقلين الجويين



سياسات الإيكاو فيما يتعلق بالتنظيم الاقتصادي للنقل الجوي

لقد أعدت مجموعة من السياسات والمواد الإرشادية في مجالي تنظيم النقل الجوي
وتحريره لكي تستخدمها الدول في أنظمتها الوطنية بما في ذلك سياسات الإيكاو بشأن
فرض الضرائب في مجال النقل الجوي Doc 8632 وسياسات الإيكاو بشأن رسوم المطارات
وخدمات الملاحة الجوية Doc 9082.



وتعتبر مرجعا مفيدا لممتهني العمل في هذا المجال. أهمية هذه السياسات والمواد الإرشادية ومدى استخدامها: لقد عالجت هذه السياسات عددا كبيرا من المسائل التنظيمية للنقل الجوي لضمان النمو الآمن والمنتظم للنقل الجوي الدولي وقد أجريت دراسة استقصائية أوصى بها فريق خبراء تنظيم النقل الجوي بشأن صلاحية ومدى استخدام ما تضعه الإيكاو من سياسات و مواد إرشادية حيث اتضح أن أكثر من 95% من الدول التي ردت تدرك وجود تلك السياسات وأكثر من 83% تعتبر تلك الوثائق ذات جدوى واقترحت بعض الدول تحديث المواد الإرشادية بحيث تراعي التطورات الجديدة المتصلة بالممارسات التنظيمية.

وبينت هذه الدراسة أن المشكلة الرئيسية لا تكمن في عدم الوعي بسياسات الإيكاو وإرشاداتها أو جدواها وإنما تكمن المشكلة في عدم التطبيق وهذا قد يرجع إلى طبيعتها غير الإنزامية وقد أعدت هذه السياسات للنهوض بحركة النقل الجوي والمصالح المشتركة لقطاع الطيران المدني الدولي بما يخدم مصالح الدول ويدعم النمو المستدام والمنتظم للنقل الجوي الدولي كما تساهم بشكل فعال في تنمية التجارة والاقتصاد ولذلك تظهر الحاجة إلى إضفاء مزيد من القوة على سياسات الإيكاو وزيادة الجهود لتشجيع الدول على تنفيذها.

والجدير بالذكر أن مؤتمر اقتصاديات المطارات وخدمات الملاحة الجوية الذي انعقد في عام 2008 نظر في بند مماثل على جدول أعماله يتصل بتنفيذ سياسات الإيكاو في مجال الرسوم وضرورة التزام الدول معنويا بتلك السياسات وخلص المؤتمر إلى أمور منها ضرورة تشجيع الدول على اعتماد المبادئ الواردة في الوثيقة 9082 وإدراجها ضمن تشريعاتها أو لوائحها التنظيمية أو سياساتها الوطنية وكذا فيما قد تبرمه من اتفاقات بشأن خدمات النقل الجوي بحيث تضمن الامتثال لها من جانب المطارات ومقدمي خدمات الملاحة الجوية.

ونظرا لأهمية هذه السياسات والمواد الإرشادية في مجال النقل الجوي فإنه يجب زيادة الوعي لدى أوساط الطيران المدني بأهمية هذه السياسات وذلك من خلال ورش العمل والندوات حيث توفر هذه الندوات فرصة لتبادل المعلومات بين الدول حول أفضل السبل لتنفيذها وكيفية تجاوز المشاكل المتعلقة بالتنفيذ وكذلك عقد دورات تدريبية مناسبة للتعريف وزيادة الوعي بهذه السياسات ومن الضروري في هذا السياق التأكيد مجددا على أهمية الدور الذي تلعبه هذه السياسات في مساعدة الدول على وضع سياسات وممارسات تيسر عولمة النقل الجوي وتسويقه وتحريره وتهيئة بيئة تنظيمية مواتية للنمو المستدام للنقل الجوي بما يخدم مصلحة جميع الجهات المعنية كما ينبغي تحديث السياسات والمواد الإرشادية بحيث تستجيب للأوضاع المتغيرة وتلبي احتياجات مختلف الدول.



بقلم
أشرف إبراهيم خليل
خبير النقل الجوي بالهيئة

وتجدر الإشارة إلى أن هذه السياسات والإرشادات هي بمثابة توصيات للدول ولها الحرية في استخدامها وذلك يعكس القواعد القياسية وأساليب العمل الموصى بها التي تصدرها الإيكاو حيث يجب على الدول الامتثال لها وإذ لم تتمكن من الامتثال لها فيتعين عليها أن تخطر عن الاختلافات قبل التاريخ الفعلي المحدد للامتثال لها، بينما سياسات الإيكاو في مجال التنظيم الاقتصادي تنطوي على التزام معنوي للامتثال لها من جانب الدول فهي في حد ذاتها ليست إلزامية حيث أن تطبيقها أو تنفيذها والامتثال لها يخضع لتقدير الدول.

هذا وقد عبرت الجمعية العامة للإيكاو على مر السنين عن أهمية تلك السياسات وحثت الدول على إبقاء الاعتبار الواجب لما تضعه الإيكاو من سياسات وما تعده من مواد إرشادية في مجال التنظيم الاقتصادي للنقل الجوي الدولي. وترد سياسات الإيكاو وموادها الإرشادية بشأن تنظيم النقل الجوي الدولي أساسا في وثيقتين هما، Doc9587 و Doc9626 فالوثيقة Doc9587 فهي وثيقة شاملة تتضمن طائفة كبيرة من السياسات والمواد الإرشادية الرسمية التي اعتمدها الإيكاو بخصوص الجوانب الاقتصادية لتنظيم النقل الجوي الدولي بالإضافة إلى المواد ذات الصلة في اتفاقية الطيران المدني الدولي (اتفاقية شيكاغو) والاتفاق الدولي لخدمات النقل الجوي وتتضمن كذلك القرارات ذات الصلة عن الجمعية العمومية ومجلس المنظمة فضلا عن الاستنتاجات والتوصيات التي اعتمدها مؤتمرات النقل الجوي كما تتضمن المواد الإرشادية التي أقرها المجلس مثل نماذج اتفاقات خدمات النقل الجوي وما صدر عن فريق خبراء تنظيم النقل الجوي من توصيات.

أما الوثيقة رقم Doc9626 فهي تتضمن مواد وصفية وتحليلية بشأن العمليات والهيكل التنظيمية للنقل الجوي سواء على المستوى الوطني أو الثنائي أو متعدد الأطراف فضلا عن المحتويات التنظيمية والقضايا والمبادئ الرئيسية للنقل الجوي، وتشكل هذه الوثيقة مصدرا شاملا وموضوعيا للمعلومات عن الجوانب المتعددة لتنظيم النقل الجوي الدولي



المقر العام - مونترال / كندا



مواجهة التهديدات الداخلية لأمن الطيران

مواصلة لما تم نشره في العدد السابق لمجلة الطيران العربي بخصوص تعريف التهديدات الداخلية (الأسباب والدوافع)، فإنه من المهم أن نتطرق لموضوع العوامل البشرية ودورها في المساهمة للتصدي لهذه النوعية من التهديدات الناشئة والجديدة.

حيث إن التهديدات الإرهابية الموجهة ضد الطيران المدني لا زالت تثير قلق ومخاوف المجتمع الدولي خاصة في ظل ما يشهده العالم من تنامي لمظاهر العنف وانتشار الحركات المتطرفة المسلحة وقدرتها على الاستقطاب والتجنيد بالإضافة لقدرتها القتالية. وهو ما دفع بالدول وعلى رأسها الإيكاو بالعمل على استغلال جميع الموارد المتاحة للحيلولة دون وقوع عمل إرهابي أو أفعال تدخل غير مشروع ضد الطيران المدني.

لكن العوامل البشرية تبقى من نقاط ضعف منظومة أمن الطيران ولم تأخذ حظها من الاهتمام والمعالجة وهو ما يتطلب من الدول أن تستثمر في العوامل البشرية مثلما تستثمر في البنية التحتية والمعدات والتجهيزات من أجل تحقيق أعلى معايير أمن الطيران المدني.



بقلم

عاطف عجيلي

خبير الأمن والبيئة بالهيئة





تطبيق الاختبار في مرحلة مبكرة من عملية الاختيار لتمكين السلطات من معرفة الاستعداد الطبيعي للتدريب والأداء أثناء الوظيفة. أما بخصوص التدريب، فإنه من المهم التذكير بمضمون البرنامج الوطني للتدريب في مجال أمن الطيران المدني والمتعلق أساساً بتحديد المعايير الوطنية الخاصة باختبار وتدريب موظفي أمن الطيران المدني مع ضبط المسؤليات المختلفة التي تضمن تنفيذ أنشطة أمن الطيران المدني. كما حدد البرنامج الوطني للتدريب على أمن الطيران المدني دور ومهام ومسئوليات مختلف الهيئات المشاركة في اتخاذ التدابير الأمنية أو الإشراف عليها وفق ما نص عليه البرنامج الوطني لأمن الطيران المدني. وينقسم التدريب إلى:

التدريب الأولي: يمكن الحصول على هذا التدريب عند التعيين ويمكن استكماله بتدريب قائم على الكمبيوتر.

•التدريب المتكرر: يتنزل هذا التدريب في إطار تطوير المهارات والكفاءات لدى الموظفين فهو يرافق التطور المهني للموظف.

كما يجب على سلطات الطيران أن تحدد نطاق التدريب في مجال أمن الطيران المدني ولا سيما نوع التدريب الواجب تقديمه وفئات الموظفين الواجب تدريبهم ومدة كل دورة تدريبية وعدد المتدربين المشاركين في هذه الدورات.

وفي الختام، فإن تفعيل ما جاء بالبرنامج الوطني للتدريب في مجال أمن الطيران، لا يمكن بحال من الأحوال أن يمنع السلطات المختصة من إجراء، وبصفة دورية، تقييم للتدريب بطريقة موضوعية وفعالة من أجل تلافي النقص وتطوير أساليب التدريب بما يتماشى وتطور أساليب تنفيذ إجراءات أمن الطيران المدني للتصدي للتهديدات الناشئة والجديدة من ناحية ويستجيب للضوابط والمقاييس المحددة بملاحق ووثائق الإيكاو من ناحية أخرى.

ومن هذا المنطلق على الدول على أن تضع اللوائح والتشريعات الضرورية لاختبار وانتداب الموظفين في مجال أمن الطيران بما في ذلك إجراءات التدريب والتكوين المستمر للعاملين في مجال تنفيذ عمليات أمن الطيران. ويجب التأكيد على أن إجراءات اختبار واختيار والتوظيف وتدريب موظفي الأمن تكتسي الأهمية البالغة من أجل إنشاء نظام أمن طيران ملائم وفعال. غير أنه لا توجد معايير دولية لاختيار أنسب المرشحين لعمليات أمن الطيران المدني.

كما أن العمل بأساليب اختيار فنية سليمة يضمن تعيين أنسب الموظفين وأكثرهم قدرة في تنفيذ عمليات أمن الطيران المدني. فتعيين أنسب الموظفين ينعكس إيجاباً على الأداء أثناء العمل فضلاً عن إشاعة الرضا الوظيفي وتقليل معدلات تغيير الموظفين. ومن المهم أن يكون الاختيار على أساس معايير مفصلة وفق احتياجات العمل ليشمل جميع العناصر ذات الصلة مثل:

• المهام والوظائف الواجب أداؤها؛

• الكفاءة الشخصية المطلوبة؛

• البيئة التنظيمية لأداء الواجبات.

مع الالتزام بالشروط القانونية وشروط التدقيق.

مع دعوة السلطات المختصة بإجراء التحريات الشخصية الأولية والمتكررة حسب الاقتضاء عن جميع الموظفين المباشرين أو المرشحين للعمل في أي وظيفة معنية بتنفيذ تدابير أمن الطيران ولا سيما الكشف الأمني، ودون التقليل من أهمية الاختبارات، فإنه يتعين التأكد من جودتها الفنية وملائمتها للوظيفة المطلوبة دون إغفال للاعتبارات التشغيلية (الجدوى والتكلفة). ومن الموصى به أن يتم



حماية بيئة الطيران ضوضاء الطائرات

لم يعد خافيا على أحد أن الجهود العالمي منكب على المشاغل البيئية وتأثيرها على تغير المناخ وهذه المشاغل تعد من أهم التحديات التي يواجهها الطيران المدني وصناع الطيران من أجل المساهمة في تقليل تأثيرات الطيران العالمي على البيئة وتغير المناخ. غير أن التعقيدات الفنية (التطور التكنولوجي) لتصنيع الطائرات «جيل حديث» تنضاف إليها الإرادة السياسية للدول حول السياسات البيئية المعتمدة تجعل من طرح ومناقشة هذه المواضيع البيئية في غاية الصعوبة والتعقيد وهو ما تجلي في أشغال الجمعية العمومية السابقة للإيكاو.

التنمية الاقتصادية والاجتماعية على المستوى المحلي والوطني.

وللإشارة فإن خفض الضوضاء حول المطارات والممرات الجوية تبقى أولوية مطلقة فاعتماد ترخيص الضوضاء (الملحق السادس عشر: البيئة) قد ساهم لحد ما في التخفيض من مستوى الضوضاء لكن يبقى غير كاف. ومن هنا تكمن الضرورة في حث المصنعين على تطوير صناعة المحركات وهايكل الطائرات باعتماد أحدث التكنولوجيات والمواد بما يتماشى وتزايد انتظارات السكان المجاورون للمطارات للعيش في بيئة نظيفة (المراقبة المحلية للإنبعاثات) وصحية (خالية من الضجيج).

وللغرض، فإن المجموعة الدولية مطالبة بمواجهة هذه التحديات عبر تكثيف الحوارات والمبادرات البيئية بين الأطراف الفاعلة في مجال البيئة وصناع الطيران المدني دون إهمال أو إنكار الإرادة السياسية للدول لإنجاح مخرجات هذه الحوارات وتفعيل البرامج والمخططات من أجل حماية بيئة الطيران بشكل خاص وتغير المناخ بشكل عام.

والجدير بالذكر؛ أنه خلال شهر فبراير 2016 تم عقد الاجتماع العاشر للجنة حماية بيئة الطيران بمقر الإيكاو واستمرت النقاشات

وفي هذا الخصوص، حرصت الإيكاو على التسريع في وضع القواعد القياسية والتوصيات والمواد الإرشادية من أجل المساهمة ومساعدة الدول الأعضاء للعمل على التقليل بشكل فعال من تأثير الإنبعاثات التي يكون مصدرها الطيران المدني الدولي. فأغلب الحوارات والمبادرات والأنشطة داخل الإيكاو (الجمعية العمومية، لجنة حماية البيئة، حوارات الإيكاو حول البيئة...) تمحورت حول تطور الحركة الجوية والنقل الجوي العالمي والذي رافقه تطور كبير على مستوى المطارات غير أن هذا التطور قد أثر سلبا على بيئة المطارات وظهور مشاكل بيئية محلية خاصة المتعلقة بوضوء الطائرات وانعكاسه الصحي السيئ على المتساكنين بجوار هذه المطارات.

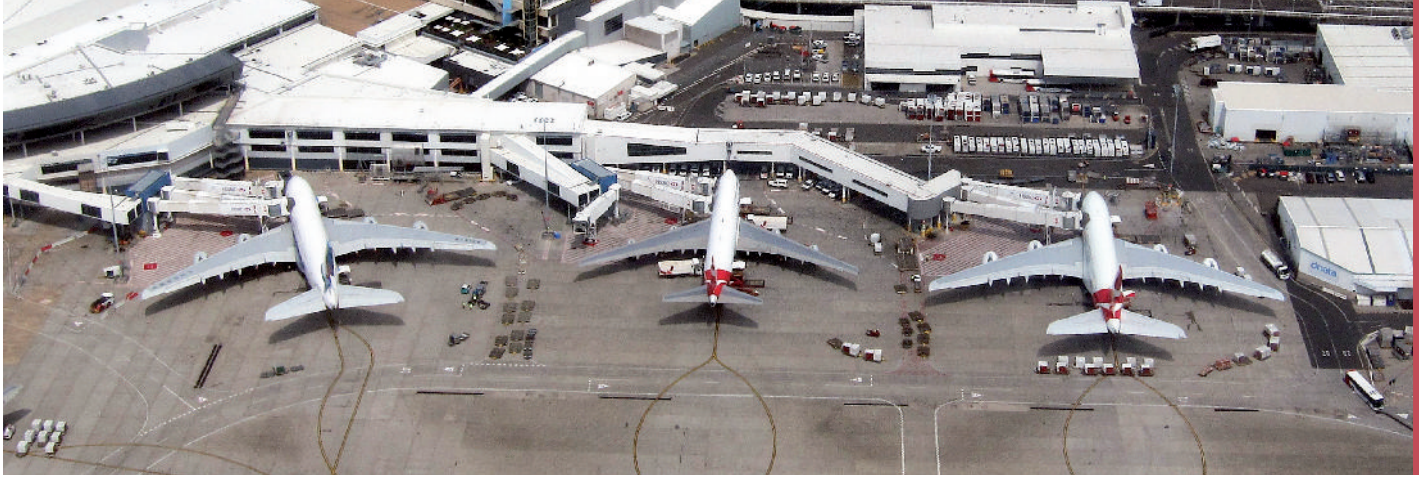
فالمعادلة الصعبة تكمن في كيفية المحافظة على نسق نمو المطارات باعتباره مصدرا من مصادر التنمية الاقتصادية والاجتماعية للجهة ومصدر من مصادر خلق الثروة والتقليل من الانعكاسات السلبية لتطور الحركة الجوية (حركة الطائرات) على البيئة المحلية والسكان المتواجدين حول هذه المطارات. فوضع القيود على حركة الطائرات (الإقلاع والهبوط والانتظار) وحضره ليلا سيحد بشكل مباشر على مساهمة المطارات في



إعداد

عاطف عجيلي

خبير الأمن والبيئة بالهيئة



أساس القرارات في المسائل المتعلقة بالبيئة خلال الدورة المقبلة للجمعية العمومية للإيكاو والتي سوف تعقد في وقت لاحق هذا العام. سيشمل العمل في المستقبل وضع هذه الاتجاهات في سياق سيناريو إبقاء ارتفاع درجة حرارة الجو بسبب الانبعاثات في حدود درجتين مئويتين.

الضوضاء الناجمة عن الطائرات:

ستتمكن الإيكاو والدول الأعضاء للمرة الأولى من النظر في إمكانية تحقيق «النمو المحايد من حيث تأثيره على مستوى الضوضاء» انطلاقاً من عام 2030 بموجب سيناريو قائم على التكنولوجيا المتقدمة والتحسينات التشغيلية.

وهذا دليل واضح على كيفية عمل القواعد القياسية للإيكاو فيما يتعلق بالضوضاء الناجمة عن الطائرات، وهو ما ينبئ باحتمال الفصل بين حركة النقل الجوي وزيادة الضوضاء مع تواصل اتساع قطاع الطيران.

وبدأت لجنة حماية البيئة أيضاً تتوقع إمكانية استئناف الرحلات الجوية بالطائرات الأسرع من الصوت وذلك من خلال مناقشة التقدم المحرز بشأن وضع قاعدة قياسية جديدة تتعلق بضوضاء الطائرات الأسرع من الصوت في المستقبل

كما أوضح الرئيس ألبو قانالا: «ستواصل الإيكاو تحقيق الأهداف البيئية حسبما اتفقت عليه الدول الأعضاء في منظمتنا، وذلك من أجل زيادة خفض مستوى الانبعاثات والضوضاء في قطاع النقل الجوي لديها. ويعتبر العمل في مجال البيئة ركيزة من الركائز الثلاث للاستدامة وهي أداة لا بد منها لازدهار المجتمع الإنساني في المستقبل».

أنواع الوقود البديل المستدام:

جرى الاضطلاع بقدر كبير من العمل بشأن معايير الاستدامة وتحليل دورة الحياة فيما يتعلق بأنواع الوقود البديل المستدام. وسوف تكون التطورات في هذا المجال أساسية لضمان المستقبل المستدام للطيران وسوف تكون استنتاجات لجنة حماية البيئة فيما يخص تحليل دورة الحياة بمثابة مؤشر هام للسوق يدعم زيادة إنتاج أنواع الوقود البديل واستخدامها في المستقبل

إنبعاثات ثاني أكسيد الكربون الصادرة عن الشحن الجوي:

تمت الموافقة أيضاً على منهجية لقياس إنبعاثات ثاني أكسيد الكربون الصادرة عن الشحن الجوي. ويستكمل ذلك أداة احتساب الكربون الخاصة بالإيكاو فيما يتعلق بالانبعاثات الصادرة عن النقل الجوي للركاب ويمثل هذا الأمر مساهمتنا الجديدة في فريق الأمم المتحدة لإدارة المسائل البيئية.

التكيف مع تغير المناخ:

من المتوقع أن تمثل الإرشادات الجديدة بشأن تعبئة مشاركة المجتمع المحلي في تيسير الإدارة البيئية للطيران وتخطيط المطارات على نحو شامل، بما في ذلك التكيف مع تغير المناخ، مساعدة مباشرة مقدمة إلى الدول.

الاتجاهات البيئية:

تمت الموافقة على التوقعات المحدثة للضوضاء والانبعاثات الصادرة عن الطائرات. وسوف يوصى بها بوصفها قاعدة تتخذ على

والحوارات على مدار أسبوعين خلصت إلى إقرار النتائج التالية:

القواعد القياسية الجديدة للانبعاثات الصادرة عن الطائرات:

كانت المرة الأولى التي يتمكن فيها الاجتماع العاشر للجنة حماية البيئة (CAEP) من وضع الصيغة النهائية وللتوصيات فيما يتعلق بالقاعدتين القياسيتين فيما يخص الانبعاثات، مما سيمهد الطريق أمام ظهور طائرات أنظف وأخف تأثيراً على المناخ العالمي. وتعد القاعدة القياسية بشأن الجسيمات الدقيقة إحدى هاتين القاعدتين القياسيتين، في حين أن القاعدة القياسية الثانية تمثل في التصميم الذي ينتظر قدومه بلهفة شديدة وهو المتعلق بالانبعاثات ثاني أكسيد الكربون المنبعثة من محركات الطائرات وهي أول قاعدة قياسية عالمية لانبعاثات ثاني أكسيد الكربون في كل القطاعات.

التدابير القائمة على آليات السوق في مجال الطيران الدولي:

استعرضت لجنة حماية البيئة قدراً كبيراً من الأعمال الفنية المتعلقة بالتدابير العالمية القائمة على آليات السوق فيما يتعلق بالانبعاثات الصادرة عن الطيران الدولي. وسوف يوفر ذلك قاعدة متينة تبنى عليها المناقشات والاعتماد المتوقع لخطة تصميم التدابير القائمة على آليات السوق في مجال الطيران في الدورة التاسعة والثلاثين للجمعية العمومية للإيكاو التي ستعقد في الخريف المقبل. وفي حال اعتماد التدابير القائمة على آليات السوق في مجال الطيران، من المتوقع أن يتقرر تنفيذها بحلول عام 2020.



الندوة الثانية لتنمية القدرات وتطوير العنصر البشري من خلال التكوين والتدريب في مجال الطيران المدني



الندوة الأولى - أبريل 2015 - الرباط

مجال الطيران على الصعيد العالمي ومنها برنامج تدريب الطيران للإيكاو وبرنامج تدريب الإياتا وبرنامج تدريب المجلس العالمي للمطارات وبرنامج تدريب إدارة النقل الأمريكية تم برامج التدريب لكل من جمعية شركات الطيران الإفريقية ومنظمة مقدمي الخدمات الجوية، كما ستتطرق الندوة إلى إستراتيجية الهيئة في ميدان التدريب وتحديات التدريب في الدول العربية والتجارب التشغيلية. كما ستعقد في الختام جلسة خاصة لتأسيس جمعية لمؤسسات التدريب والتكوين العربية في مجال الطيران المدني.

ويأتي انعقاد هذه الندوة الثانية تنفيذًا لتوصيات الندوة الأولى التي انعقدت بالرباط في الفترة 6-8 أبريل 2015 ويشارك في فعاليات هذه الندوة ممثلي سلطات الطيران المدني العربية ومؤسسات التكوين والتدريب العربية والاتحاد العربي للنقل الجوي ومنظمات إقليمية ودولية ومنها منظمة الطيران المدني الدولي والاتحاد الدولي للنقل الجوي والمجلس العالمي للمطارات وجمعية شركات الطيران الإفريقية ومنظمة خدمات الملاحة الجوية (CANSO) ويتطرق برنامج الدورة إلى عدة محاور تهم مستجدات التدريب في

تونس 1-3 يونيو 2016

بتنظيم واستضافة من الأكاديمية التونسية الفرنسية للتدريب في أمن الطيران والمدرسة العليا للطيران والتكنولوجيا وبالتعاون مع منظمة الطيران المدني الدولي وتحت إشراف الهيئة العربية للطيران المدني تعقد الندوة الثانية لتنمية القدرات وتطوير العنصر البشري من خلال التكوين والتدريب في مجال الطيران المدني وذلك خلال الفترة 1-3 يونيو بفندق الكونكورد بتونس العاصمة.



الأكاديمية التونسية الفرنسية للتكوين في امن الطيران المدني
Académie Tuniso-Française de Formation en sûreté de l'Aviation Civile
Tunisian-French Academy for Training in Civil Aviation Security

Etablissement conventionné pour les formations en sûreté de l'aviation civile par



Ecole Nationale de l'Aviation Civile
المدرسة الوطنية للطيران المدني



www.afsactunisie.com



نجاح معرض البحرين الدولي للطيران 2016 وقيمة العقود تتخطى الـ 9 مليارات دولار

المعرض 40 ألف زائر مقارنة مع حوالي 25 ألف زائر في العام 2014. وقد ساهم المعرض، بقوة في الترويج لمملكة البحرين كبيئة جاذبة للأعمال، تتميز بالتشريعات المنفتحة والشفافية، وتكاليف منخفضة وقوى عاملة عالية المهارة. وفوق ذلك وفر الفرصة لإظهار المكانة الإقليمية للبحرين كمحور لوجستي، بما يعزز من جاذبية بيئة الأعمال البحرينية كنقطة ارتكاز في الوصول إلى أسواق دول مجلس التعاون الخليجي المقدره قيمة التبادلات فيها بنحو 1.5 تريليون دولار أميركي. وخلال المعرض أعلنت طيران شركة الخليج البحرينية عن صفقتين لشراء 45 طائرة من طرازي بوينغ وإيرباص، بمبلغ وصل إلى 7.6 مليار دولار. كما تم إبرام أربع اتفاقيات مرتبطة ببرنامج تحديث وصيانة مطار البحرين الدولي، بقيمة إجمالية 58 مليون دولار، وعند الانتهاء من البرنامج، سيسجل مطار البحرين الجديد والموسع قدرة استيعابية أكبر بنسبة 50% لتصل إلى 13.5 مليون مسافر سنوياً.

فرص عمل جيدة بأجور مرتفعة لنحو 150 بحرينياً. وقد شارك في معرض هذا العام، 120 شركة و75 وفداً من 34 دولة حول العالم، وجرى عرض 108 طائرات، وشاركت كبريات الشركات العالمية مثل بي آيه إي سيستمز (BAE Systems)، بوينغ، شركة Felex الإيطالية، وشركة Rostec الروسية، وغلغ ستريم (Gulfstream) وإيرباص. كما تم حجز مساحات معرض البحرين الدولي للطيران 2016 بنسبة 100%. كما شهد المعرض زيادة كبيرة في عدد المشاركين منذ عقد أول نسخة منه عام 2010، حيث ارتفعت نسبة الحضور بمقدار 60% وزادت مساحة قاعة المعرض بنسبة 47% مقارنة بعام 2014، كما زادت نسبة الوفود المدنية والعسكرية المشاركة بنسبة 200% منذ عام 2012. وأكدت الجهات المنظمة أن اتفاقات الأعمال التي تم ترتيبها خلال المعرض هي ذات قيمة إجمالية تقارب حوالي ثلاثة أضعاف قيمة ما تم ترتيبه خلال الدورة الثانية للمعرض في 2012. وبلغ عدد زوار

في إطار تعزيز مكانتها كبوابة لمنطقة الشرق الأوسط، وكبيئة جاذبة للأعمال ومحور لوجستي في المنطقة، استضافت مملكة البحرين معرض البحرين الدولي الرابع للطيران، في الفترة ما بين 20 إلى 23 يناير الجاري. واختتم المعرض الذي أقيم في قاعدة الصخير الجوية، أعماله بنجاح كبير، حيث قفزت قيمة العقود التي أبرمت خلاله إلى أكثر من 9 مليارات دولار أمريكي، بزيادة قدرها 3 أضعاف قيمة الصفقات التي أبرمت خلال المعرض الثالث عام 2014. وحظيت الصفقات الخاصة بأعمال التطوير والتحديث لمطار البحرين الدولي بنصيب الأسد، حيث صرح وزير المواصلات والاتصالات المهندس كمال بن أحمد، أنه تم تعيين المقاول الرئيسي لمشروع تطوير مطار البحرين الدولي، وسوف تبدأ أعمال التطوير في مطلع مايو المقبل حيث تم توقيع 3 صفقات لتطوير المطار مع 5 شركات، خاصة بتطوير مبنى المسافرين، وبناء حظيرة جديدة لخزانات الوقود، وحظيرة لصيانة الطائرات، ستوفر



Training & Consulting Center approved by Tunisian Civil Aviation Authority

Airport Management

- Aerodrome Planning & Design
- Safety & Airside Operations
- SMS / SGS
- Aerodrome Certification
- Training in Emergency & Fire Fighting Staff SSLIA
- Airport Security
- Airport Handling

Air Transport Management

- ICAO, EASA regulations,
- Human Factors and HR Management
- Dangerous Goods
- SMS
- Technical & Aviation English,
- Initial and continuing Airworthiness
- *Airopérations*
- *Aircrew Training*
- *Security*

Tél : +216 71 710 233 Fax : +216 71 710 233

Mobile : +216 22 348 620

E-Mail : open.sky.c@gmail.com

Site Web : www.open-sky-training.com

Facebook: open sky

كشف النقاب عن أول طائرة بلا طيار تحمل ركاباً



www.alriyadh.com

تصور جديد لمقاعد طائرات السفر

قدمت شركة «ويند سبيد» الأميركية، الاختصاصية في مجال هندسة الطائرات، تصوراً جديداً لمقاعد طائرات السفر، من شأنه أن يمنح مسافري الدرجة الأولى رؤية كاملة 360 درجة بوضع مقعدين فاخرين ضمن قبة زجاجية على سطح الطائرة. وهذا التصور أطلقت عليه الشركة اسم «سكاي دك». وتأتي هذه الخطوة خصوصاً بعد التعثر الذي يصيب قطاع الطيران التجاري، وقد قدرت الشركة المذكورة مصاريف بتركيب هذا التصميم الجديد بين 5 و16 مليون جنيه استرليني.



في معرض الإلكترونيات المستهلك 2016 بلاس فيجاس في ولاية نيفادا الأمريكية تتنافس مختلف الشركات بمنتجاتها من مئات من نماذج الطائرات بلا طيار، لكن الأنظار بقيت مشدودة الطائرة بلا طيار المسماة (إيهانج 184) وهي أول نوع من هذه الطائرات في العالم تحمل ركاباً، الطائرة غير مزودة بأي معدات أو أجهزة للتحكم في الطيران لأنها غير مجهزة لذلك كما أنها تعمل بصورة آلية تماماً معتمدة على أجهزة الاستشعار والكمبيوتر للملاحة الجوية منذ لحظة إقلاعها وحتى هبوطها. والطائرة مصممة حالياً لتسع لراكب واحد فقط لارتفاع 3505 أمتار. وقال ديريك شيونغ الذي شارك في تأسيس شركة إيهانج الصينية لوسائل الطيران الآلي: «الركاب ليسوا في حاجة إلى قائد طائرة وليس ثمة حاجة للترخيص له في المستقبل كل ما هنالك أن تجلس كراكب في الطائرة بلا طيار لتستمتع بالرحلة». ويوضع أمام الراكب جهاز كمبيوتر لوحي يتضمن عدة خيارات منها الإقلاع والهبوط فضلاً عن ضبط أجهزة التكييف وقال شيونغ: «ستكون السرعة القياسية 101 كيلومتر في الساعة ويصل زمن الطيران إلى 23 دقيقة»، وتقول الشركة أن الطائرة مزودة بعدة محركات وثمانية مراوح للتحكم في الطيران لتسهيل الهبوط الآمن، فيما يقوم مركز للتحكم من على بعد بمراقبة الأوضاع في حالات الطوارئ للتدخل حينما تستلزم الضرورة. وفي حالة موافقة الجهات المسؤولة عن تنظيم الملاحة الجوية المحلية فستباع هذه الطائرة بسعر يتراوح بين 200 ألف و300 ألف دولار وهو سعر يعتبر زهيداً لتجنب الاختناقات المرورية والتوجه إلى مقر العمل في طائرة.



أطول طائرة في العالم تستعد لأول رحلة لها

من حقول مفتوحة ومن الصحارى والجليد أو المياه مما يعني أنها قد تكون مفيدة لمهام إنسانية أو مراقبة خزر السواحل.

وشركة «هايبيرد إير فيكلز» هي شركة خاصة ممولة بنحو 17.5 مليون جنيه إسترليني (25.2 مليون دولار) جمعت من نحو 1000 مساهم كما استفادت من هبات أميركية وبريطانية ومن الاتحاد الأوروبي.

ومن المتوقع أن تخضع الطائرة لعدد من التجارب على الأرض قبل أن تقوم برحلتها الأولى في الأشهر القليلة المقبلة.

ومن المحتمل أن تصبح الطائرة مألوفة فوق الريف الإنجليزي الأوسط بينما تهدف إلى استكمال 200 ساعة طيران قبل القيام برحلات لزبائن محتملين.

وتأمل شركة «هايبيرد إير فيكلز» في بناء 12 طائرة مماثلة في السنة بحلول عام 2018.

تستعد طائرة تابعة لشركة «هايبيرد إير فيكلز» البريطانية، التي تعد الأطول في العالم وتوازي ستا من الحافلات ذات الطابقين، للقيام برحلتها الأولى في وقت لاحق من الربيع الحالي. وعرضت الطائرة (أيرلاندر 10) التي يبلغ طولها 92 مترا في حظيرة للطائرات في كاردينغتون بوسط إنجلترا في حدث إعلامي قدمها فيه المراهنون عليها على أنها مركبة يمكن أن تبقى في الجو لنحو أسبوعين.

وتأمل شركة «هايبيرد إير فيكلز» أن تجتذب الطائرة البطيئة المملوءة بالهيليوم زبائن محتملين ربما يريدون استخدامها لنقل الحمولة أو توصيل المساعدات أو لأغراض الاستطلاع والاتصالات أو الترفيه إذ يمكنها أن تنقل 48 راكبا.

ويمكن لأيرلاندر أن تقلع وتهبط عاموديا وبالتالي لا تحتاج إلى مدرج. كما يمكنها أن تقلع



طائرة المستقبل تستوعب 1000 راكب



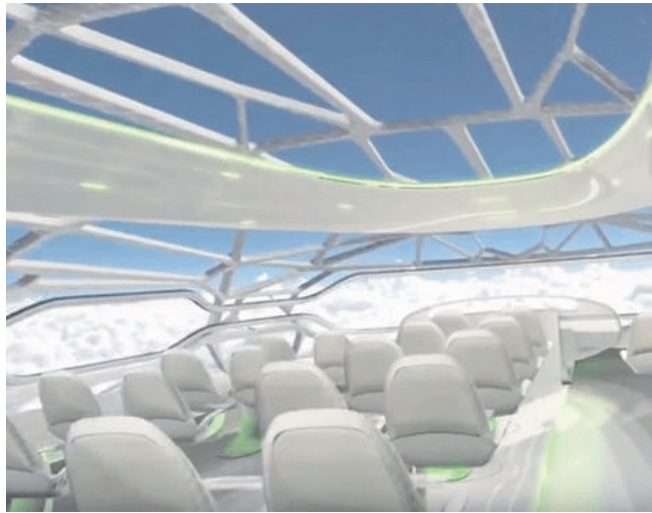
كبيرة على عكس الطائرات الحالية، وستكون قادرة على التحليق بفضل 6 محركات عملاقة تعمل بالوقود الحيوي. وتتضمن طائرة المستقبل أيضاً مناطق مخصصة للطعام والشراب بحيث يحصل الفرد على أعلى درجات التفاعل والتواصل مع الآخرين.

يملك كل واحد منهم نظارة خاصة للواقع الافتراضي لمشاهدة أحدث الأفلام بتقنية الأبعاد الثلاثية وممارسة ألعاب الفيديو، فضلاً عن أنها تتضمن شاشات عملاقة تعكس جمال المناظر الخارجية. وقال المصممون إن طائرة المستقبل التي تتميز بجناحيها الضخمين وجسمها العريض تمنح المسافرين راحة

نشرت صحيفة «ديلي ميل» البريطانية مجموعة من الصور، تظهر تصميمًا لطالب في كلية لندن الإمبراطورية طائرة المستقبل التي يرجح أن تدخل الخدمة بحلول عام 2050، مدشنة مرحلة جديدة في عالم الطيران المدني. وطائرة المستقبل تتميز بضخامتها غير المسبوقة، إذ أنها تتسع لنحو 1000 شخص

تصميم ثوري جديد من «إيرباص» يُنهى عهد الطائرات التقليدية

تهدف شركة «إيرباص» إلى تحقيق ثورة في مجال سياحة الطيران من خلال تطوير طائرات ذكية تتيح فرصاً جديدة للاستراحة والتمتع بالرحلة وحرية حركة على متن الطائرة. فقد قدمت شركة «إيرباص» طلباً للحصول على براءة اختراع طائرة ذكية مزودة بشاشات تفاعلية واسعة تعمل باللمس وتتيح للسياح فرصة الاطلاع على مظاهر ومواقع سياحية من على متن الطائرة واستراحة نشطة خلال التحليق. كما اقترحت الشركة محركاً جديداً يمكن أن يحل محل المحركات العادية. ويعتمد المحرك المتعدد المراوح على عدد من عواميد الدوران التوربيني الصغيرة القابلة لأن تُلَف جسم الطائرة، وذلك بدلاً من محرك واحد يُثبَّت تحت أجنحة الطائرة. وتشمل التحديتات تزويد المحرك بعدد من المراوح المتصل بعضها ببعض على نحو يُتيح تحريك إحداها بالتزامن مع الأخرى. ووفقاً للشركة يسمح التصميم المحسن للمحرك بإفراغ فضاء واسع داخل الطائرة يمكن استخدامه لاجل الرحلة أكثر راحة ومتعة.





الطائرات البيضاوية خيار "بوينج" لطائرات المستقبل

وتتسع إلى حمولة تتراوح بين 250-500 راكب. وتتسع بوينج إلى ملء الفراغ من خلال إطلاق مشروع الطائرة الجديدة» 7 ام 7 «الموجهة للوجهات المتوسطة بحمولة تصل إلى 270 راكباً ومدى يبلغ 5 آلاف ميل. وتتسع بوينج إلى إرضاء كبرى شركات الطيران من عملاتها عند تصنيع هذه الطائرة حتى تضمن سوقاً مربحة لها. كما ان هذه الطائرة يجب أن تكون أبعد مدى من طائرة 737-900 أو طائرة إيرباص 321 وهذا هو تحدي بوينج المقبل بحيث تنتج طائرة اكبر بتصاميم جديدة وضمن كفاءة تشغيلية عالية ما يعني أن «الشكل البيضاوي» ربما يكون خيار بوينج لتصنيع هذه الطائرة وضمن سعة جيدة فيها بحيث يتسع كل صف 7 مقاعد للمسافرين. ويتوقع أن تبدأ بوينج بإنتاج هذه الطائرة خلال العقد المقبل.

الأمر. لكن التقارير تشير الى انه وقبل التصميم فإن الشركة ستراعي جانبين وهما حجم الطائرة وكفاءتها التشغيلية وهما العنصران الأهم لشركات الطيران في العالم. وإذا ما قامت بوينج بإطلاق الطائرة الجديدة «7 ام 7» فإن الشركة تكون قد ملأت فراغاً في هذا السوق كما أشار بذلك راندي تينست وهي الطائرة التي ستحل مكان الطائرة القديمة من طراز 757 او 200-767 لكن الطائرة الجديدة عليها أن تكون أكثر فاعلية وكفاءة وأقل استهلاكاً للوقود. ويشير ابستين في تقريره أن شركات الطيران في العالم اليوم يمكنها أن تختار بين الطائرات ضيقة البدن ذات الممر الواحد والتي تتسع لنحو 220 مسافراً بمدى يصل إلى 6470 كم أو الطائرات عريضة البدن بمدى الذي يتعدى 6 آلاف ميل

تسعى صناعة الطيران في العالم إلى الابتكار في تصميم الطائرات ضمن جهود الصناعة إلى تحقيق أفضل التصاميم التي تكفل كفاءة استهلاك الوقود وفاعلية العمليات التشغيلية. وفي هذا الاطار أشارت تقارير أن بوينج تضع الخطط اللازمة لتطوير طائراتها في المستقبل بحيث يكون جسم الطائرة «بيضاوي الشكل». ونشر المحلل السابق في بوينج رون ابستين تقريراً للمستثمرين يشير إلى أن طائرة بوينج الجديدة «7 ام 7» والتي ستكون مخصصة لوجهات الاسواق المتوسطة ربما تكون بهذا الشكل الجديد بحيث تكون مقصورتها الداخلية بيضاوية. وهذا يعزز تقريراً آخر أشار إلى أن بوينج تتجه إلى التصميم البيضاوي لطائراتها لمستقبلية رغم عدم صدور أي تعليق من عملاق الصناعة حتى الآن حيال هذا

ابتكار طائرة بلجيكية دون طيار تجمع بين هليكوبتر والطائرة العادية



للشحن والنقل في المستقبل. وقال «صنعنا طائرة تجمع بين استخدام كفاءة طيران الطائرة التقليدية وامكانات الاقلاع رأسياً والهبوط مثل الطائرة هليكوبتر أو ذات المحركات الأربعة. لذا فقد أضفنا الجناحين والتصميم الانسيابي الشكل لتطير أسرع وتقطع مسافات أطول».

الذي ابتكرها في بلجيكا نموذجاً أو ليا طائرة دون طيار يقولون إنها تنافس مثيلاتها التي ابتكرتها شركتا أمازون وجوجل.

يقول الضيق البحثي بجامعة ليوفن الذي ابتكر الطائرة (فيرتيكول 2)، إنها تشبه طائرة بأربعة محركات من حيث الاقلاع والهبوط رأسياً إلى جانب قدرتها على الطيران بسرعة الطائرات التقليدية وقطع مسافات طويلة. وأضافوا أنهم زودوها بجناحين إلى جانب المحركات الأربعة لتمكينها من التحليق في الهواء وقطع المسافات الطويلة على نحو يقلل من الطاقة اللازمة للطيران بسرعات عالية.

وقال بارت نيز كبير الباحثين لروبيرز إن المزج بين تقنيات الطائرة العادية وتلك الهليكوبتر فتح الباب على مصراعيه أمام تصنيع طائرات دون طيار



مسكن يحلّق في السماء. هذا ما يسمى السفر بمنظورٍ جديد.

مسكن متفرد يستشرف الرفاهية من أرقى الشقق الفخمة، ضيوفنا على متن الدرجة الأولى في طائرتنا A380 سيسترخون فوق أريكة صنعت من أجود أنواع جلود بولترونا فراو، ومن ثم يمكنهم الاستلقاء في سرير منفصل وثير ومريح يتم فرشته بملابس ناعمة مصنوعة من خامات طبيعية بالكامل، ناهيك عن خدمة ترتيب الأسرة المتوفرة في أي وقت، وتتواصل خدمتنا الفردية مع طاقم خاص يحلق معك في الأجواء، ليقدّم لك قائمة طعام راقية من 7 أطباق متنوعة تضم مقبلات شهوية ومشروبات مثالية لذخدة علاوة على تشكيلة من حلويات تليق بالخوافة. أما إذا رغبت بإعتناء بإطلاقك وتجديد نشاطك، فستجد خزّانة للزينة داخل المسكن ودوش في مرافق استحمام الدرجة الأولى. سافر على متن طائرتنا A380 من أبوظبي إلى لندن، سيدني ونيويورك.

الإتجاه
ETIHAD
للطيران
أبوظبي

السفر بمنظورٍ جديد

ETIHAD AIRWAYS PARTNER | etihad.com | #Reimagined

رأي وأمل



بقلم المهندس
إبراهيم بنعمر
رئيس تحرير المجلة

التدريبية المؤطرة دوليا ومواضيعها التي تهتم أساسا المستجدات والتطورات التي يعرفها الطيران المدني في مختلف مجالاته ومكوناته وتخصصاته. والأکید أن هناك صعوبات وإكراهات مرتبطة بواقع الهيئة تنظيميا وماليا وهيكليا سواء فيما هو متعلق بالموازنة التي تمثل الأضعف بين المنظمات العربية المتخصصة تم محدودية الطاقم البشري الإداري والفني الذي تتطلبه خصوصيات عمل الهيئة ومدى فاعلية تجاوب الدول الأعضاء مع متطلبات الإدارة العامة حيث يرجى منهم ومن الجهات المعنية الأخرى أن تدفع بجهودها وإمكاناتها لدعم ولمساعدة الهيئة حتى تتمكن من التغلب على الصعوبات والعوائق التي تواجهها.

إن ما تم إنجازه من أنشطة وبرامج ومشاريع في سياق التنفيذ الأمثل لخطة التطوير التي أثمرت مؤخرا على انضمام باقي الدول العربية إلى أسرة الهيئة ومع المبادرات الجديدة للإدارة العامة الحالية للرفع من أداء العمل ونهج سياسة التمويل الذاتي وبتوفير المقر الجديد المرتقب ليتلائم مع حجم ومتطلبات العمل.

فإن هذه الخطوات تبعت بالتناؤل للتوجه نحو تلبية طموحات الدول الأعضاء وتحقيق المسعى في وضع منظومة الطيران المدني العربي في الطريق الصحيح والفعال والمنتج للقيمة الفنية والاقتصادية المضافة لتعزيز العمل العربي المشترك.

وعليه فإن الأمل الكبير متجسد في بناء بيت خبرة عربي للطيران المدني متكامل الاختصاصات إسوة ببيوت الخبرة العالمية في هذا المجال، من مهامه إعداد الدراسات وتقديم الخدمات والاستشارات والمساعدة الفنية خاصة للدول المحتاجة والأقل نموا وهذا ما يتماشى ودور الهيئة كمنظمة إقليمية متخصصة تعمل تحت مظلة جامعة الدول العربية وانسجاما والتزاما بالتوصيات والمقاييس المعتمدة من منظمة الطيران المدني الدولي.

انطلاقا من روح الأهداف التي نصت عليها اتفاقية إنشاء الهيئة فإن دورها يظهر جليا في سياق عالم صناعة الطيران الحالي المطبوع بالشمولية والتكامل والعالمية، وهكذا تعمل الهيئة جاهدة على تكثيف عرى التعاون والتنسيق مع المنظمات الإقليمية والدولية المماثلة لتعزيز مكانتها وسط مجتمع الطيران المدني الدولي وذلك من خلال تبادل الرأي والمشورة الفنية والاستفادة من التجارب والخبرة المتراكمة حيث أخذ المسار مع هذه المنظمات والاتحادات منعطفا متطورا من خلال توسيع أفق التعاون والتنسيق مع الإتحاد العربي للنقل الجوي ومكاتب الإيكاو الإقليمية ومع المؤتمر الأوروبي للطيران المدني وأزرعه الفنية، ومع اللجنة الإفريقية للطيران المدني ومع الطيران المدني السنغافوري وبوينغ وإيرباص بروسكاي والعديد من المنظمات الأخرى، وقد توجت العلاقات بالتوقيع على مذكرات تفاهم تخدم المصالح المشتركة.

والهيئة العربية للطيران المدني هي إحدى روافد منظمة الطيران المدني الدولي وتمثل فيه إقليما بارزا متناميا فاعلا بما يتوفر عليه من مقومات في كافة مكونات منظومة الطيران من مطارات حديثة وأساطيل طائرات بأنواعها وأصنافها وأحجامها المختلفة وتجهيزات فنية متطورة، وأصبحت صناعة الطيران تتبوأ مكانة مهمة في اقتصاديات الدول الأعضاء من خلال الاستثمارات الضخمة التي تعكس التوجه الأولي لصناعة الطيران كمحرك جوهري للتنمية الاقتصادية.

وتخطو الهيئة في طريقها للتنفيذ الأمثل للتوجيهات والتوصيات والمقاييس والإجراءات الملزمة للإيكاو من خلال انجاز المشاريع والبرامج والأنشطة وورشات العمل في مجالات النقل الجوي والسلامة الجوية والإحصاء وأمن الطيران والملاحة الجوية والبيئة، وعلى رأس هذه البرامج الدورات



Why is our cooperation important? The Gulf area is one of the fastest growing global aviation hubs. Major flows of traffic operate between the major airports in the gulf region and European capitals. Much of the European -Asian traffic also routes via the gulf region. At the same time countries on the southern Mediterranean have been traditional tourist destinations for European holiday makers. Unfortunately the unstable security situation has led to a recent decrease in this traffic. However it is sure to return and grow in the future. The majority of air traffic in these countries is to and from Europe.

Closer links between ACAC and EUROCONTROL will contribute to a seamless ATM system in line with the ICAO Global Air Navigation Plan. It will help us to better manage major traffic flows in normal times, but also in times of disruptions and crises that are increasingly affecting the aviation world.

EUROCONTROL was invited to participate at the ACAC ANC 33 meeting in December 2015. At that meeting EUROCONTROL presented an outline of a possible ATFM scenario for the region. This potential solution envisaged the strengthening of operational links between the North African ACAC states and the current EUROCONTROL area. The recent inclusion of these states in the ICAO EUR region may open the door for their adherence to the European ATFM area as foreseen by ICAO Document 7030 (8.1.1). At the same

time the “peninsula” or Gulf area is a very specific ATM sub-region with major global traffic flows operating to and from the major hub airports in the region and significant long range overflying traffic. We also need to consider the very major additional traffic generated by the Hajj each year (This major global event generates an enormous amount of additional traffic). Following the ANC33 meeting a two day workshop was held in Casablanca on the 1st and 2nd March 2016. Managerial, operational and technical experts from 6 ACAC states attended. The workshop was attended by a total of forty participants from six ACAC States (Tunisia, Algeria, Morocco, Egypt, Saudi Arabia and Sudan), Three organizations (EUROCONTROL, IFALPA, AACO) and two industry representatives (Metron Aviation and To70 Aviation Singapore) and one airline (Tunisair) attended.

Detailed workshop sessions were held on

- International, Regional & Institutional Aspects of ATFM
- Airspace, Flight Plan and ATFM
- Airport Airside Capacity Efficiency
- ACAC ATFM Options and potential Road Map

Although a workshop and not a decision making forum, the ACAC participants endorsed a set of conclusions that will help the decision making authorities in the region to converge towards an appropriate set of policies and strategies. This will enable the entire ACAC region to determine the institutional and operational

frameworks for the region to meet the very significant challenges of traffic growth, safety and capacity. At the same time these regional and sub-regional arrangements will ensure full interoperability between the ACAC region and its neighbours and in particular with the European ATFM area.

The consensual conclusions of the workshop included:

ACAC to continue to raise awareness regarding Air Traffic Management (Workshops, Seminars and training ...)

A potentially viable ACAC ATFM structure could be the following:

- Mediterranean Arab countries to seek to become part of the EUROCONTROL ATFM area as members of the ICAO EUR region.
- A sub-regional solution for the ACAC Middle east region commencing with strategic planning and coordination, demand/capacity balancing and development of a coordinated “traffic orientation scheme”. This would be followed by the gradual development of the appropriate regional airspace, flight planning and ATFM functions.
- Full interoperability with the European ATFM region and eventually with other emerging ATFM regions would be ensured.

EUROCONTROL wishes to collaborate with its ACAC neighbour in the most active way possible taking into account its mandate and the views of its member states. Over the coming months both organisations will continue to our dialogue in order to make concrete advances on this challenging path.





Mohamed Rejeb
ACAC Air Safety & Air Navigation Expert

Emerging cooperation between Europe and the ACAC area



Mr. Brian Flynn
Head NM Performance, Forecasts and Relations, Network Manager, Directorate, Eurocontrol



ACAC ANC 33 Meeting - Dec 2015

A memorandum of cooperation has existed between ACAC and EUROCONTROL since 2003. Over the years several initiatives have been taken to try and achieve concrete progress under the terms of this memorandum. Unfortunately little progress had been achieved. However there are now clear signs emerging that the cooperation is moving towards achieving strong operational collaboration between two major ATM “neighbours”.



In this regard, we remind that the ICAO Committee on Aviation and Environmental Protection (CAEP) was held at februray 2016 and the and after two weeks of discussions the participants adopt the following results :

New aircraft emissions standards CAEP/10 was the first time that recommendations for two emissions standards were able to be finalized, paving the way for cleaner aircraft that have less impact on the global climate. An important Particulate Matter (ultrafine soot particles) Standard was one of these, while the second was the much awaited aircraft CO2 emissions design Standard, the first global Standard for CO2 emissions for any sector. International aviation Market-based Measure (MBM)

The CAEP reviewed a vast amount of technical work related to a global market-based measure for international aviation emissions. This will provide a solid basis for the discussions and expected adoption of

the aviation MBM design scheme at the 39th ICAO Assembly this fall. If adopted, the aviation MBM is expected to be slated for implementation by 2020.

Sustainable alternative fuels
An impressive amount of work on the sustainability criteria and life-cycle analysis for sustainable alternative fuels was carried out. Developments in this area will be paramount for the sustainable future of aviation and the CAEP's life-cycle analysis conclusions will serve as an important market indicator supporting higher production and use of alternative fuels in the future.

Air cargo CO2 emissions
A methodology to quantify air cargo CO2 emissions was also approved. This complements the ICAO carbon calculator for passenger air travel emissions and is our new contribution to the UNEMG.

Adaptation to climate change
New guidance on community engagement in aid of more inclusive

aviation environmental management and airport planning, including for adaptation to climate change, is expected to be of direct assistance to States.

Environmental Trends

Updated projections for aircraft noise and emissions were approved. These will be recommended as the basis for decision-making for matters related to the environment during the upcoming ICAO Assembly later this year. Future work will include putting these trends into context of a 2°C emissions budget scenario.

Aircraft noise

For the first time, ICAO and its Member States will be able to consider the possibility of “noise neutral growth” from 2030 under an advanced technology and operational improvements scenario.

This is a clear demonstration of how ICAO's Standards for aircraft noise are working, and foreshadowed a likely decoupling of air traffic and noise growth as sectoral expansion continues.

The CAEP also began to anticipate the possible resumption of supersonic flights by discussing progress on a new supersonic noise Standard for future aircraft.

President Aliu further remarked that “ICAO will continue to pursue environmental targets as agreed by our Member States, towards greater emissions and noise reductions for the air transport sector. Environmental action is one of the three pillars of sustainability, and essential to the future prosperity of human society.”



Environment Protection: Aircraft Noise



MR. Atef Ajili
Security and Environment
Expert ACAC

nowadays the global effort is concentrated on environmental problems and their impact on climate change, these concerns is one of the most important challenges to the civil aviation and aviation-makers in order to contribute to reducing global aviation impacts on the environment and climate change.

However, the development of the new technology (Engine manufacture) and the States positions on the environmental policies make the environmental discussion very difficult and complex.

In this regard, ICAO tries to accelerate the development of standard rules and recommendations (SARPs) and guidance material in order to contribute to the global effort to reduce effectively the impact of the International Civil Aviation activities emission .

Most of the activities within the ICAO focused on the impact of the global Air Transport growth which has as consequence the development of the airports (facilities and activities) which has had a negative impact on the local environment (Aircraft noise, airports residents

concerns,...).

No one can ignore the contribution of the airports activities in the local economy and in terms of creating wealth and jobs. And the challenges to the aviation authorities and decision-makers are how to find a compromise between local economic contribution and the negative impact on the local environment and the airport residents concerns.

However, the aviation industry records a remarkable success in the technology progress to reduce noise and to control local emission and the future prospects look bright such the noise reduction at source pillar of the balanced approach will effectively contribute to reduce the negatives impacts in the near future.

That's why the noise reduction around airports remains an absolute priority and the adoption of the noise license standards (Annex 16 : Environment) has contributed to reduce the aircraft noise and enhance the local environment control. But this efforts should be supported by the States to implement the ICAO SARPs to attend the objectives and aims fixed by the ICAO on behalf of the international community.

For the purpose, the international community must confront these challenges by intensifying the environmental talks and discussions between the different environmental actors of civil aviation, without neglecting or denying the States positions on the environment issues.



are not familiar with ICT systems.

When maintenance is outsourced, how can we prevent unauthorized access to critical systems and thus mitigate the risk of being infiltrated?

In this case should we have a requirement for a deep background check before authorising outsourced or remote maintenance staff to access the systems?

Given the difference between the existing systems around the world, one solution which will fit all States is not realistic.

Although it may seem contradictory, the human factor becomes one of the core pillars in the management of risks associated with cyber threats.

The challenge today is how to make our systems resilient to cyber attacks

In the past we were focussed on perimeter intrusion detection system (PIDS), lighting or a closed-circuit television (CCTV) system to protect our industry.

Do we have such intrusion detection system for all of our ICT or security equipment?

We have SOPs to respond in case of perimeter intrusion, do we have the same for ICT systems intrusion?

Should we create a new generation of AVSEC officer (2.0) to deal with such threat?

Should we promote aviation security as an Airport Collaborative Decision Making (A-CDM) process, enabling organised sharing of information between relevant stakeholders in the airport environment, including ANSP?

Nonetheless the problem of cyber threat is a big puzzle and we need the commitment of all stakeholders to solve it.

Mr. BrahimLakhlifi, holder of a Civil Aviation Engineering diploma from ENAC de Toulouse, France, has held several senior positions both within the Moroccan National Airports Authority (ONDA) and the Moroccan Civil Aviation Authority. With 35 years of experience in the aviation industry of which more than 20 years as an AVSEC expert, Mr. Lakhlifi has proven his experience in project Management and his expertise ,thorough knowledge and grasp of the International AVSEC standards and their implementation, specifically the ICAO SARP's. Mr. LAKHLIFI has taken part in many projects and programs as an AVSEC Expert and has provided AVSEC technical assistance and training in many countries.

Since 1982 he participated in several conferences and meetings and I led or participated in various consulting projects, technical assistance and training in the following countries: Algeria, Austria, Belgium, Canada,

Cameroon, Congo, Cyprus, Egypt, England, Ethiopia, Equatorial Guinea, France, Gabon, Germany, Ghana, Haiti, Italy, Ivory coast, Kenya, Mali, Mauritania, Mauritius, Morocco, Namibia, Nigeria, Portugal, Qatar, Rwanda, Senegal, Seychelles, South Africa, Spain, Suriname, Switzerland, Tunisia, United Arab Emirates, Uganda, USA and Zambia.

Mr. Lakhlifi has several international accreditations:

- ICAO certified AVSEC Instructor
- AVSEC Manager Professional certified by ICAO and Concordia University (ICAMER)
- Expert of the 7th Framework Program for Research and Development of the EU (Projects under SESAR)
- WHO Consultant
- IATA Senior Consultant
- IATA Instructor
- ACI Instructor

MrLakhlifi is actually the Key expert and team leader of the ACP Group Project for the improvement of AVSEC in Africa



Cyber threat, a real challenge for civil aviation industry



ENG, Brahim Lakhlifi
the Key expert and Team leader of the ACP Group Project for the improvement of AVSEC in Africa

The aviation industry is expanding, changing, and becoming increasingly connected and our operation environment is changing rapidly and significantly with the deployment of new advanced technologies and communication systems. Some stakeholders within the aviation industry, such as airlines and ANSPs, have now reached a matured stage in deploying IT tools.

The increased connectivity or links between ground systems and aircraft constitute a potential vulnerability for a cyber-attack.

While the resilience of safety operations is based on redundancy, security equipment is designed on a single point of failure (X-Ray machine or WTMD, for example).

At the international level and although ICAO has developed some guidance material (DOC 8973 and Doc 9985) to deal with cyber threats, there is no common vision, or common strategy, goals, standards, implementation models, or international policies defining cyber security for commercial aviation.

At states' level, the only way to have a clear policy to deal with such threats is the establishment of a strong security culture and internal communication between all stakeholders.

As recommended by ICAO, States should include appropriate provisions for the protection of critical information and communication technology systems, including hardware and software, against cyber-attacks and interference, in their NCASPs and other relevant national programmes.

To achieve this we need to have a strong communication between all stakeholders in order to identify the critical systems as well as their vulnerabilities.

Unfortunately, today the sharing of critical information between the stakeholders involved in air transport operations including ANSPs, aircraft, airline operations, ground handlers, security, immigration and airport operators at both an airport and regional level ranges from nil to very limited.

The first step for the handling of cyber threat is to identify all our critical Cyber ICT Systems.

The second step would be to protect such critical systems by achieving the following objectives:

- protect the systems against unauthorized access and use;
- prevent tampering with the systems; and
- detect attacks on the systems.

When a State is directly involved in the manufacturing and the development of such systems, their protection should begin at the design stage or as early as practicable to ensure that they are as robust as possible against cyber-attacks.

For the other States, the protection of such critical systems should begin at the beginning of the procurement process by including for example a requirement for cyber-attack protection.

As recommended by ICAO, the specifications for and procurement of new aviation information and communication technology systems should include security provisions.

Suppliers should provide details as to how information on and operation of the system is secured, including arrangements for ongoing support and maintenance, whether on-site or from remote locations.

We need thus to ensure that our safety managers, our technical and maintenance managers, as well as our procurement managers are aware about their responsibility in regard of cyber threat.

Our problem today is that our security managers are thinking that safety management deals with all security issues, but since safety management discounts malicious activity then this is not the case.

In many states, the new IT technology being introduced raises potential security issues which are unfamiliar in the civil aviation industry. Most of security managers



to help meet ICAO's recommendations, aimed at the adoption of a PBN (Performance Based Navigation) oriented airspace use policy, for all countries. EGNOS is one of the GNSS elements recognised by ICAO (Annex 10) as a radio navigation aid. It is an important element of a global SBAS systems mosaic, that started with the American system WAAS in 2003, and that is gradually completed by other more recent SBAS: EGNOS itself, MSAS (Japan), GAGAN (India), SDCM (Russia); some countries like Australia and South Korea have recently launched studies to explore possibility to develop their own SBAS. Recent African Union's adopted space policy and strategy also envisages the development of an indigenous continental level navigation augmentation system. Therefore, it is expected that, in a not too far future, most parts of the world will profit from SBAS services, following the current coverage extension plans and SBAS system evolutions. Today more than 200 APV (Approaches with Vertical Guidance) landing procedures are operational across Europe, with many others under development, and LPV (Localizer performance with vertical guidance)-200 service level recently declared (source: ESSP EGNOS Service Provision Workshop 2015, https://egnos-user-support.essp-sas.eu/new_egnos_ops/?q=node/77). EGNOS infrastructure consists of three geostationary satellites over Europe and Africa, central control/processing facilities and a network of ground stations (Ranging and Integrity Monitoring Station – RIMS) located to provide services across the European region and its neighbourhood. The EGNOS RIMS network supports a flexible geometry that gradually adapts to service coverage requirements evolution. Particularly, EGNOS regional coverage could be quite easily extended to areas adjacent to the European Union through the deployment of

limited additional ground infrastructure elements, but sharing the same existing space segment and leveraging the other core ground infrastructure. Since 2006 the European Commission (EC) has put in place a series of initiatives in favour of the EGNOS service extension in adjacent areas, under the umbrella of its neighbouring policy. Thanks to this, from the originally envisaged coverage over European Union's countries, the EGNOS RIMS network is being expanded over Europe's neighbouring areas, thus increasing the number of beneficiary countries. Significant achievements in this respect have been obtained for the North Africa and Middle East countries around the Mediterranean, in the frame of the Euromed GNSS initiatives within the Euromed Transport Programme, on one hand, to deploy the ground infrastructure elements for extending the EGNOS coverage and, on the other hand, to support the introduction and exploitation of EGNOS services. Euromed GNSS consisted of a first stage Euromed GNSS I/METIS (Mediterranean Introduction of GNSS Services) project in the period 2006-2009 and of a second stage Euromed GNSS II/MEDUSA (Mediterranean follow-Up for EGNOS Adoption) project in the period 2012-2015. The beneficiary countries of Euromed GNSS that are also ACAC members are Algeria, Egypt, Jordan, Lebanon, Libya, Morocco, Palestine, Syria, Tunisia. Following the success of these initiatives and the interest displayed by several of the partner countries involved, the EC is currently considering launching a third stage of Euromed GNSS to obtain maximum extension of the EGNOS to benefit aviation and other transport users. METIS and MEDUSA developed a programme of technical assistance actions aimed to aid and prepare the Euromed countries towards the use and adoption

of the EGNOS services, primarily in aviation and other transport domains, considered as priorities for the region by the countries themselves. Particularly in MEDUSA, a set of technical assistance actions was focused on the elaboration of the key elements enabling the introduction/adoption of SBAS/EGNOS operations in aviation ("enablers"), taking into account that the Euromed States are non-EU (European Union) and non-Single European Sky compliant (except very few exceptions):

- Relevant institutional/regulatory/operational framework;
- Necessary process for the implementation of LPV operations;
- ICAO provisions to be met in order to use EGNOS in aviation ("minimum regulatory baseline").

These "enablers" are the basis for:

- The State's "regulatory analysis" consisting in the analysis of State's relevant regulations to evaluate the State's regulatory compliance and readiness to introduce/adopt EGNOS operations in aviation ("evaluation grid");
- The identification of the State's "todos", that are the necessary steps that the State has to do to actually introduce/adopt EGNOS operations in aviation, while the EC is deploying the ground infrastructure elements necessary for completing the EGNOS coverage extension across the region.

EGNOS SoL service is highly sought by several non-EU countries for the benefits it can bring to their civil aviation, in providing a solution to comply with ICAO requirements for PBN. The outcomes of METIS and MEDUSA can be useful also for other non-EU countries interested to introduce/adopt EGNOS in aviation, without developing their own independent SBAS system. Areas like Turkey, the Arabic Peninsula and the whole of Africa are the best placed candidates to benefit from both the EGNOS system infrastructure in place and the institutional framework developed.



The European SBAS EGNOS – introduction in aviation in the Arab countries of the Mediterranean region



Authors:

Ugo Celestino,
European Commission
DG Internal Market, Industry,
Entrepreneurship and SMEs - Galileo
Unit J3: Applications, Security,
International cooperation
Antonella Di Fazio,
Telespazio SpA - Satellite Systems
and Applications

EGNOS (European Geostationary Navigation Overlay Service) is the European Satellite-Based Augmentation System (SBAS), whose signal is compliant with the international SBAS interoperability standards - MOPS (Minimum Operational Performance Standards) and ICAO SARPs (International Civil Aviation Organization Standard and Recommended Practices). In its current version (V2) EGNOS augments the open signal offered by the American Global Positioning System (GPS), by providing correction data that enable to improve GPS position accuracy, and provides integrity information about the GPS system (integrity information is fundamental for aeronautical applications like approaches & landings). EGNOS is interoperable with the other equivalent regional systems (other SBAS are the American WAAS - Wide Area Augmentation System, the Japanese MSAS - Multi-functional Satellite Augmentation System, the Indian GAGAN - GPS

Aided Geo Augmented Navigation and the Russian SDCM - System for Differential Correction and Monitoring). The future version (V3) will augment also the open signal of Galileo, the Europe's independent global satellite navigation system currently under deployment.

EGNOS provides three services:

- EGNOS Safety-of-life Service (SoL) certified for use in aviation applications since 2011;
- EGNOS Open Service (OS) for use with consumer-grade receivers and in mass-market applications;
- EGNOS Data Access Service (EDAS) for professional applications.

In aviation operations, EGNOS benefits are maximized in final approach manoeuvres, providing GNSS (Global Navigation Satellite System) lateral and vertical guidance. However, the use of EGNOS allows taking full advantage of GNSS for all phases of flight. Therefore, EGNOS for aviation represents a fundamental and strategic tool



Whether the passenger is able to survive a plane crash? Aeronautical engineer from Ukraine Vladimir Tatarenko his life three years dedicated to solving this problem, and finally found it. He says he invented the aircraft structure, the passenger compartment which is capable in an emergency detach and land successfully. On each side of the aircraft have pontoons attached to the roof of the parachutes. Tatarenko says: «Survival in the crash really for passengers.» «Survival in the crash - it's real,» - the words of the inventor Tatarenko. Disconnect the passenger compartment in the rate of fall slowed down, and instantly ejected parachutes.

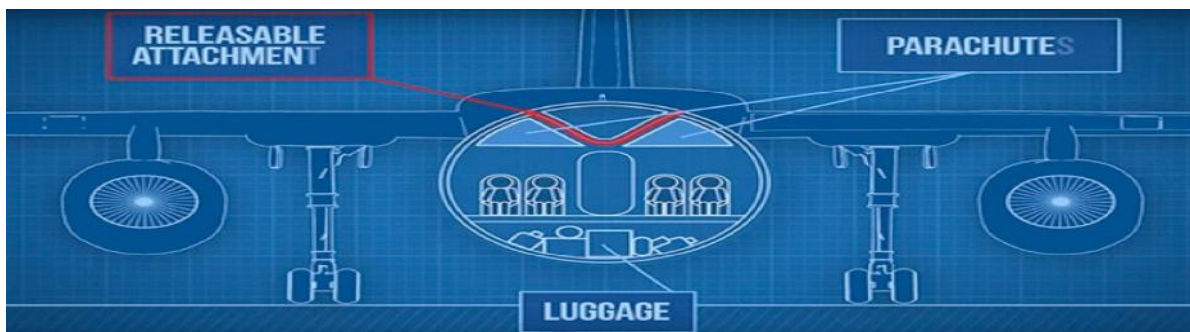
Of course, the invention lends itself to criticism for various reasons weight. First of all, the designers worried about the possibility of a detachable cover to violate the integrity of the original aircraft. Furthermore, the know-how to save the aircraft in the event of a missile attack. The last drawback - in any case, the pilots will die. Doubtful and rationality of the invention: the billions of passengers and millions of flights performed during the year in a plane crash killed a total of about 500 people. However, as stated by the aircraft engineer Tatarenko, on the results of their survey, the invention is supported 95% of respondents would agree to pay for it.



If necessary inflatable pontoons compartment capable of holding water.



About luggage do not worry - it will be with you in the same compartment.





article

ARAB AVIATION



Aircraft Design To Save Passenger Lives





The Second symposium on capacity building and the development of the human element Through Formation and training in the field of civil aviation Tunisia 1 to 3 June 2016



Frist Meeting, Rabat April , 2015

Organized and hosted by the Tunisian French Academy for training in aviation security and Graduate School of Aviation and Technology in cooperation with the International Civil Aviation Organization and under the supervision of ACAC The second symposium on capacity building and the development of human resources through Formation and training in the field of civil aviation during the period 1 -3 June 2016 in Hotel Place de la Concorde in Tunis.

The convening of this second symposium on the implementation of the recommendations of the first seminar, which was held in Rabat - Morocco (6 to 8 April 2015) and the participants of this symposium representatives all Arab civil aviation authorities and institutions, configuration and training Academes ,Arab Union for air transport ,regional and international organizations, including the International

Civil Aviation Organization and the International Air Transport Association and the Council global Airports and the Association of African airlines and the Organization for air navigation Services (CANSO) and touches course program to several topics of interest to update training in aviation globally, including the aviation training ICAO program and training IATA training program Airports Council International and the program of the US Department of transportation training has been training programs for each Association of African airlines and the Organization of air service providers, and the seminar will deal with the Commission's strategy in training and the challenges of training in the Arab countries and operational testing field. The closing will take place in a special session to establish an association for these different training institutes



BOEING AND AIRBUS HAVE «BANNER YEAR»



Boeing Co and France-based Airbus Group SE Airbus have been competing against one another for a slice of the growing Chinese air travel market, and 2015 has been a «banner year» for both airplane manufacturers, according to sales figures and aviation experts. China Southern Airlines, the country's largest carrier, announced last week a \$2.3 billion purchase of 10 Airbus Group SE aircraft for its fleet, with the order coming just after it said it would buy more than 100 planes from Boeing for \$10 billion. «Airlines have to buy new airplanes, so Boeing and Airbus are having a banner year in China,» said Michael Boyd, president of Boyd Group International, an aviation-consulting firm in Evergreen, Colorado. Through November, Boeing said it had sold 1,335 aircraft to China, 1,190 of which have been delivered. During Chinese President Xi Jinping's visit to the United States, he signed an order for 300 jets valued at \$38 billion. Airbus does not break down sales figures by country. It has sold 4,344 planes to the Asia-Pacific region through the end of November, of which 2,378 have been delivered, the company said. Although «one mustn't look at the events of just one year to determine who is performing the best,» said Brian Foley, an aviation analyst and president of Brian Foley Associates in Sparta, New Jersey, «Airbus

had some success with China previously and this was Boeing's year. I would now put each company on relatively equal footing, which is in China's best interest.» Boyd said, «Boeing's been doing very well. I think performance between the two airlines is neck and neck, and has been for years. It's good for everybody.» The 10 wide-body Airbus aircraft for China Southern Airlines will be delivered between 2017 and 2019, and will increase the airline's capacity by 4 percent, the Guangzhou-based carrier said in a Dec 23 statement. One week earlier, China Southern Airlines said it will buy 80 of Boeing's 737s - 30 737 Next Generation jets and 50 737 Max aircrafts - and its subsidiary Xiamen Airlines is buying 30 737 Max jets, according to The Associated Press. The announcement came just a couple of months after Boeing said that it would build a finishing plant in China, though it is unclear whether the China Southern deal is part of that agreement. Foley said that the China Southern sale was probably not due specifically to that announcement but is the «result of years of careful choreography.» But Boyd thinks that Boeing is benefiting from building the plant in China. «Of course the deal helped. This is how you posture - when President Xi is here, that's when you announce it. That's what makes sense - everybody wins and gets something out of it,» he said.

«China Southern's commitment is a solid endorsement of the popularity of the Next-Generation 737 and 737 MAX,» said Ihsane Mounir, senior vice-president of Northeast Asia sales at Boeing Commercial Airplanes, in a statement. «We share an enduring partnership with China Southern and we are excited to see that the 737 airplanes will play an important role in their continued success.» Aviation experts predict that China will need to purchase more than 6,000 aircraft in the next two decades, spending about \$950 billion to do so. China's air travel market is set to add 758 million new passengers in the next two decades to bring the total number to 1.2 billion, according to November 2015 predictions from the International Air Transport Association (IATA). It will overtake the US as the world's largest passenger market by 2029, growing 5.2 percent a year. Although growth in China has moderated due to a slowing economy, the market will still add another 230 million passenger journeys in the next four years, the IATA said. «There will be ups and downs [in China's air travel industry], but it's very hard for people in the US to realize that Beijing has 80 million passengers. That's almost three times the size of the largest US airport. The sheer size of the tourists and future Chinese market is, to most people in the West, mind-boggling,» Boyd said.



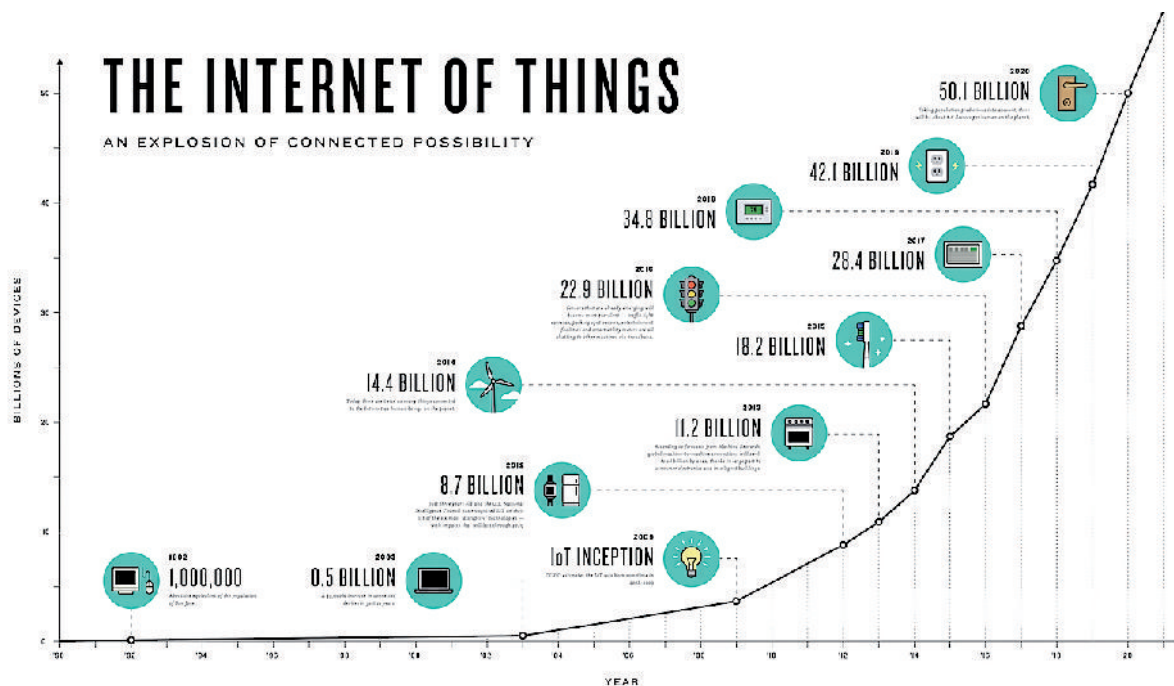
Sky Deck : new first-class air travel

Windspeed Technologies, which bills itself as a “premier aerospace engineering services company”, has released details of a system called SkyDeck that allows passengers to observe the view in-flight from on top of the plane. The system features a semi-external glass “teardrop canopy”, or a pod, protruding out the top of a plane, where passengers can sit. The company says it will «provide an exhilarating view of the aircraft’s external environment while in flight” and will be available soon. There are two different designs, one includes an elevator to transport the passenger into the canopy, and the other installs a set of stairs going up into the canopy in the roof of the plane. The innovation follows another patent that has shot to prominence this month - although this one seems exclusively designed for the cattle class. Plans released by French aircraft manufacturer Zodiac Aerospace show passengers seated in a windowless baggage hold. According to the company, only 37 per cent of cargo space on modern planes are being used because more people travel on budget airlines which charge extra for checking in baggage. President and

CEO of Windspeed Technologies, Shakil Hussain, describes the SkyDeck as “the next exciting experiential in-flight entertainment for VIP aircraft owners and the airline industry”. In an interview with Business Jet Interiors International, he said the patent for the design is currently pending. Windspeed Technologies thinks the SkyDeck could result in additional revenue for airlines if they charge on a pay-per-view basis, allowing airlines to charge an exorbitant premium on the experience. Mr Hussain reportedly said in the Robb Report: “The concept attracted a lot of attention at the recent conference of the National Business Aviation Association in Las Vegas. “A large aircraft manufacturer in Europe plans to start offering the SkyDeck to potential customers soon.” Windspeed Technologies says it has developed the SkyDeck to withstand all the elements, flight loads and potential impacts, such as potential bird impacts. They guarantee the design does not interfere with the plane’s tail mechanism, and any additional drag would be «small to negligible».



Internet self-service comes to travel



Over the next three years passengers will be enjoying seamless self-service with airlines and at airports as the 'Internet of Things' (IoT) comes to travel, a new report has unveiled. This is according to 'The Future is Connected', the latest industry report from Sita, the leading global IT provider to the air transport industry. Today, 83 per cent of passengers carry a smartphone and this is now the unifying technology in transport that will provide a connected end-to-end experience. Sita's report shows that smartphones are reshaping travel behaviour and with growth rates of around 80 per cent or more at the check-in and boarding pass stages, it is clear passengers are keen to use their own technology. The groundwork by the air transport industry to establishing the infrastructure and processes that enable more seamless travel experiences is well under way and gathering

further momentum. Over the next three years the vast majority of airlines and airports are planning to invest in mobile services for passengers and most airports will also be financing self-service processes. Sita's analysis shows that during the same period the International Air Transport Association's (IATA) Fast Travel Program will reach a critical threshold. IATA's target is to achieve a self-service experience for 80 per cent of global passengers by 2020. This covers six key stages in the journey: check-in, bags-ready-to-go, document scanning, self-boarding, flight rebooking and bag recovery. Last year the initiative reached 29 per cent of passengers with the goal of 40 per cent this year. In the report Sita presents a detailed analysis of the readiness of airlines and airports at each stage of the journey and the expectation of adoption by 2018 on the way to

reach this vision. Nigel Pickford, director Market Insight, Sita, said: "The air transport industry has already embraced self-service and now it is turning to the 'Internet of Things' to deliver a more connected experience to travelers. Half of airlines expect to have IoT initiatives up and running over the next three years meanwhile airports are building out the infrastructure to support IoT. Together these will deliver improved operations and will lead to a step change in the passenger experience." The Future is Connected combines SITA's global research with commentary and cases studies from airports and airlines that are moving to fully-connected travel. Those featured include Changi Airport Group, Mumbai International Airport, Air New Zealand, Miami International Airport, along with industry perspectives from Airports Council International (ACI).



IATA : LOW OIL PRICES BOOSTING AIR TRAVEL GROWTH

The further retreat in oil prices at the start of the year could prolong a period of global air travel growth above historic averages, Brian Pearce, chief economist at the International Air Transport Association, said. Air travel is growing 6% to 7%, already above the historic norm, with the potential that low oil prices could provide a boost into 2017, Mr. Pearce told reporters in London. Lower fuel costs often lead to lower ticket prices, spurring demand to fly. Many European and Asian carriers have used financial instruments to lock in fuel costs early, so they won't see the full benefit of lower oil prices for months or longer. That means the benefit from today's low oil prices should flow through into next year, Mr. Pearce told reporters in London. Oil prices slumped below \$30 a barrel at the start of the year, even though crude has rebounded in recent days. Russia indicated Thursday that it may be open to agreeing to a wider cut in production, causing oil prices to surge. Stocks in airlines, for whom fuel is a major expense, slumped on Thursday as a result. IATA, which represents more than 200 carriers, is sticking to its 2016 profit outlook for the global airline industry of

\$36.3 billion, up from around \$33 billion last year. Return on capital is inching up to 8.6%. Around 3.8 billion passengers are expected to travel in 2016. North American carriers are expected to deliver the largest portion of the airline industry's profits this year. They could benefit even more from low fuel costs because they typically aren't as heavily hedged as their overseas rivals. Still, Mr. Pearce said it is too early to adjust the 2016 profit forecast given uncertainty about global economic growth, which could offset some of the benefits of lower crude. Mr. Pearce added that the slump in the Chinese stock market at the start of the year, which has shaken wider equity markets, isn't a good signal of air travel demand. "We are still seeing pretty robust growth in travel," he added. That is a view echoed by Andrew Herdman, director general of the Association of Asia Pacific Airlines. China's economic turmoil at the start of the year so far hasn't shown any signs of affecting demand for flights, he said. Even if the country's economic growth rate has moderated to around 7%, Mr. Herdman said, that drives a large demand for flights. The cargo market, which contracted last year, is poised to improve in 2016.

Middle East AIRLINES SOAR HIGH AS TRAFF CRISES 10.9PC

Middle East airlines had the strongest year-over-year demand growth in January at 10.9 per cent, helped by ongoing network and fleet expansion, the International Air Transport Association (Iata) has announced. Capacity rose 12.9 per cent and load factor dipped 1.4 percentage points to 77.8 per cent in the month compared to the same period last year, it said. Global passenger traffic results for January 2016 showed demand (revenue passenger kilometers or RPKs) rose 7.1 per cent compared to January 2015. This was ahead of the 2015 full year growth rate of 6.5 per cent. January capacity rose 5.6 per cent, with the result that load factor rose 1.1 percentage points to 78.8 per cent, the highest load factor ever recorded for the first month of the year. "January maintained the strong traffic growth trend seen in 2015, showing the resilience of demand for connectivity despite recent turmoil in equity markets. The record load factor is a result of strong demand for our product and air-

lines making the most productive use of their assets. Underlying conditions point to another strong year for passenger traffic, with the latest decline in oil prices likely providing additional stimulus for air travel growth," said Tony Tyler, Iata's director general and CEO. January international passenger traffic rose 7.3 per cent compared to the year-ago period. Capacity rose 5.9 per cent and load factor rose 1.0 percentage point to 78.8 per cent. All regions recorded year-over-year increases in demand. Domestic air travel rose 6.8 per cent in January year-on-year. Capacity rose 5.1 per cent and load factor was 78.9 per cent, up 1.3 per cent. India's domestic air travel soared 22.9 per cent in January compared to a year ago. Growth is being propelled by the comparatively strong domestic economy and increases in air services. The Indian market overtook both Australia and Japan during 2015 and is currently level with Russia at around 1.2 per cent of global RPKs.





The number of air accidents and resulting fatalities dropped in 2015 from the previous year, and was well below the five-year average, the International Air Transport Association (IATA), making 2015 «an extraordinarily safe year».

Some 68 accidents occurred last year, compared with 77 in 2014 and an annual average of 90 over the last five years, according to IATA's latest annual report on aviation safety. Of 2015's accidents, four were fatal, versus 12 a year earlier. «In terms of the number of fatal accidents, it was an extraordinarily safe year,» Tony Tyler, IATA's director general and chief executive officer, said in a statement released on the eve of this week's Singapore Airshow, Asia's biggest aviation trade fair.

The accidents covered by the report killed 136 people, down from 641 in 2014 and a five-year average of 504, according to IATA, which represents some 260 airlines or 83 percent of the world's total air traffic.

If the losses of aircraft in incidents involving planes ope-

rated by German low-cost carrier Germanwings, a unit of Deutsche Lufthansa AG, and Russia's Metrojet last year are included, the total number of deaths rose to 510, according to IATA.

But the Germanwings and Metrojet incidents were excluded from IATA's accident statistics, as they were classified as deliberate acts of unlawful interference. A pilot of the Germanwings aircraft deliberately crashed that plane in the French Alps, while the Metrojet flight was suspected to have been brought down over the Sinai peninsula by a bomb smuggled on board.

«While there are no easy solutions to the mental health and security issues that were exposed in these tragedies, aviation continues to work to minimise the risk that such events will happen again,» said Tyler.

IATA said the 2015 global jet accident rate, measured in hull losses per 1 million flights, was 0.32, compared with 0.27 in 2014 and 0.46 in the previous five years.



1st Approved Training Private Center in Africa, Maghreb and Middle East
1^{er} Centre de Formation Privé autorisé en Afrique, Maghreb et Moyen Orient

AIRLINE PILOT - PILOTE DE LIGNE

MCC-TYPE RATING.B737,A320,A330,A300.LT / MCC-QT.B737,A320,A330,A300.AEL

AIRCRAFT MAINTENANCE TECHNICAL - TECHNICIEN MAINTENANCE AVION

CABIN CREW - HOTESSES DE L'AIR- STEWARD

FLIGHT DISPATCHER - AGENT TECHNIQUE D'EXPLOITATION

Aircraft Maintenance Center - Centre Maintenance Avions



CFPNC GROUPE RABAT Direction Générale / Head Office 19 Av. okbah Agdal Rabat-Morocco

Tél : 00212 537 682623 Fax : 00212 537 260588

www.groupecfpnc.com

E-mail : info@groupecfpnc.com

\$9bn worth of deals signed at Bahrain Airshow

Bahrain International Airshow organisers said orders totalling \$9 billion were signed during the three days of the event.

In its most successful event to date, the total figure is more than triple what was signed in 2014. It was largely made up of major deals involving Gulf Air, which announced \$7.6 billion upgrade in aircraft orders and the \$1.1 billion deal signed by the Ministry of Transport and Telecommunication to build a new terminal building at Bahrain International Airport.

Organisers also announced a change in the date for the next event in two years' time. In a change from its usual January slot on the aerospace events calendar, the next event will take place November 14-16 2018, one year after the Dubai International Airshow (instead of the previous two months).



As well as the record deals of the show, the organisers said participation was also at an all-time high with more than 135 participa-

ting companies. Visitor numbers were also up with attendance figures for both the public and trade days at over 30,000.

Lufthansa says it achieved record passenger numbers in 2015

Frankfurt, German airline Lufthansa said it transported a record number of passengers in 2015, despite repeated walkouts by both pilots and cabin staff in long and bitter industrial disputes. «The airlines of the Lufthansa group transported 107.7 million passengers in 2015, which is a new record,» the carrier said in a statement. The total represented an increase of 1.6 percent over the number for the previous year. Lufthansa also owns Austrian Airlines and Swiss, as well as the low-cost operator Germanwings, which suffered a devastating crash in March, when the co-pilot of one of its jets deliberately steered the aircraft into the French Alps, killing all 150 people on board. Lufthansa said it carried out more than one million flights last year, an increase of 0.2 percent, and achieved the highest ever seat load factor of 80.4 percent, which corresponded to an increase in capacity utilisation of 0.3 percentage points compared to 2014. «The Lufthansa group has invested heavily in the improvement of its offers and services throughout the past few years,» it said. As

part of this, 17 new aircraft were taken into service last year. The fleet would be amended by a further 251 jets over the next 10 years. «Additionally, the comfort of travel has been noticeably enhanced through cabin refurbishment in all classes, improvements in on-board services and the availability of broadband internet connec-

tion. «With these improvements, we were able to markedly increase demand and to convince more customers than ever before to fly with one of our airlines,» Lufthansa said. Both pilots and cabin staff repeatedly walked out last year in separate disputes over pay and early retirement provisions, grounding tens of thousands of passengers.





Etihad Airways launches flights to Rabat capital city of Morocco



Etihad Airways, the national airline of the United Arab Emirates, has launched flights from Abu Dhabi to its second Moroccan destination with scheduled services to Rabat. The inaugural flight touched down at Rabat-Sale International Airport to a traditional water cannon salute afternoon followed by an arrival ceremony with chief guests, Morocco's Minister of Tourism Lahcen Haddad, and the UAE Ambassador to the Kingdom of Morocco, His Excellency Al Asri Saeed Al Dhaheri. The twice-weekly service, operated by three-class Airbus A340-500 aircraft, is the only direct commercial air link between the two capital cities. With existing daily services on the Abu Dhabi – Casablanca route, Etihad Airways has boosted its Morocco frequency to nine flights each week. The inaugural delegation on flight EY615 to Rabat was led by Khaled Al Mehairbi, Etihad Airways' Senior Vice President Government and Aeropolitical Affairs. The delegation included Captain Salah Awadh Alfarajalla, Senior Vice President Security and National Pilot Development; Hareb Mubarak Al Muhairy, Senior Vice President Corporate and International Affairs; Ali Al Shamsi, Vice President Abu Dhabi Hub Operations; Joost Den Hartog, Acting Vice President Global

Sales; and Amer Khan, Vice President Middle East and North Africa. James Hogan, Etihad Airways President and Chief Executive Officer, said the airline was delighted to launch its second Moroccan route with the new Rabat service. "This new direct air link demonstrates Etihad Airways' commitment to build sustainable ties in the North African region and to deepening the strong relationship between Morocco and the United Arab Emirates," he said. "Rabat is a historical city that has grown in appeal for business and leisure travellers. With our new service, we are supporting further growth flying in travellers from across our international network to our newest gateway in Morocco. Likewise, we are facilitating ease of travel from Rabat to Abu Dhabi and beyond to the many cities we serve, giving our guests the opportunity to enjoy the high levels of service that we are renowned for around the world." Combined with Casablanca, the Rabat route brings to nearly 4,200 the total number of seats each week on Etihad Airways' services between the UAE and Morocco. Like the UAE, the Moroccan Government has made significant investments in the development of its tourism industry. In 2010, the government launched its Vision 2020 which includes plans to make

Morocco one of the top 20 tourist destinations in the world and to double the number of international arrivals to 20 million a year by 2020. The UAE Ambassador to the Kingdom of Morocco, His Excellency Al Asri Saeed Al Dhaheri, said: "There is no doubt that the new Etihad Airways route between the two Arabian capitals is a result of joint cooperation between the two countries in civil aviation. This is a further step in the development of the relationship between the United Arab Emirates and Morocco. Direct flights will contribute profoundly to the development of trade, investment and tourism. The UAE and Morocco are united by a long history of cooperation and the growth of economic and trade relations between the two countries has developed significantly over recent years." I have noted with great satisfaction that UAE companies are increasingly turning their attention to Rabat for opportunities to cooperate, invest and do business. This is a clear sign of the positive future our business community sees for this country. We look forward to witnessing more partnerships and strategic cooperation and no doubt that Etihad Airways is a leading example of this." The Abu Dhabi – Rabat flight is operated on Wednesdays and Fridays using an Airbus A340-500 with a capacity of 240 seats, offering 12 in First Class, 28 in Business, and 200 in Economy. The Abu Dhabi-based airline's service to Casablanca has performed strongly since it was launched in June 2006.

The Rabat route provides passengers with more choice and two-way connectivity between Morocco and the UAE, and onwards over the airline's hub in Abu Dhabi to key destinations across Etihad Airways' global network in the GCC, the Indian Subcontinent, Southeast Asia and Australia. Etihad Airways is able to extend its reach across North Africa further through a codeshare agreement with Royal Air Maroc, providing passengers with direct flights from Casablanca to destinations throughout Morocco, including Agadir, Marrakech and Tangier.

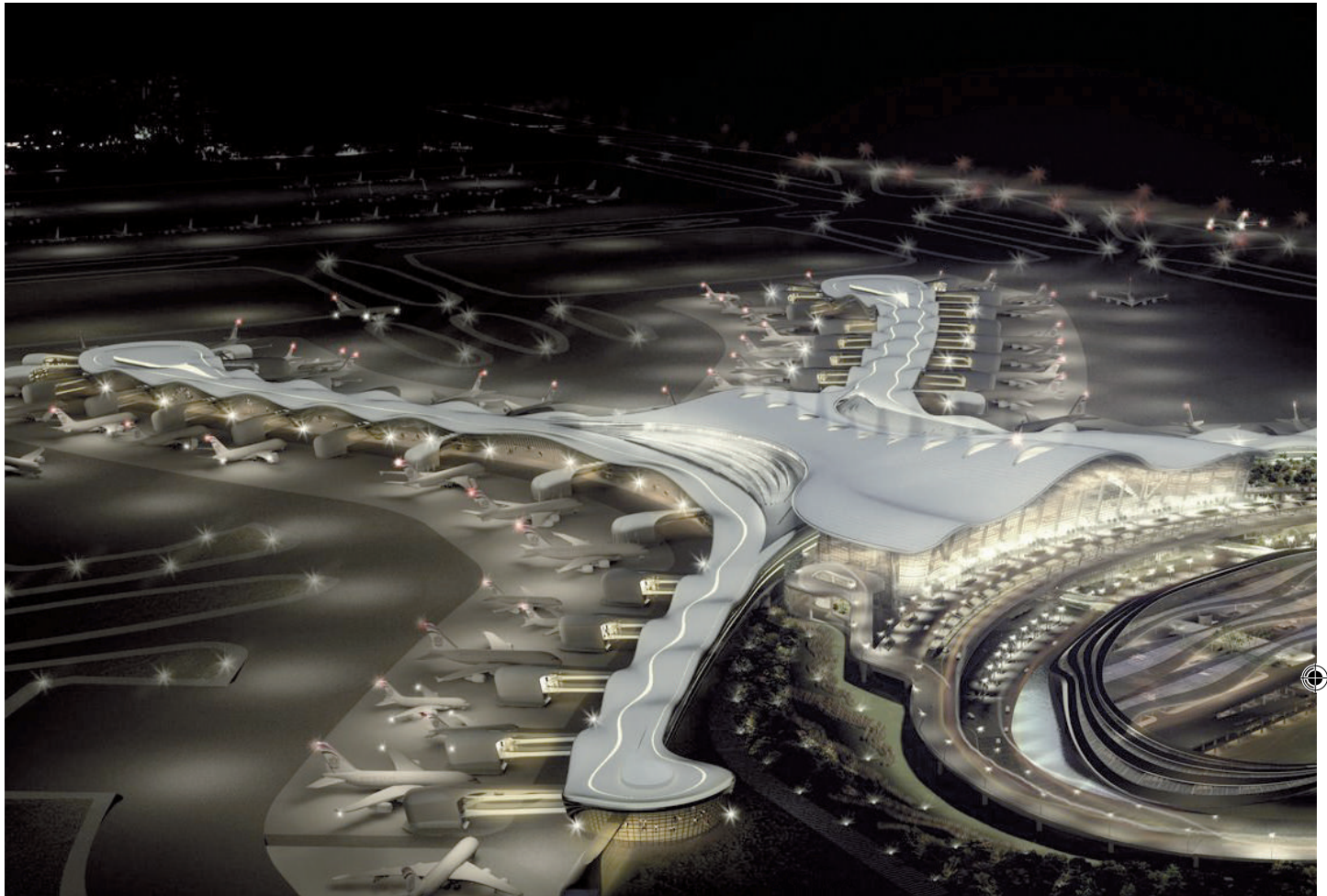


Kuwait airport expansion to handle 25 million passengers

Once expansion plans are completed in 2020, Kuwait International Airport would be able to cater to 25 million passengers and could see its revenues increase five-fold to around KD500 million, said Director-General of Civil Aviation Eng. Yousef S. Al-Fouzan. A consortium of Khara fi National of Kuwait along with Turkey's Limak Holding won the construction contract for the airport expansion project in 2015 with a bid of KD1.3 billion. Meanwhile, as a stop-gap arrangement, the Directorate of Civil Aviation is planning to build a smaller terminal alongside the present airport by the start of 2017. The new terminal,

capable of catering to five million additional passengers will reduce the pressure on the present airport and increase the total capacity of Kuwait International Airport to 10 million passengers a year, said Al-Fouzan. The Director-General also revealed that the Civil Aviation authorities were considering increasing the landing fees for airlines using Kuwait International Airport, which he said would increase revenues to KD140 million. He went on to add that over-flight charges would also be rationalized in line with those charged by other countries in the region.





Abu Dhabi welcomes record 23m passengers in 2015

Abu Dhabi International Airport has achieved record traffic figures in 2015, with more than 23 million passengers passing through its terminals, said the airport operator. For the first time in its history the airport crossed the two million passengers a month mark, with its four busiest periods ever in July, August, September and December, according to annual results released by Abu Dhabi Airports last week. Overall, the airport experienced a 17.2 percent increase in passenger traffic compared to 2014, with

the first quarter alone showing 21.1 percent growth, it stated. Ahmad Al Haddabi, the chief operations officer, said: «We continue to witness double digit traffic growth at the airport. To cross the two million mark for the first time in our history, for four months of the year, is a testament to the airport's ability to connect the world.» «During the first quarter we opened expanded facilities in Terminal 1, part of a broader capacity enhancement program, to ensure that passengers using Abu Dhabi International Airport will

always enjoy a world class experience," stated Al Haddabi. A large proportion of the increase in traffic can be attributed to the strong performance of Etihad Airways, which serves 116 passenger and cargo destinations around the world, stated the official. The national airline of the UAE carried 17.4 million passengers in 2015, 18.4 percent more than in 2014. The expansion of its network through Alitalia and Jet Airways contributed to passenger figures to Italy, India and the US, increasing by double digits.



Egypt airports join IATA Slot Management System



Sharm el-Sheikh, Hurghada and Burg al-Arab airports have joined the Slot Management system of the International Air Transport Association (IATA), said head of the Egyptian Airports Company Adel Mahgoub Tuesday. Joining that system allows the organization of air navigation at busy Egyptian airports so as to be commensurate with the absorptive capacity of each airport and to help develop and improve the services provided to passengers and airlines while maintaining the highest rates of

safety, said Mahgoub in a press statement. A team from the Egyptian Airports Company prepared a report about the timing of flights in each airport and the capacity of each airport and will submit it to the IATA organization upon its request, he added. Two conferences to regulate the timing of flights are held annually since 68 years at the headquarters of the IATA in Canada. Egypt occupied a seat in the organization this year after three Egyptian airports joined the organization's system.



30 million passengers used Jeddah airport in 2015



About 30 million passengers traveled through King Abdulaziz International Airport (KAIA) in Jeddah in 2015, which is an increase of 6.6 per cent over the previous year. «This is the largest number of passengers in all the Kingdom's airports,» the airport's director Abdullah Al Rimi said. He said since its inception, the airport has been witnessing an increasing number of air traffic movement which is three times its actual capacity. Rimi referred the large number of passengers using the airport to

the increasing number of Haj and Umrah pilgrims, tourism and economic activities. «The air transport companies operating to and from the airport have gone up from 64 to 80 last year. They reach 100 companies during the Haj and Umrah seasons,» he said. The director said the continuous rise in the air traffic and the increasing number of passengers represent a grave challenge to the airport in its transitional period before the shift to the new airport. «We have a big responsibility to provide excellent services to

the passengers and to all airline companies using the airport,» he said. Rimi said, when it is formally opened, the new airport will satisfy the needs of the air transport market in the Kingdom. «The new airport will be a quantum leap in air travel industry in the region and will enable the Kingdom to compete with the world in the domain of airport and passenger service,» he said. The General Authority for Civil Aviation (GACA) has said the upgraded airport will become fully operational by the middle of 2017.



RJ's Crown Lounge wins top award



Royal Jordanian's Crown Lounge at Queen Alia International Airport was named the winner of the Africa & Middle East Lounge of the Year Award 2015, by Priority Pass, part of the Collinson Group. Taking place for the 11th year, the award recognizes the individual excellence and investment in customer experience within the Priority Pass program. Members voted on a set of criteria covering overall lounge quality, including refreshments, staff, business facilities and ambience. Members voted on a set of criteria covering overall lounge quality, including refreshments, staff, business facilities and ambience. Over 100,000 votes were cast by Priority Pass members in this year's Lounge of the Year Awards, the highest number since the awards began. RJ President/CEO Captain Suleiman Obeidat expressed

satisfaction with attaining this internationally recognised award, which is a strong reflection of the travellers' expectations of their experience from a high-end airport lounge. He said that RJ aims to extend luxury and comfort to passengers not only on board but also on the ground, to ensure that their needs are fulfilled before embarking. In addition to Priority Pass members and Crown Class passengers, RJ's Royal Plus platinum and gold card holders, and oneworld's top tiers frequent flyers, holders of specific credit cards and banks cards also have access to the lounge. Moreover, several international carriers have agreements with RJ that give their customers the opportunity to enjoy the services of the Crown Lounge. RJ's Crown Lounge adds to the hospitality shown to the airline's business

class travellers and loyal frequent flyers by offering comfortable seating and furniture, quieter environments, wireless internet services and other business services, along with provisions that enhance passenger wellbeing. The 2,250-sq-m, terrace-like Crown Lounge at Queen Alia International Airport is designed to serve almost 350 passengers at a time. Global Marketing Director at Priority Pass Stephen Simpson said: "The Crown Lounge at Amman's Queen Alia International Airport is this year's well-deserved Africa & Middle East Lounge of the Year Winner. Voted for by Priority Pass Members, this is a clear reflection of exactly what frequent travellers expect to experience in a premium independent airport lounge — a modern and stylish space filled with natural light — the perfect place to recharge and revive."



Hamad airport welcomes more than 30 million passengers in 2015



The number of passengers traveling through Hamad International Airport (HIA) this year has exceeded its capacity of 30 million, the airport said in a statement. In the past 12 months including December, the airport served more than 30 million people. This is up from the 26.3 million people who passed through during 2014, although the figures are not a direct comparison as HIA only became fully functional at the end of May 2014. In its first full year of operations (from June 2014 until May 2015), HIA saw 28 million passengers use its facilities, according to government site Hukoomi. In its latest statement, the airport did not give exact passenger numbers or a breakdown of arrivals, departures and transits during the year. However, an official with airport operator Qatar Airways attributed the increase in passenger numbers to the addition of new destinations and aircraft, as well as “world class facilities and services we offer.” Badr Al Meer, HIA’s chief operating officer, added: “I am

happy to report the significant increase in passenger numbers that Hamad International Airport has seen this year. Having served over 30 million passengers in one year which is significantly more than the previous year is no small feat.” According to the latest monthly figures compiled by Qatar’s Ministry of Development, Planning and Statistics (MDPS), just over 3.3 million passengers made their way through the airport last month, compared to nearly 2.8 million for the same month last year. The November figures also state that there were just over 900,000 transfer passengers. Compared to the same month last year, arrivals were up 15.3 percent year-on-year, departures up 17.5 percent and transfers increased by 19.1 percent. However, last month’s passenger numbers were all lower than what Qatar saw in October 2015. Still, the airport is currently designed to have a capacity for up to 30 million passengers and the latest figures show that it has now exceeded this capacity.

Etihad passenger numbers jump to 17.4m

Etihad Airways, the national airline of the UAE, delivered solid operational performance in 2015 by achieving continued growth in passenger and cargo volumes. The airline carried 17.4 million passengers last year, a significant increase of 17 per cent over 2014 levels, and operated 97,400 flights which covered 467 million kilometers. “We enter 2016 with confidence as a stronger, more dynamic airline that will continue to support the evolution of Abu Dhabi as a global aviation hub. Etihad Airways’ fleet consisted of 121 aircraft at the end of 2015 (+9 per cent year-on-year), with an average age of 5.8 years – one of the youngest and most environmentally-friendly in the industry. The airline took delivery of 11 Airbus (four A380s, six A321s and one A320) and four Boeing 787-9 Dreamliner aircraft in 2015, while further leased capacity was also added. To support the next phase of its global network expansion, Etihad Airways will receive 10 aircraft deliveries this year, including five Boeing 787-9s, three A380s and two Boeing 777-200 Freighters.



Saudi Arabia and Bahrain seal an MoU on air transport services



On the sidelines of Bahrain International Airshow 2016, the Kingdom of Saudi Arabia and Kingdom of Bahrain signed a Memorandum of Understanding (MoU) on air transport ties between both countries. The MoU modernizes the operational framework of scheduled flights between both countries and increases their number to 107 weekly flights on international sectors without any restrictions on aircraft type or seat capacity; in addition to liberalizing cargo services.

Moreover, the MoU covers codeshare services with third parties, charter and ad-hoc services; in addition to permitting the usage of leased aircraft for domestic services according to the laws and regulations of each contracting party.

The MoU was signed by H.E. Sulaiman Al Hamdan, President of Saudi General Authority of Civil Aviation (GACA) and H.E. Eng Kamal Bin Ahmed Mohammed, Minister of Transportation and Telecommunications in Bahrain.



Arab Aviation Magazine interview summary with H.E. the Minister of Transport

In an interview conducted by Arab Aviation Magazine with H.E. the Saudi Minister of Transport, H.E. explained during the interview that the strategic plan of the General Authority of Civil Aviation (GACA) represented a new phase for civil aviation in the country. And it came in line with the Kingdom vision for 2030, and one of its priorities is to focus on achieving a safe environment and build a system of airports with modern services. The message of GACA is centered on the development and enhancement of air transport and advance the Kingdom role as an influential partner in the civil aviation industry.

In an answer to a question about the privatization effort, H.E. stressed that GACA has a plan to privatize its airports and a number of important sectors and turn them into companies.

The units that are about to be converted will be run on a commercial basis according to a specific timetable (2016-2020), and to achieve this goal a holding company was established owned by GACA entrusted with the responsibility of overseeing the privatization effort. The General Authority of Civil Aviation has a very successful privatization achievement in Prince Mohammed Bin Abdul-Aziz Airport in Medinah. An Airport that was built on a (BTO) basis,

H.E. explained that the operational function of the airport was separated from the regulatory and legislative functions and this is one of the priorities to be achieved through privatization. In regard to the New King Abdul-Aziz Airport, H.E. mentioned that the project has three phases, the first phase is expected to be completed in 2017 and it will raise the airport annual capacity to 30 million passengers. While the second phase will increase the annual capacity to 55 million passengers, eventually reaching 80 million passengers by the third phase. And in regard to the open skies, he mentioned GACA on the way of gradual opening in the near future according to a set and studied plan. And in an answer to a question about Saudi Arabian Airlines, he confirmed that the airlines is going through restructuring effort that is unprecedented and going forward in renewing its commercial identity and operational mode. This transformation will follow through all the units associated with it.

On the passenger's rights, the Minister reiterated that the traveler is a focal point in GACA and therefore GACA established a specialized department under the name of (Customer (consumer) Protection Department) in line with ICAO guidelines. And before the the conclusion of the interview, H.E. congratulated the Arab Civil Aviation Authority on the celebration of the twentieth year since its founding and wished them more progress and success. He pointed to the role of the Kingdom of Saudi Arabia is supporting the Authority since it was founded, in the framework of the the Kingdom's keenness on supporting the joint Arab action at all levels.

H.E. Minister of Transport
**Mr. Sulaiman bin
Abdullah Al Hamdan**
Kingdom of Saudi Arabia



H.E. Mr. Sulaiman bin Abdullah Al Hamdan hold the post of Transport Minister in the Kingdom of Saudi Arabia through a royal decree issued by the Custodian of the Two Holy Mosques King Salman bin Abdul-Aziz on 30/07/1437.

H.E. held the post of President of the General Authority of Civil Aviation from the 9/4/1436, and before that he held the position of Chief Executive Officer at NAS Holding Group. Currently Mr. Al Hamdan hold the position as Chairman of the Board of Directors of Saudi Arabian Airlines.

Mr. Al Hamdan has worked on the restructuring of the General Authority of Civil Aviation, and has put in place a number of initiatives that will undoubtedly contribute to the development effort of the civil aviation authority,

and move it forward toward to its ultimate goal of privatization. Also a strong effort was made into a number of airport development projects to increase its capacity and enhance its services.

H.E. hold a master degree in business administration specializing in management, organization and marketing, in addition to obtaining several high level training certificates, such as INSEAD program for Strategic Management Services, and an advanced management program at Harvard University, as well as a program in Human Resources Management from Penn State University.

H.E. enjoy a vast experience in multiple disciplines, which include leadership, management, finance, and strategic planning and development.

27 مطاراً لخدمتكم..



[/ksagaca](#) gaca.gov.sa

23rd Session of the General Assembly of the Arab Civil Aviation



**PREVIOUS ACAC GAM DEC 24 - 2015
Cairo - EGYPT**

23rd Session of the General Assembly of the Arab Civil Aviation with Ministerial level will be held on 18 - 19 May, 2016 in Jeddah - Saudi Arabia under the patronage of the Custodian of the Two Holy Mosques King Salman bin Abdul Aziz Al Saud, Some decisions related to matters of technical, organizational and financial issues , the amendment of current Convention for the establishment

of ACAC , elections members of the Executive Board for the period May 2016 - May 2018, and the election of members of the technical committees.

on sidelines of the session will be held side meetings with some regional and international organizations to sign a cooperative memorandums of understanding.

EDITORIAL



Eng. Mohamed Ibrahim Sherif

Director General
Arab Civil Aviation
Commission (ACAC)

Air transport is witnessing a steady growth and plays an important role in the development of the global economy through activities and services associated with and the importance given to this sector as one of the major activities of the economy of the world.

Arab region remarkably has emerged in the field of air transport through the paradigm shift that this sector witness in light of the significant growth of air transport, as the huge investments that have been pumped into the various components of Aviation Industry. Some Member States have made the acquisition of the largest and newest aircraft and the expansion and construction of the finest airports which put them in a position of global leadership and successful role models, within the international civil aviation community.

Arab Civil Aviation Commission works as a reference to Arab countries in the field of civil aviation to consolidate joint Arab action in the field of civil aviation through coordination, cooperation and unification of visions and attitudes among member states for the development of this sector even to keep pace with developments and rapid changes for economic development and contribute to act in facilitating the movement of people and commerce. Technical committees in fields of air transport, air navigation, air safety, environment and civil aviation security to meet the challenges on the regional scene.

As the future of the aviation system in the Arab region depends on the provision of building capacities, competencies and qualified human resources to keep pace with the new generation of aviation professionals, ACAC in the framework of programs will work to give special importance for training and building capacities through an integrated plan in various fields of civil aviation and works on framing and directing the Arab training institutes in order to unify its programs, cooperation and coordination between them.

ACAC committees Works on various topics including open skies and the unification of airspace and air traffic management and issues related to aviation security due to the internal unrest that have occurred in some Arab states, all these issues for the development of the aviation industry to be a strong competitor to other means of transport and accessible to different segments of Arab societies, and to be as a specialized body under the umbrella of the Arab League to achieve highest goal of Aviation objectives.

So for ACAC to perform its mission, the Arab states are called upon more than ever to provide all aspects of support to strengthen the position of the ACAC body at the regional and international level.



Director General : Engineer Mohamed Ibrahim Sherif

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 member-states.
- 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. Mohamed Ibrahim Sherif

Director General
Arab Civil Aviation
Commission (ACAC)



05

NEWS

Saudi Arabia and Bahrain
seal an MoU on air
transport services
ACAC 23 General
Assembly Meeting



10

INTERVIEW

With Sulaiman
Al-Hamdane
minister of transport
kingdom of Saudi Arabia



08

Training

Working Programme
of Conference on
the Development of
Human Resources in
Civil Aviation



25

Report

global aviation had fewer fatal
accidents in 2015



20

ARAB AVIATION

A specialized magazine Issued
by Arab Civil Aviation Commission

General Supervision
Engineer
Mohamed Ibrahim Sherif
DG, ACAC

Editor in Chief
Engineer Brahim Benomar

Editorial Secretariat
Mrs. Zineb Errouali

Technical Support
Mr. Mohammed Onissi

Design Responsibility
Ayoub

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

All rights reserved

Fax:
(+212) 537 658111/658154

N°. 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 dialogues,
articles, surveys, news, and
also special thanks to the
Saoudia for their support and
valuable contribution in this
issue.



Under the High Patronage of The Custodian of The
Two Holy Mosques King Salman Bin Abdulaziz Al Saud

52nd Executive Council Meeting
23rd General Assembly Meeting
Arab Civil Aviation Commission

JEDDAH 2016



جدة، المملكة العربية السعودية 17-19 مايو 2016



ARAB AVIATION

Issued by Arab Civil Aviation Commission (ACAC)



Issue 26

May 2016

acac@acac.org.ma

www.acac.org.ma

Aircraft Design To Save Passenger Lives



Interview

With HE
**Sulaiman
Al-hamdan**
minister of transport
kingdom of saudi arabia



ACAC NEW

Kuwait's
Accession
to ACAC
Membership



News

Under the High Patronage
of The Custodian of The
Two Holy Mosques King
Salman Bin Abdulaziz
Al Saud

ACAC ECM 52
ACAC GAM 23

