



مجلة تصدر عن الهيئة العربية للطيران المدني

الطيران العربي

مارس 2017

العدد 28

acac@acac.org.ma

www.acac.org.ma

الطيران المدني الدولي والتنمية المستدامة



تقارير

الجامعة العربية والتنمية المستدامة



أخبار الهيئة

الهيئة في مرآة الصحافة



فحاليات

خلاصات الجمعية العمومية 39 للإيكو





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



مجلة دورية متخصصة في شؤون الطيران المدني بالدول العربية تصدر عن الهيئة العربية للطيران المدني

المشرف العام:

المهندس محمد إبراهيم شريف
المدير العام

رئيس التحرير:

المهندس إبراهيم بنعمر

هيئة التحرير:

المهندس محمد رجب

السيد حسن مبرغني

المهندس عاطف عجيلي

سكرتارية التحرير:

السيدة زينب الروالي

جرافيكس:

السيد ياسين أبو الشريف

البريد الإلكتروني:

acac@acac.org.ma

الموقع الإلكتروني:

www.acac.org.ma

العنوان:

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

العنوان البريدي:

صندوق البريد 5025 الرباط / السويدي المملكة المغربية

الهاتف:

(212) 537 658323/658340

فاكس:

(+212) 537 658154/658111

رقم الإيداع القانوني:

2000/165

ردمك:

ISSN 1119 – 3053

جميع الحقوق محفوظة

شكر وتقدير:

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



06

أخبار الطيران

إحداث منظومة صناعية لمجموعة بونينغ بالمغرب



05

افتتاحية

بقلم المهندس محمد إبراهيم أحمد شريف



48

الهيئة في مرآة الإعلام



16

مطارات

المطارات العامة



24

فعاليات دولية

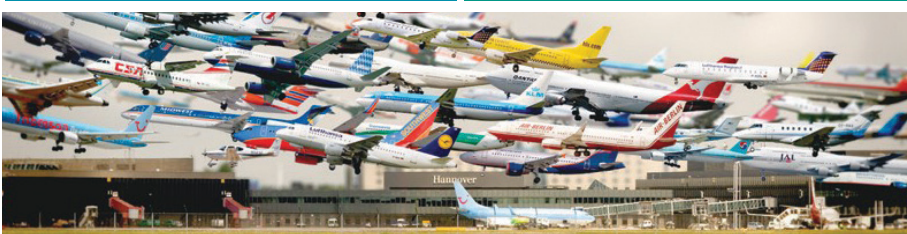
ملخص قرارات الجمعية العمومية للإيكافو



22

فعاليات الجامعة العربية

الملتقى العربي للمنظمات المتخصصة لدعم التنمية المستدامة



28

تقارير

قطاع الطيران مرتقب أن يعرف عائدات وأرباح سنة 2017

34

أنشطة الهيئة

50

طائرات المستقبل

42

مقالات

- ◆ التهديدات الإلكترونية
- ◆ الشركات منخفضة التكاليف

52

رأي وأمل

46

حوادث الطيران

- ◆ الطيور وحوادث الطيران



نحريف الهيئة



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 ومنظم.

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

وفقاً لتوقعات منظمة الطيران المدني الدولي سينمو عدد الركاب حتى عام 2030 بمعدل 4,6% سنوياً، وهو ما قد يؤدي إلى تضاعف أعداد المسافرين لتصل إلى أكثر من خمسة مليارات مسافر مقارنة بـ 2,3 مليار مسافر في الوقت الراهن. وبالتأكيد ستتزايد هذه الأرقام أكثر بحلول منتصف هذا القرن.

وسعياً وراء التعامل بشكل متطور ونوعي مع مئات الملايين من الركاب الإضافيين، فإن ذلك سيتطلب ضخ المزيد من الاستثمارات في البنى التحتية للطيران المدني من طائرات ومطارات ومنشآت الملاحة الجوية الجديدة، وهو ما سيعني تدريب مئات الآلاف من موظفي الطيران لإدارة وتشغيل أنظمة معقدة للغاية والتعامل مع تكنولوجيات متطورة.



اللواء مهندس: محمد إبراهيم أحمد شريف
مدير عام الهيئة العربية للطيران المدني

المستجدة لتعزيز منظومة أمن الطيران في سياق الآلية الناجمة للتنسيق على المستويين الإقليمي والدولي. كما زاد الاهتمام اليوم بموضوع تغيير المناخ حيث إن الدول الأعضاء اعتمدت في الجمعية العمومية 39 قراراً جعل من الإيكاو الوكالة الرائدة الأولى في الأمم المتحدة لتولي وضع اتفاق عالمي منسق للحد من انبعاثات الغازات وحماية البيئة.

إن المنظمة الدولية للطيران المدني (الإيكاو) ستكون قادرة على توفير التوجيه الاستراتيجي فيما يتعلق بمسائل التنمية الإقليمية للطيران المدني خاصة أن العالم يشهد حالة من التغيير وأفضل ما يمكن القيام به هو التكيف مع الوضع العالمي الذي يدفع الحكومات والقطاعات الاقتصادية المتنوعة لتبني منهج الإصلاح، فالدول العربية تقف على أهبة الاستعداد للقيام بدورها إلى أقصى حد، وذلك في سياق تام مع دور الهيئة العربية للطيران المدني كمنظمة إقليمية فاعلة تعمل على توجيه وتنسيق مواقف الدول الأعضاء في انسجام والتزام بالنظم والمقاييس والقرارات الدولية المعتمدة من الإيكاو.

وهذا سيشمل أيضاً وعلى نحو أوثق التعاون مع الدول وقطاعات تلك الصناعة بمن فيهم المسافرون، للحفاظ على تكامل نظام النقل الجوي العالمي لكي ينمو لتلبية الطلب المتزايد بشكل غير مسبوق على النقل الجوي.

وهذا ما يدفع إلى التأكيد لضرورة انتهاج سياسة تحرير الأجواء، إذ أن هناك دول من المنطقة العربية لازالت تتمسك بالقيود الحمائية بالرغم من أثرها السلبي على بقية القطاعات والأنشطة الاقتصادية الأخرى في تلك الدول، مع التنويه بالدول التي انخرطت في توجيهها القوي نحو التحرير حيث أنه من نتائج ذلك ما تحققه من نجاحات في قطاع الطيران المدني والقطاعات والأنشطة الأخرى المرتبطة به.

إن نظام النقل الجوي العالمي يتمتع حالياً بمستويات من السلامة أكثر من أي وقت مضى، حيث أن المنظمة الدولية أعدت آلية ونظام عالميين لتبادل معلومات السلامة، في سياق تعديل خطة الإيكاو العالمية للسلامة الجوية. كما ضاعفت من جهودها وطرورت الإجراءات والأساليب



بعثة أمريكية بالمغرب لدراسة الاستثمار في الطيران

ذكرت مجلة «أفيشن ويك» الأمريكية أن بعثة تجارية أمريكية ستزور المغرب في أبريل المقبل لاستكشاف فرص الاستثمار في قطاع الطيران المدني. وقالت المجلة المتخصصة في أخبار قطاع الطيران نقلاً عن مسؤولين أمريكيين في قطاع التجارة، إن عشرات الشركات الغربية المصنعة لقطع الطائرات تعتزم توظيف آلاف العمال وإقامة منشآت تصنيع في المغرب. وأشارت المجلة إلى أن عدداً متزايداً من الشركات الغربية العاملة في قطاع تصنيع الطائرات وقطع الطائرات مهتمة بإقامة نشاط لها بالمغرب في الأمد القريب.

ندوة نقاش: وكانت وزارة التجارة الأمريكية نظمت ندوة نقاشية عبر الإنترنت لندرس قطاع الطيران المدني بالمغرب من حيث مناخ الأعمال وفرص الاستثمار وزيادة مشاركة الشركات الأمريكية في المعارض التجارية التي يقيمها المغرب. وقد شارك في الندوة مسؤولون في تجمع الصناعيين المغاربة بقطاع الطيران والفضاء وفي المعهد المغربي لمهن الطيران. ويضم قطاع الطيران المدني، الذي يصنف ضمن القطاعات الاقتصادية الصاعدة بالمغرب، 110 شركات تشغل 11 ألفاً وخمسمئة شخص، وتقدر قيمة صادرات القطاع بمليار دولار، ومن بين أبرز الشركات العالمية التي استثمرت في البلاد بونينج الأمريكية، وبومباردييه الكندية، وسافران الفرنسية.

وحدات جديدة: وهناك شركات أخرى بصدد إنشاء وحدات في قطاع الطيران بالمغرب، ومنها ألكوا وهيكل الأمريكيان، وستيليا وهي فرع لشركة إيرباص الأوروبية، وطاليس الفرنسية، وقد انتقل عدد الشركات العاملة بالقطاع من 21 في العام 2006 إلى 110 شركة في العام الماضي. ويستهدف المخطط الصناعي للمغرب لفترة 2020-2014 إحداث 23 ألف وظيفة في قطاع الطيران، وجلب مئة مستثمر جديد للقطاع، ورفع قيمة صادراته إلى 1.6 مليار دولار. وصنفت وكالة بلومبيرغ الأمريكية المغرب ضمن أحسن خمسين دولة في العالم وفق مؤشر الابتكار، وذلك بسبب ما حققه من نجاح في سياسته لتطوير قطاعات السيارات والطيران والطاقة المتجددة.

المغرب وشركة بونينج يوقعان اتفاقاً لإحداث منظومة صناعية لمجموعة بونينج بالمغرب



وأضاف أن قطاع الطيران في المغرب شهد «مواهما في السنوات الأخيرة»، وأكد أن حجمه «تضاعف ست مرات في عشر سنوات، ليضم حالياً 121 فاعلاً».

وقد أطلقت المملكة عام 2008 مخطط «الميثاق الوطني للتنمية الصناعية» الذي سمح لها بجذب مجموعات صناعية كبيرة مثل «رينو» الفرنسية للسيارات في مدينة طنجة، و«بومباردييه» الكندية للطائرات في ضواحي الدار البيضاء.

وتندرج الاستثمارات الجديدة في قطاع الطيران ضمن مخطط آخر لتسريع التنمية الصناعية يمتد بين عامي 2014 و2020 بميزانية تقارب 2.2 مليار دولار، جرى عرضه على الملك محمد السادس في أبريل 2014. ويسعى المغرب لزيادة حصة الصناعة في الناتج المحلي الإجمالي من 14% إلى 23%.

وقع المغرب اتفاق شراكة مع شركة بونينج الأمريكية للطائرات سيكون بموجبه إنشاء منطقة صناعية متخصصة لتعاقد الشركة العملاقة في طنجة شمالي البلاد.

وترأس ملك المغرب محمد السادس في طنجة مراسيم حفل توقيع الاتفاق الذي من المتوقع أن يزيد صادرات المغرب في قطاع الطيران بما قيمته مليار دولار.

وينص الاتفاق على توظيف 120 شركة متعاقدة مع بونينج في هذه المنطقة الصناعية، ما سيؤمّن 8700 وظيفة إضافية لعمال متخصصين، كما تقول الحكومة المغربية وإدارة بونينج.

وقال وزير الصناعة والتجارة والاستثمار المغربي حفيظ العلمي «إنه مشروع إستراتيجي بالغ الأهمية لأننا ننتقل إلى مرحلة جديدة من صناعات الطيران في المغرب».



30 طائرة جديدة في أسطول الخطوط السعودية خلال 2017

الجديدة وسوف تصل إلى مطار الملك عبدالعزيز الدولي بجدة في 26 يناير الجاري، وهي الطائرة رقم (11) التي يجري استلامها من مجموع (20) طائرة من ذات الطراز ضمن اتفاقية للاستحواذ على (50) طائرة من شركة إيرباص. وقال مدير عام الخطوط السعودية أن العام الجاري سوف يشهد أيضاً خروج (18) طائرة من الخدمة بشكل نهائي وهي الطائرات المتبقية من أسطول البوينج (B777-200)، وسوف يتم تعويضها بالطائرات الحديثة التي يجري استلامها تباعاً. وكان العام 2016 قد شهد خروج 19 طائرة من الأسطول وهي طائرات بوينج (B747) وعددها (4) طائرات وكذلك جميع طائرات امبراير وعددها (15) طائرة.

بوينج (B787) دريملاينر و(5) طائرات من طراز بوينج (B777-300ER) المزودة بالأجنحة الجديدة للدرجة الأولى، و(10) طائرات إيرباص (A330-300) عريضة البدن الإقليمية و(8) طائرات إيرباص (A320neo)، مؤكداً أن برنامج تحديث وتنمية أسطول المؤسسة يتم وفق خطة إستراتيجية تتضمن تطويراً غير مسبوق وتحديثاً ضخماً للأسطول وزيادة السعة المقعدية على القطاع الداخلي وتدشين وجهات دولية جديدة وتطوير المنتجات وتحسين الخدمات، مؤكداً أن الطائرات الجديدة يتم تزويدها بأفضل أنظمة التقنية وبرامج الترفيه بخيارات متنوعة. وأعلن الجاسر أن الطائرة الأولى التي سيتم استلامها هذا العام من طراز إيرباص (A330-300) الإقليمية

كشفت «الخطوط الجوية السعودية» عن خطة استلام طائراتها الجديدة خلال العام الجاري 2017 ضمن برنامج تحديث وتنمية الأسطول الذي يجري تنفيذه حالياً ويهدف إلى تحديث ومضاعفة الأسطول إلى 200 طائرة جديدة بحلول عام 2020، حيث تم في هذا الإطار توقيع اتفاقيات خلال عامي 2015/2016 للاستحواذ على 113 طائرة من أحدث ما أنتجته مصانع الطائرات في العالم.

وأوضح مدير عام الخطوط الجوية العربية السعودية المهندس صالح بن ناصر الجاسر أن العام الحالي سوف يشهد دخول 30 طائرة جديدة من طرازات متعددة تشمل (7) طائرات

«الإمارات للشحن الجوي» الأكبر عالمياً بعائدات تتجاوز 11 ملياراً

لمحطة الإمارات سكاى سنترال في مطار دبي الدولي، وتضم منطقتين يمكن التحكم بدرجة حرارتهما (2-8 درجات مئوية، و15-25 درجة مئوية)، و88 موقعاً مكيف الهواء ضمن نظام منصات المناولة الآلي، و5 أرصفة مكيفة الهواء لتفريغ وتحميل البضائع في الشاحنات. وتعزز المنشأة مجموعة منتجات وحلول الشحن المبرد المتكررة التي توفرها الإمارات للشحن الجوي، بما في ذلك المنصات المبردة Cool Dolly والحاويات البيضاء White Container والأغلفة البيضاء المتطورة White Cover، التي صممت جميعاً للحفاظ على درجة حرارة الشحنات ومنع تذبذبها خلال مختلف مراحل عملية النقل. ونالت «الإمارات للشحن الجوي» أول ناقلة شحن في العالم اعتماد ممارسات التوزيع الجيد لعمليات مركزها الرئيس التي تتم عبر مطارين وخدمة الشاحنات البرية على مدار الساعة التي تربط بينهما. كما يعد المركز الرئيس للناقلة في دبي أيضاً أكبر منشأة في العالم تنال هذا الاعتماد.

النقل الجوي. تعد الإمارات للشحن الجوي بمثابة ذراع الشحن في طيران الإمارات، وهي أكبر ناقلة للشحن الجوي الدولي على مستوى العالم. وقد اشتهرت بتسيخ معايير متفوقة جديدة في الجودة وتقديم خدمات لوجستية متميزة تتسم بالتكامل والشمولية. وتعتمد الإمارات للشحن الجوي في عملها نهجاً يتسم بالابتكار، والمرونة والتطوير المستمر في مستويات الخدمة لضمان تلبية توقعات عملائها. ويتميز مبنى الشحن العصري التابع للإمارات للشحن الجوي في المنطقة اللوجستية بمطار آل مكتوم في دبي الجنوب، والذي بلغت تكلفته نحو مليار درهم بطاقة استيعابية تصل إلى مليون طن من الشحن بتجهيزات حديثة. ويعد مبنى الشحن الجديد، الذي أطلق عليه اسم «الإمارات سكاى سنترال»، قاعدة لعمليات أسطول الإمارات للشحن الجوي المكون من 15 طائرة شحن. وأعلنت الإمارات للشحن الجوي عن افتتاح منشأة «الإمارات سكاى فارما» التي تأتي جزءاً من توسعة جديدة مساحتها 11 ألف متر مربع

نحجت الإمارات للشحن الجوي في تعزيز مكانتها كأكثر ناقلة جوية عالمية للشحن، حيث تصدرت الناقلات العالمية من حيث عائدات الشحن والتي وصلت إلى أكثر من 11 مليار درهم. وتستخدم



الإمارات للشحن الجوي طاقة الشحن المتوفرة على أكثر من 250 طائرة تشكل أسطول طيران الإمارات حالياً، بما فيها 15 طائرة شحن، منها 13 طائرة بوينج F 777 وطائرتان من طراز بوينج F400-747، وتعمل رحلات الشحن من مبنى الشحن الخاص بالناقلة «الإمارات سكاى سنترال» في مطار آل مكتوم الدولي. وتواصل الإمارات للشحن الجوي تسجيل أداء قوي، حيث حققت خلال السنة المالية الماضية 2016/2015 نمواً في الشحنات المنقولة بنسبة 6% لتصل إلى 2.5 مليون طن. وتساهم الإمارات للشحن الجوي بنسبة 14% من عائدات الناقلات المتأتمنة من



بحث قطري حول إنتاج الوقود الحيوي لقطاع الطيران

معالجة إلى البحر. ففي نظام ISEAS، تعد النفايات السائلة الغنية بالمغذيات من أحواض الاستزراع السمكي بمثابة مصدر الأسمدة للنباتات الملحية وأشجار المانغروف، والتي تنظف المياه عن طريق إزالة المواد المغذية. وتستخدم أشجار المانغروف أيضاً في أجزاء كثيرة من منطقة الخليج لتحقيق الاستقرار في المناطق الساحلية المعرضة للتآكل، وإعادة بناء البيئات المناسبة لنمو الحياة البحرية، ولتقديم بعض مخزون الكربون الدائم في كتلتها.

التمنية المستدامة : وقال الدكتور جد براون من مركز التنمية المستدامة في جامعة قطر «إن طاقة مياه البحر، وأنظمة الزراعة المتكاملة لديها إمكانيات كبيرة لإنتاج الغذاء والوقود في منطقة الخليج القاحلة، ولكن تكلفة الإنتاج الفعلية واقتصاديات الدول بحاجة إلى تقييم مفصل». من جهته قال الدكتور سجيورس سجيوريدس من معهد مصدر في أبو ظبي، الإمارات العربية المتحدة «نأمل أن تتبنى صناعة الطيران هذه التكنولوجيا وتسعى للشراكة مع مرافق تربية الأحياء المائية لنشر مثل هذه الأنظمة» وأضاف أن ISEAS هو وسيلة لإنتاج الغذائي المستدام والوقود الحيوي في المناطق الساحلية القاحلة دون أن يؤثر سلباً على موارد المياه العذبة».

وإمكانية إعادة تدوير بقايا البذور بعد استخراج الزيت عالي البروتين مرة أخرى واستخدامه في تغذية الأسماك والروبيان. وكذلك استخدام القش المجفف الذي يبقى بعد إزالة البذور الزيتية في توليد الكهرباء.

غازات الدفيئة : أجرى الباحثان أيضاً تقييم دورة الحياة (LCA) لنظام ISEAS المحتمل. وقاسوا كمية تدفقات الطاقة والمواد في جميع أنحاء النظام وتم حساب انبعاثات غازات الدفيئة الصافية الناتجة عن ذلك. وخلصت نتائج LCA إلى أن وقود الطائرات الحيوي الذي ينتج من نظام ISEAS سوف ينبعث منه ما يصل إلى 68% أقل من الغازات المسببة للاحتباس الحراري مقارنة مع وقود الطائرات الأحفوري، وكانت النتيجة هي ناتج إيجابي كلي للطاقة في جميع السيناريوهات التي تم تقييمها.

نفايات سائلة : كما تم خلال الدراسة تقييم الفوائد البيئية الإضافية لنظام ISEAS، لحد من الآثار السلبية على نوعية المياه في المسطحات المائية المستقبلية للنفايات التي يتسبب فيها إخراج الأحياء في نظام تربية الأحياء المائية التقليدية نفايات سائلة غنية بالمغذيات دون

قام فريق من الباحثين من دولة قطر ودولة الإمارات العربية المتحدة بعرض بحثهم عن نظام الزراعة المتكامل باستخدام مياه البحر (ISEAS)، الذي يمكن من خلاله إنتاج الوقود الحيوي لقطاع الطيران باستخدام انبعاثات غازات الاحتباس الحراري أقل من نظيره الأحفوري، بالإضافة إلى المنتجات الغذائية من الاستزراع المائي المستدام بدون استخدام المياه العذبة. اشترك في الدراسة الدكتور جد براون من مركز التنمية المستدامة في كلية الآداب والعلوم في جامعة قطر بالاشتراك مع الدكتور سجيورس سجيوريدس من معهد مصدر في أبو ظبي، بدولة الإمارات العربية المتحدة.

وقود حيوي : استخدم الباحثان نظام ISEAS، حيث يتم ضخ مياه البحر إلى البرك التي ينتج فيها الروبيان ذو النوعية العالية والأسماك المعدة للاستهلاك البشري ومن ثم يتم صب النفايات السائلة الغنية بالمغذيات خارج البرك في حقول النباتات التي تتحمل الملوحة (النباتات الملحية المعروف باسم الأشنان أو سامفيري التي تنتج البذور الزيتية المماثلة لفول الصويا). كما تم دراسة إمكانية معالجة الزيت المستخرج من البذور وتحويله إلى وقود حيوي للطائرات.

الطيران العماني من 45 طائرة حالياً إلى 70 في 2020

كشف «الطيران العماني» عن برنامج طموح وديناميكي للتوسع في الأسطول والشبكة، عبر رؤية عشرية بدأ تنفيذها باستلام طائرات جديدة، وتدشين وجهات جديدة وإطلاق منتجات وخدمات تسهم في إضفاء السلاسة على تجربة السفر للركاب. وأكد بول جريجورويتش الرئيس التنفيذي للطيران العماني في مؤتمر صحفي أمس: «أنه رغم التحديات فالشركة في وضع قوي يمكنها من مواصلة التقدم نحو النجاح لتكون شركة مستدامة من أعلى المستويات». وقال: «إن أسطول العمانية الآن يبلغ 45 طائرة وسيُرتفع إلى 70 طائرة بحلول 2020، ومن المتوقع استلام طائرتين من طراز بوينج 737 على الأقل قبل نهاية هذا العام، وأربع طائرات إضافية من طراز بوينج 787 خلال العامين المقبلين». وتم الكشف عن وجهات جديدة دولية تدشن قريباً تشمل جوائز بالسين، ومانشستر لتكون الوجهة الثانية في المملكة المتحدة».



العراق يخطط لتأسيس شركة جوية جديدة لتسيير رحلات إلى أوروبا



قالت وزارة النقل العراقية أنها وافقت على إنشاء شركة الخطوط العراقية "طيران العراق" (Iraqi Airlines Co) وسيتم استخدام الناقل لتسيير الرحلات نحو أوروبا وستكون منفصلة عن شركة الخطوط الجوية العراقية Iraqi Airways.

وقال البيان أن الشركة الجديدة ستحظى بحقوق النقل الجوي الأوروبية بدلا عن شركة الخطوط الجوية العراقية الحالية التي من من جانبها سيتم إعادة توجيه رحلاتها نحو السوق الإقليمية.

يذكر أن الناقل الوطني كان قد منع من أوروبا في ديسمبر 2016 وسط مخاوف حيال السلامة رغم مواصلته لتسيير رحلاته نحو عدد من الدول الاسكندنافية وشمال أوروبا، وقد يقتصر في ذلك على استخدام طائرة واحدة من طراز إيرباص A320-200 و تحمل تسجيل YI-ARB.

هيئة من المرشدين السياحيين الذين يعملون لصالح هذا الناقل التركي للسماح لخفض التكلفة و السفر بدون تأشيرة إلى شمال قبرص للمواطنين العراقيين مع امكانية ان يتم توسع المبادرة لتشمل أوكرانيا ورومانيا، وميلان في إيطاليا.

و تسعى الحكومة العراقية للحصول على شريك استراتيجي لشركة الطيران في محاولة لاستعادة حقوق النقل الجوي الأوروبية الكاملة. وتتوجه حاليا إلى إعادة النظر في شروط الشراكة الحالية مع شركة أطلس جت التركية AtlasGlo (KK bal، أنطاليا) كما تم توقيع اتفاق مع

أياتا" يجدد للملكية الأردنية شهادة السلامة الجوية الدولية المتقدمة دون ملاحظات

المسافرين والعاملين والطائرات كان وسبق على قمة هرم أولويات الملكية الأردنية وعلى الدوام. وأضاف أن هذه الشهادة التي تستمر فعاليتها حتى نهاية العام 2018 تهدف إلى تقييم مدى الالتزام بضوابط السلامة الجوية لدى جميع شركات الطيران العالمية والتأكد من مواصلة اتباع أفضل المعايير المحددة على هذا الصعيد من قبل أياتا ورفع مستواها، مؤكداً حرص الملكية الأردنية على مواصلة المحافظة على المكانة العالمية الرفيعة التي تتبوأها في هذا المجال والاستمرار في تحسين الخدمات التي تقدمها لمسافريها، وتمكينها من المنافسة بشكل أفضل في سوق صناعة النقل الجوي العالمية. وقد شملت عملية التدقيق دوائر وأقسام الملكية الأردنية التالية: العمليات الجوية، الهندسة والصيانة، خدمات المطار، الخدمات الجوية، السلامة العامة، إدارة الجودة، التدريب الفني، الترحيل الجوي، العمليات الأرضية، الشحن الجوي، عمليات الأمن ودائرة الموارد البشرية.

يذكر أن جميع شركات الطيران الأعضاء في الاتحاد العالمي للنقل الجوي (أياتا) ملزمة بإجراء مثل هذا التدقيق الدولي مرة كل سنتين لمواصلة التمتع بعضوية الاتحاد.

أثناء الطيران. المدير العام / الرئيس التنفيذي للملكية الأردنية كابتن سليمان عبيدات أعرب عن اعتزازه بتميز الملكية الأردنية بالحفاظ على هذه الشهادة العالمية واستمرار تجديدها دون أية مخالفات وتطابق جميع الإجراءات التي تنفذها الشركة على هذا الصعيد مع المعايير الدولية المعتمدة



من الاتحاد العالمي للنقل الجوي، لافتاً إلى أن هذا الانجاز تحقق بجهود مخلصه بذلها العاملون في جميع دوائر الشركة حرصاً منهم على إبقاء سجل نظيف للشركة في مجال السلامة الجوية، ومؤكداً أن معيار سلامة

جدد الاتحاد الدولي للنقل الجوي "أياتا" لشركة الخطوط الجوية الملكية الأردنية شهادة السلامة الجوية الدولية المتقدمة "Enhanced IOSA" وللمرة السابعة على التوالي منذ أول حصول للشركة على شهادة "أيوزا" عام 2004.

وقد تم التجديد للملكية الأردنية لحياسة هذه الشهادة دون أية ملاحظات على الإطلاق FindingsZero الأمر الذي يعكس كفاءة العمليات التشغيلية في الشركة، والتزامها بتحقيق أعلى مستويات السلامة الجوية وتطوير عملياتها التي تتميز بأفضل معايير الدقة والحرفية واتباع الإجراءات المحلية والدولية الكفيلة بتحقيق درجة عالية من السلامة الجوية والأرضية.

وقد شملت عملية التدقيق لتجديد شهادة السلامة الجوية المتقدمة والتي قام بها فريق مختص من المدققين من شركة Quali-Audit المعتمدة من قبل "الأياتا" قائمة طويلة من المتطلبات التي صدرت

عن أياتا العام الماضي وتشمل أكثر من 1000 مطلب طالبت جميع دوائر الملكية الأردنية العملية والخدمية وغيرها، بالإضافة إلى قيام الفريق بالتدقيق على رحلتين من الرحلات المنتظمة للتأكد من التزام الملكية الأردنية عملياً بمتطلبات السلامة الجوية الدولية

علمت جريدة «السياسة» الكويتية من مصادر مطلعة أن الخطوط الجوية الكويتية تخطط جدياً للاستثمار في قطاع الطيران منخفض التكاليف (الطيران الاقتصادي)، من خلال إنشاء قطاع داخل الشركة تُستصدر له تراخيص خاصة به، أو عبر الاستحواذ على إحدى الشركات العاملة في المجال نفسه. وأوضحت المصادر أن الاتجاه نحو تقديم خدمات النقل الجوي الاقتصادي يُعد خطوة تأتي في إطار توجيهات القيادة السياسية بتعزيز حركة الاستثمارات غير النفطية لتوفير مصادر رافدة لمصدر الدخل الوحيد المتمثل في النفط، خصوصاً أن الطيران الاقتصادي برهن على إمكان نجاحه وتحقيقه أرباحاً ومُحوّلاً مطرداً رغم التحديات التي يواجهها قطاع الطيران عموماً، إضافة إلى أن سوق النقل الجوي بالكويت يشهد نمواً كبيراً وتسيطر عليه شركات إقليمية وأجنبية. وأشارت المصادر إلى أن الموضوع مازال محل درس لدى الإدارة العليا بالشركة، حيث تقوم إحدى الجهات الاستشارية بإعداد دراسة وافية عن أفضل الخيارات المتاحة في هذا الأمر، لاسيما وأن هناك بعض الشركات تسعى لدخول شريك استراتيجي بحجم الخطوط الكويتية، في وقت يشهد فيه الناقل الوطني حالياً نقلة نوعية على جميع الأصعدة، لاسيما الأسطول الحديث الذي يتزامن توافد طائراته الجديدة مع الانطلاقة الكبرى عند تدشين عمل المبنى المساند لمطار الكويت الدولي بنهاية 2017، ليكون المبنى الحديث مركزاً رئيسياً وحصرياً لعمليات «الكويتية» يخصص بالكامل للناقل الوطني بطاقة استيعابية تصل إلى 5 ملايين راكب سنوياً. ويأتي التوجه الجديد لدى الناقل الوطني على خطى بعض حكومات دول المنطقة التي وجدت في قطاع الطيران الاقتصادي ملاذاً آمناً لاستثمار جزء من عوائد الشركات الأم التجارية مما يعكس مردوداً مالياً يتمثل في النمو والإيرادات وزيادة في حركة السفر، إضافة إلى الطلب على البلد بفضل القطاع، الأمر الذي قد يصعب تحقيقه في بعض شركات القطاع التجاري.

«الخطوط الجوية الكويتية» تخطط لإطلاق شركة طيران اقتصادي

الأجنحة الليبية تفكر في تحويل طلبيتها لدى إيرباص والمغرب ومصر وجهاتها الموالية

يتوقف على تسوية قضايا الوصول إلى المجال الجوي المصري. نظراً للطلب القوي على الرحلات الجوية حالياً فإن الأجنحة الليبية تبحث بالفعل الحصول على طائرة ثالثة و رابعة قد تكون من طراز A321-200، وكذلك البحث في دخول سوق شحن البضائع.

واستشرافاً للمستقبل، يقول بادياي بان ليبيا و في صورة إذا ما أصبحت قادرة على استعادة نسقتها الاقتصادية فإن الأجنحة الليبية لدي رؤوية لاستغلال الموقع الجغرافي المثالي وجعل طرابلس مركزاً للقارات حيث من الممكن إنشاء محور شمال وجنوب مع A320neo تربط بين أوروبا (إلى أوسلو غارديموين) إلى أفريقيا جنوب الصحراء الكبرى (جنوباً حتى لاغوس) مع احتمال توسيع العمليات نحو آسيا للاستفادة من السوق العاملة المهاجرة، وكذلك أمريكا الشمالية، حيث توجد جالية كبيرة من المغتربين الليبيين .

الحاضر ولكن مع ذلك فمن المنطقي على المدى البعيد أن يكون للشركة قدرة على حل مشاكلها الداخلية و العودة الى الصعيد الدولي و العمل بصفة عادية.

الرئيس التنفيذي لشركة الأجنحة الليبية كشف عن محادثات ممكنة مع شركة إيرباص (AIB)، تولوز) بشأن إمكانية تحويل طلبية طراز A350 إلى مزيد من طراز A320neo ومن المقرر أن تعقد أولى الاجتماعات مطلع الربع الثاني من العام المقبل.

في الوقت الحاضر، الأجنحة الليبية تستأجر اثنين A319-100 للاستخدام تعمل بيها على رحلات جوية من طرابلس معيتيقة الى اسطنبول أتاتورك في تركيا وصفافس وتونس العاصمة في تونس و وفقاً للرئيس التنفيذي، فإن للناقلة الليبية خططا بوجهات جديدة قريباً على غرار الدار البيضاء الدولي ومراكش في المغرب والإسكندرية برج العرب في مصر على الرغم من أن إطلاقها



قال الرئيس التنفيذي لشركة الأجنحة الليبية ادغاردوبادياي "EdgardoBadiali" أن الناقلية الليبية الخاصة تدرس إعادة النظر في طلبيتها بثلاث طائرات إيرباص A350-900 و أربعة طراز A320neo التي كانت قد طلبتها إثر مذكرة تفاهم مع شركة إيرباص في نوفمبر تشرين الثاني عام 2013.

بادياي صرّح أن القيود التي تواجه الشركات الليبية حالياً وحظرها من العمل على الصعيد الدولي يجعل من مسألة الحصول على طائرات عريضة البدن كال A350 لن يكون له معنى في الوقت

الخطوط ستقوم بتعزيز أسطول الخطوط الجوية السودانية ب 14 طائرة في العام المقبل



أعلن الرئيس السوداني عمر البشير أن لديهم خططا لإعادة تجهيز شركة الخطوط الجوية السودانية (SD)، الخطوط (بأربع عشرة طائرة خلال عام 2017. قال الرئيس السوداني عمر البشير أمام البرلمان السوداني في الأسبوع الماضي أن حكومته تضع حاليا خطة لتنشيط الناقل الوطني الذي تضرر بشكل كبير من جراء الحظر التجاري الأمريكي والعقوبات على عملياته. الخطوط الجوية السودانية كانت تعتمد في الماضي على طائرة An-148-100 وأخرى An-158 روسيتي الصنع فضلا عن استخدام طائرات A320 وحتى عدد من الطائرات الصينية.

سودان محليا وأبو ظبي الدولي، أديس أبابا، أسمرة، القاهرة الدولي، جدة، جوبا، كانو، نجامينا، والرياض دوليا. صدر أيضا قرار بالتخلي عن أسطول شركة الخطوط الجوية السودانية وإيقاف العمل على طائراتها من طراز B707-300، A310-300، B737-200Adv و قطع الغيار المرتبطة بها قبل عام في انتظار التمكن من بيعها.

في الوقت الحاضر، تعتمد عملياتها على ثلاثة طائرات من طراز فوكر Fokker 50 وطائرة A320-200، واحدة B737-500 مستأجرة من الناقل السوداني تاركو للطيران 3T، Tarco Air، الخطوط و واحدة CRJ-200 مستأجرة من ترايدنت الطيران الكينية Trident Aviation (نيروبي ولسون)) حيث تؤمن الخطوط الجوية السودانية حاليا رحلاتها من وإلى الفاشر، عبيد، الجنبنة، نيالا، وبور

طيران الإمارات تستخدم طائرات الإيرباص (إي 380) في رحلات إلى المغرب وشمال إفريقيا ابتداء من 26 مارس 2017

من دول مجلس التعاون الخليجي والولايات المتحدة الأمريكية والشرق الأقصى، فضلا عن محطاتها في الهند وأستراليا.

وقد باتت الدار البيضاء، يضيف البلاغ، واحدة من أكثر الوجهات شعبية ضمن شبكة طيران الإمارات، حيث شهدت نموا مطردا منذ إطلاق أولى رحلات الناقل إليها في مارس 2002. ففي عام 2015 وحده، نقلت الإمارات أكثر من 260 ألف مسافر وأكثر من 10 آلاف طن من الشحنات بين الدار البيضاء ودي، الأمر الذي ساهم في تنشيط حركة السياح ورجال الأعمال بين المدينتين.

واعتبارا من تاريخ 26 مارس 2017، ستغادر الرحلة رقم "إي كي 751" دبي كل يوم في الساعة 7:25 صباحا باستخدام طائرة من طراز الإيرباص (إي 380)، لتصل إلى الدار البيضاء في الساعة 12:55 ظهرا. أما رحلة العودة، والتي تحمل رقم "إي كي 752"، فتغادر الدار البيضاء الساعة 2:55 ظهرا لتصل إلى دبي الساعة 1:25 بعد منتصف الليل.

ستستخدم على الرحلات بين الدار البيضاء ودي 491 مقعدا بتوزيع الدرجات الثلاث (14 جناحا خاصا على الدرجة الأولى، 76 مقعدا قابلة للتحويل إلى أسرة مستوية تماما في درجة رجال الأعمال و401 مقعدا وثيرا في الدرجة السياحية). ويمكن للمسافرين من الدار البيضاء إلى دبي، يضيف البلاغ، متابعة رحلاتهم بسلاسة إلى مختلف الوجهات ضمن شبكة رحلات طيران الإمارات، خصوصا في دول مجلس التعاون الخليجي، وشرق آسيا وأستراليا، مع إمكانية متابعة سفرهم على متن الإيرباص (إي 380) أيضا، حيث تستخدم الناقل هذه الطائرات على رحلاتها إلى وجهات عديدة ضمن هذه المناطق، منها الكويت، والمملكة العربية السعودية، والدوحة، وبكين، وشنغهاي، وجوانزو، وهونغ كونغ، وسيدني، وبريسبين وبيرث.

كما ستتيح خدمة الإيرباص (إي 380) خيارات سفر مرنة للمسافرين إلى المغرب من مختلف محطات شبكة رحلات طيران الإمارات، خصوصا

أعلنت شركة طيران الإمارات، عن التزامها استخدام طائرات الإيرباص (إي 380) على رحلات الخط دبي-الدار البيضاء، اعتبارا من تاريخ 26 مارس 2017، لتصبح بذلك أول رحلة طيران تجارية بطائرات الإيرباص (إي 380) إلى المغرب وشمال إفريقيا.

وأوضح بلاغ للشركة أنها ستستخدم طائرات الإيرباص (إي 380) العملاقة، التي تحظى بشعبية واسعة بين المسافرين، وتعد بمثابة أيقونة أسطول الشركة الناقل، بدلا من طائرات البوينغ (777-300 إي آر)، التي تستخدمها حاليا على خط دبي-الدار البيضاء، ما يتيح تحقيق زيادة مهمة في السعة المقعدية عبر الدرجات الثلاث، إلى جانب منح المسافرين على هذا الخط فرصة التمتع بتجربة سفر أكثر تميزا.

ويتيح استخدام طائرات الإيرباص (إي 380) زيادة إجمالي عدد المقاعد المتاحة على هذا الخط بمقدار 1834 مقعدا كل أسبوع، ما يمكن من تلبية الطلب المتنامي. ويبلغ إجمالي عدد مقاعد طائرات الإيرباص (إي 380) التي

افتتاح أكبر مبنى للطيران الخاص عالمياً في دبي الجنوب

افتتح سمو الشيخ أحمد بن سعيد آل مكتوم رئيس هيئة دبي للطيران الرئيس الأعلى لمجموعة طيران الإمارات، وسمو الشيخ الدكتور سلطان بن خليفة آل نهيان مستشار صاحب السمو رئيس الدولة، والشيخ زايد بن سلطان بن خليفة آل نهيان، رسمياً مبنى الطيران الخاص الأكبر عالمياً بمنطقة الطيران بدبي الجنوب، وتفقدوا المبنى وصالات المسافرين الخاصة والسوق الحرة ومركز الجمارك والشرطة والهجرة والجوازات في المبنى. وقال سمو الشيخ أحمد بن سعيد عقب افتتاح المنشأة: «يشكل الافتتاح الرسمي لمبنى الطيران الخاص بمنطقة الطيران في دبي الجنوب خطوة مهمة نحو تحقيق رؤية دبي في أن تصبح عاصمة صناعة الطيران في العالم، كما يأتي أيضاً انطلاقاً من الدور الحيوي الذي تقوم به منطقة الطيران في دبي الجنوب كمنصة متكاملة ومجهزة بأحدث البنى التحتية والمنشآت عالمية المستوى، وستعمل هذه المنشأة على إرساء معايير جديدة في الفخامة والخدمات المتميزة للمسافرين عالمياً». وأضاف سموه: «أصبح من الضروري الاستمرار في رفع مستويات الفخامة في قطاع الطيران الخاص، وتقديم خدمات استثنائية إلى كبار الشخصيات من شأنها أن تثرى تجربة السفر الخاص في دبي»، مشيراً إلى أن دولة الإمارات تمتلك سمعة كبيرة ومشهوداً لها في مجال خدمات الطيران الفخم والراقي على الصعيد العالمي. ووصف سموه الحدث بأنه جاء في نهاية عام استثنائي لدبي الجنوب، شهدت من خلاله تحقيق العديد من الإنجازات، ليكون افتتاح مبني الطيران الخاص بمثابة ذروة التاج على رأس عام حافل بالمشاريع الضخمة ومحطة بارزة في تاريخ دبي الجنوب، ويعطي دفعة للمدينة الناشئة خلال الأعوام المقبلة أن تكون أكثر عزماً على مواصلة التميز والتفرد الذي حققته. ويقع مبنى الطيران الخاص على بعد دقائق من مطار آل مكتوم الدولي، ويمتد على مساحة 5.600 متر مربع، ليكون بذلك أكبر مبنى طيران خاص في العالم، وبوابة دبي الجديدة للمسافرين من كبار الشخصيات. ويكمل هذا المرفق العالمي المستوى باقية من الخدمات والتجارب الراقية، لتعزيز تجربة السفر المثالية، وسيقدم خدماته على مدار الساعة وطوال أيام الأسبوع، وهو مكرس حصرياً لاستضافة رحلات الطيران الخاص لكبار الشخصيات من القطاع الخاص والعام. وتشتمل المميزات الرئيسة الأخرى في المبنى على مرافق مخصصة للجمارك والهجرة والشرطة، وصالات منفصلة لكبار الشخصيات لضمان الخصوصية الكاملة، بالإضافة إلى الوصول المباشر والسريع عبر مسافة قصيرة إلى ساحة المطار. كما يتضمن المبنى عدداً من المشغلين الأرضيين الذين سيوفرون صالاتهم الراقية الخاصة لتقديم خدماتهم المتخصصة إلى كبار الشخصيات من المسافرين كشركات «جيتكس» و«فالكون» و«جتأفيسشن» كما يضم مبنى الطيران الخاص «سوق دبي الحرة» وهو متجر مصمم خصيصاً لتلبية احتياجات كبار الشخصيات الذين يسافرون عبر مبنى الطيران الخاص ويتميز المتجر بتصميم داخلي فخم وتشكيلة منتجات فاخرة لتوفير تجربة تسوق استثنائية في مبنى الطيران الخاص. ويقدم المبنى إلى زواره أيضاً تجربة تسوق فريدة تشمل مجموعة واسعة من المنتجات الحصرية الفخمة التي تضم السيارات، الساعات، الدراجات وغيرها كإضافة إلى تجربة مميزة. ويعتبر المبنى تحفة معمارية صممت وفقاً لأحدث المعايير العالمية بتميزه بتصميم داخلي فاخر صمم لتحقيق أقصى قدر من الخصوصية والسكينة، ويرسي مبنى الطيران الخاص معايير جديدة من فخامة التصميم والأجواء الراقية وإحداث ثورة في مفهوم تجربة المسافر والوصول بها إلى أعلى مستوياتها. وشهد مبنى الطيران الخاص 1000 رحلة جوية منذ إطلاق أول طائرة في أبريل الماضي ومن المتوقع الوصول إلى 4000 رحلة خلال عام 2017.



هيئة دبي للطيران المدني
Dubai Civil Aviation Authority

وزارة النقل العراقية توقع عقداً مع شركة ألمانية لإعادة هيكلة الخطوط الجوية العراقية

أعلن وزير النقل كاظم
فنجان الحمادي، عن
توقيع عقد مع شركة
ألمانية لإعادة هيكلة
الطيران المدني والخطوط



الخطوط الجوية العراقية
Iraqi Airways

الجوية العراقية، فيما أشار إلى أن قيمة العقد «لا تساوي شيئاً» أمام «الخسائر» التي تعرض لها الطيران العراقي خلال الفترة السابقة. وقال الحمادي خلال مؤتمر صحفي في بغداد: «إن وزارة النقل وقعت عقداً مع شركة لوفتهانزا الألمانية لإعادة هيكلة الطيران المدني والخطوط الجوية العراقية». وكان رئيس الوزراء حيدر العبادي أعلن في 18 سبتمبر 2016، عن عزم حكومته التعاقد مع شركات عالمية لإعادة هيكلة الخطوط الجوية العراقية والمساعدة في إعادة تحليق طائرات العراق في الأجواء الأوروبية.

«طيران ناس» تدعم أسطولها بـ 80 طائرة إيرباص

أعلنت شركة «طيران ناس» السعودية للرحلات منخفضة التكلفة، توقيعها اتفاقاً مع شركة إيرباص لشراء 80 طائرة من طراز «إيرباص إيه 320 نيو» بقيمة 32.25 مليار ريال سعودي (8.6 مليار دولار). ومن المتوقع حسب بيان لشركة طيران ناس، أن تحدث الصفقة نقلة نوعية في عملياتها، على أن يبدأ الأثر المالي لها عند استلام أول دفعة من طائرات الصفقة بداية 2018. وشركة «طيران ناس» هي شركة طيران منخفضة التكلفة تقدم رحلات طيران محلية وخارجية.

flynas®
طيران ناس

الخطوط الجوية القطرية تنال ثلاث جوائز خلال حفل مجلة «جلوبال ترافلر»

عملية التصويت لهذا العام مشاركة أكثر من 22,000 شخص من مختلف أنحاء الولايات المتحدة الأمريكية، حيث قاموا بالتصويت لأكثر من 12 جائزة، والتي شهدت منافسة شديدة من قبل شركات عالمية. يذكر أن قراء مجلة «جلوبال ترافلر» واسعة الانتشار يشكلون شريحة عريضة من المسافرين من كافة أنحاء العالم والذين يفضلون السفر على الدرجتين الأولى ورجال الأعمال. وتمتاز مجلة جلوبال ترافلر بعلاقتها الوثيقة مع المسافرين خاصة على متن درجة رجال الأعمال، وذلك من خلال ما تقدمه من تقارير تسلط الضوء على أبرز التوجهات المتعلقة بالقطاع، والتي شملت العديد من التقارير حول تجربة السفر المميزة على متن درجة رجال الأعمال التي تقدمها الخطوط الجوية القطرية، والتي تتمتع بأعلى المعايير العالمية على الإطلاق. يذكر أن تحالف oneworld الذي شهد انضمام الخطوط الجوية القطرية منذ عام 2013 قد نال جائزة أفضل تحالف طيران خلال حفل جوائز جلوبال ترافلر.

حازت الخطوط الجوية القطرية على ثلاثة جوائز خلال حفل مجلة «جلوبال ترافلر»، والذي أقيم في فندق «ذا بينينسيولا بفري هيلز» في لوس أنجلوس. وخلال الحفل، نالت الناقلة القطرية جوائز أفضل شركة طيران للدرجة الأولى عالمياً، وأفضل تصميم لمقاعد الدرجة الأولى، وأفضل شركة طيران في الشرق الأوسط. وشهد الحفل حضور أكثر من 25 شركة ناشطة ضمن قطاع السياحة و السفر، إلى جانب إطلاق مبادرة «جلوبال ترافلر» الخيرية لدعم جمعية مرضى سرطان الدم والغدد اللمفاوية. وتمتاز جوائز «جلوبال ترافلر»، والتي أقيمت للعام الثالث عشر، بكونها تعتمد بشكل كلي على تصويت القراء. وسجلت



أطول رحلة في العالم ... «قطرية»

الاندنندنالبريطانية: «إن الرحلات الطويلة تعتمد على النفط الرخيص حيث أن معدلات الحرق بالنسبة للأميال أقل مشيرة إلى أن أطول 10 طرق جوية بخلاف رحلة الخطوط الجوية القطرية تتمثل في الآتي: 1- سنغافورة -نيويورك: 9529 ميلاً. 2- الدوحة-أوكلاند: 9032 ميلاً. 3- لندن -بيرث: 9010 أميال. 4- دبي-أوكلاند: 8824 ميلاً. 5- سنغافورة - لوس انجليس: 8770 ميلاً. 6- دالاس - سيدني: 8578 ميلاً. 7- جوهانسبرج- أتلانتا: 8439 ميلاً. 8- سنغافورة- سان فرانسيسكو: 8434 ميلاً. 9- أبو ظبي- لوس انجليس: 8387 ميلاً. 10- دبي -لوس انجليس: 8333 ميلاً.

أطلقت الخطوط الجوية القطرية أطول رحلة في العالم على خطها الجديد الدوحة- أوكلاند في نيوزيلندا وتستغرق رحلة الذهاب من مطار حمد الدولي 16 ساعة و20 دقيقة ورحلة العودة 17 ساعة و30 دقيقة وذلك على متن طائرة طراز بوينج 777 فيما تبلغ مسافة الرحلة 14534 كيلو متراً لتكسر «القطرية» بذلك أطول رقم قياسي للرحلات الجوية المسجل باسم الخطوط الجوية الإماراتية في رحلة دبي- أوكلاند المسجلة في 2016. وفي منتصف يناير الماضي حصدت الخطوط الجوية القطرية جائزة أفضل خطوط طيران للمسافات الطويلة للعام الخامس على التوالي لعام 2017 من مؤسسة «بيزنس ترافلر». وقالت صحيفة



انطلاق أول رحلة جوية تجارية بين واشنطن وهافانا

بأسعار منخفضة وخدمة رائعة». وكانت آخر رحلة تجارية منتظمة بين البلدين جرت في العام 1961، ثم أوقفت خطوط الطيران مع الحرب الباردة. وأعلنت وزارة النقل الكوبية أن وزير النقل الأمريكي، أنتوني فوكس، سيصل إلى كوبا هذا الأسبوع لعقد لقاءات مع مسؤولين محليين. واتفقت واشنطن وهافانا، في فبراير الماضي على إعادة خطوط الرحلات التجارية المباشرة بينهما، وذلك ضمن التغيرات التي أطلقت في ديسمبر 2014، حين أعلن الرئيس الأمريكي باراك أوباما والكوبي راؤول كاسترو، عن تطبيع العلاقات بعد أكثر من 50 عاماً من العداء خلال الحرب الباردة وكانت حركة الطيران بين الولايات المتحدة وكوبا تقتصر حتى الآن على رحلات «تشارتر» منذ العام 1979. وستطلق برنامجاً جديداً يشمل 110 رحلات يومية، مع 90 سمحت بها الحكومتان إلى تسعة مطارات كوبية وكثير منها في مدن سياحية أو قربها. ولا تزال واشنطن تحظر على الأميركيين زيارة كوبا كسياح، لكن الطيران مسموح في 12 فئة أخرى بما يشمل التبادل الثقافي والتعليمي.



انطلقت أول رحلة جوية تجارية منتظمة بين الولايات المتحدة وكوبا منذ أكثر من خمسين عاماً، لتفتح بذلك فصلاً جديداً في العلاقات بين العدوين السابقين. وقال ماري سان جورج، نائب المدير التنفيذي لشركة «جيت بلو»: «إنه يوم جديد للمسافرين إلى كوبا ويوم حضرنا له كثيراً، ونحن فخورون ببدء عصر جديد من حركة الطيران إلى كوبا».

«بوينج» تعلن تلقي طلبية تسليم 75 طائرة بقيمة 8.3 مليار دولار

صرحت شركة صناعة الطائرات الأمريكية «بوينج» بأنها تلقت طلبية لتصنيع 75 طائرة من طائراتها «بوينج 737 ماكس» من إحدى الشركات التابعة لـ «جنرال إلكتريك» (GE.N). ويبلغ سعر الطائرة الواحدة من هذا الطراز حوالي 110 ملايين دولار، لتصبح القيمة الإجمالية للصفقة 8.25 مليار دولار، ولكن عادة ما تشمل الطلبات الضخمة على خصومات كبيرة. وتعني هذه الطلبية أن الشركة الأمريكية تقترب من تحقيق مبيعات تبلغ 531 طائرة نفائسة على الأقل خلال العام الماضي.





خبراء: «الانبعاثات» لن تزيد أسعار تذاكر الطيران

استبعد خبراء ومختصون أن ترفع اتفاقية الحد من الانبعاثات أسعار تذاكر الطيران. وأشاروا إلى أن الاتفاقية، التي توصلت إليها شركات الطيران، بالتعاون مع الاتحاد الدولي للنقل الجوي «إياتا»، ومنظمة الطيران المدني «إيكافو» لن يلمس أثرها المسافرين، إذ من المستبعد حدوث أي زيادة في الأسعار بسببها. وأكد الخبراء لـ «البيان الاقتصادي» أنه على الرغم من أن شركات الطيران ستدفع مليارات الدولارات، وفقاً لمعادلة تراعي حجم انبعاثات الكربون عن كل رحلة، فإن الأسعار لن يطرأ عليها أي زيادة تذكر. ووفقاً للاتفاقية، التي توصلت إليها شركات الطيران، خلال الأسبوع الماضي في مونتريال بكندا فإن شركات الطيران ستدفع مبلغاً يتراوح بين 2.9 مليار إلى 12.4 مليار دولار سنوياً حتى عام 2030، وهذا يعتمد طبعاً على نوع الرحلة. وقدر الخبراء أن هذه المبالغ تعني زيادة تتراوح بين 31 سنتاً و12 دولاراً لكل مقعد، وفقاً لمجموعة عمل النقل الجوي، التي تضم شركات الطيران والمطارات، ومصنعي المحركات.

شركات الطيران تحقق أرباحاً قياسية في العام 2016

أفاد الاتحاد الدولي للنقل الجوي (إياتا) أن شركات الطيران ستسجل أرباحاً قياسية هذا العام، ومن المتوقع أن تواصل تحقيق أرباح صافية خلال عام 2017 رغم عودة أسعار النفط للارتفاع والاضطرابات السياسية العالمية. وقال الرئيس التنفيذي للاتحاد ألكسندر دي جونيكا: «إن شركات الطيران تواصل تحقيق نتائج قوية. ونتوقع هذا العام أرباحاً صافية قياسية تصل إلى 35.6 مليار دولار». وقد استفادت هذه الشركات كثيراً من انهيار أسعار النفط العالمية منذ عام 2014. ومن المتوقع وفق تقديرات الاتحاد أن تتراجع الأرباح إلى 29.8 مليار دولار عام 2017. وأضاف دي جونيكا «رغم أن الظروف عام 2017 ستكون أكثر صعوبة مع ارتفاع أسعار النفط، إلا أننا نرى هبوطاً آمناً على مدرج الأرباح». وأشار إلى أن عام 2016 سيكون الثالث على التوالي الذي تحقق فيه شركات الطيران أرباحاً صافية، وقال: «إن هذه السنوات الثلاث كانت الأفضل أداءً في تاريخ القطاع رغم الاضطرابات العديدة التي واجهناها». من ناحية أخرى، أشارت وكالة بلومبرغ إلى أن شركات الطيران الأميركية تسجل أرباحاً أكبر بكثير من منافساتها الأوروبية، بالرغم من عمليات الدمج وإعادة الهيكلة التي تمت في كلا السوقين. وقال تيلومبرغ أن الأمر يرجع إلى القيود الرقابية التي تكبل الشركات الأوروبية، واستمرار تشغيل هذه الشركات لعدة علامات تجارية منفصلة ما يحملها تكاليف إضافية، فضلاً عن الاضطرابات العمالية مثل تلك التي تشهدها شركة لوفتهانزا الألمانية منذ عام 2014.



إياتا: ارتفاع الطلب العالمي على
الشحن الجوي بنسبة 9.8%

قال الاتحاد الدولي للنقل الجوي (إياتا) أن الطلب العالمي على الشحن الجوي اختتم عام 2016 بتسجيل نمو قوي في ديسمبر، بلغ 9.8% لكنه حذر من أن إجراءات الحماية قد تعوق التجارة العالمية. وقال المدير العام للاتحاد والرئيس التنفيذي ألكسندر دو جونيكا: «فيما يتعلق بالطلب كان عام 2016 عاماً جيداً للشحن الجوي. وتعرّز ذلك بفضل الأداء القوي في نهاية العام. وفيما يتعلق بما هو آت فإن طلبات التصدير القوية خير جيد. لكن هناك رياح معاكسة أبرزها ركود التجارة العالمية التي تواجه أيضاً مخاطر إجراءات الحماية». وارتفع الطلب في أوروبا في ديسمبر كانون الأول 16.4% وفي إفريقيا 13.6%. وزاد الطلب في السنة بأكملها 3.8% وتحققت مكاسب في جميع المناطق باستثناء أمريكا اللاتينية. وقال إياتا إن الطاقة الاستيعابية المتاحة ارتفعت 3.2% في ديسمبر.

123 مليون مسافر عبر مطارات الإمارات في 2016 بنمو 7 %

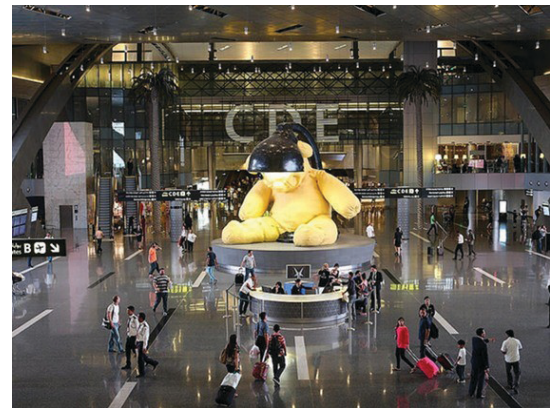


نجح قطاع الطيران في الإمارات في تجاوز التحديات التي تمثلت في ارتفاع سعر الدولار وعدم الاستقرار في العديد من الوجهات الإقليمية من خلال تحقيق مستويات نمو على أكثر من صعيد سواء فيما يتعلق بنمو أعداد المسافرين أو النمو في حجم أساطيل الناقلات الوطنية والوجهات التي وصلت إليها. ووصل عدد المسافرين عبر مطارات الإمارات مع نهاية العام الماضي إلى نحو 123 مليون مسافر منها 83 مليون مسافر عبر مطارات دبي مقارنة مع 114.8 مليون مسافر سجلتها مطارات الإمارات في 2015 بنمو 7%. وحافظت دولة الإمارات مع نهاية العام 2016 على مركزها الثاني عالمياً من حيث عدد اتفاقيات النقل الجوي مفتوحة الأجواء، مباشرة بعد الولايات المتحدة، حيث وقعت الإمارات خلال 2016 اتفاقيات ثنائية مع نحو 180 دولة، الأمر الذي مهد الطريق للناقلات الإماراتية لفتح آفاق جديدة للتشغيل. وأكد جمال الحاي نائب الرئيس في مطارات دبي أن قطاع الطيران في الإمارات أثبت خلال العام الجاري أنه من بين الأفضل أداءً على مستوى العالم، إذ تمكن من تجاوز التحديات من خلال الاستمرار في مواصلة النمو ووضوح الاستثمارات في تطوير البنية التحتية. وأضاف جمال الحاي أن القطاع نجح في تحقيق مستويات نمو سواء على صعيد أعداد المسافرين أو حجم أسطول الناقلات والوجهات التي وصلت إليها رغم العراقيل التي وضعت أمامها في بعض الأسواق، مشيراً إلى أن رحلات الناقلات الوطنية ساهمت في تدعيم اقتصادات الدول التي وصلت إليها سواء بشكل مباشر أو غير مباشر. وقال نائب الرئيس في مطارات دبي: «إن مطار دبي وصل إلى نحو 83 مليون مسافر، حيث سيحافظ بذلك مطار دبي على مركزه على رأس قائمة أكبر مطارات العالم بأعداد المسافرين الدوليين». من جهته قال سيف السويدي مدير عام الهيئة العامة للطيران المدني في دولة الإمارات العربية المتحدة أن شركات الطيران الإماراتية شكلت ركيزة من ركائز الاقتصاد

الوطني، حيث تشير التقديرات الصادرة من وزارة الاقتصاد، إلى أن إسهام قطاع الطيران المدني في الناتج المحلي الإجمالي للدولة يبلغ 12%، مع توقعات بإسهام هذا القطاع في أكثر من 750 ألف فرصة عمل بحلول عام 2021. وأضاف السويدي أن امتلاك دولة الإمارات لاثنتين من أسرع خطوط الطيران نوفاً في العالم وتطويرها المستمر لبنيتها التحتية الاستثنائية في قطاع الطيران وخططها غير المسبوقة لإنشاء مدينة متكاملة للطيران هي الأولى من نوعها على مستوى العالم يضعها في موقع ريادي لمستقبل حافل بالإنجازات في هذا المجال.

38 مليون مسافر عبروا مطار حمد الدولي خلال 2016

سجل مطار حمد الدولي نوفاً في حركة المسافرين في العام 2016 بنسبة 20% مقارنة بالعام السابق له، حيث وصل عدد المسافرين الذين عبروا المطار إلى حوالي 38 مليون مسافر. وزادت نسبة حركة إقلاع وهبوط الطائرات التي سجلها المطار في 2016 لتصل إلى 15% عن العام 2015، حيث بلغت حوالي 238 ألف حركة. وتماشياً مع هذا النمو في أعداد المسافرين وحركة الطائرات، تعمل لجنة تسيير مشروع مطار حمد الدولي برئاسة سعادة السيد عبدالله بن ناصر تركي السبيعي رئيس الهيئة العامة للطيران المدني، على رفع القدرة الاستيعابية للمطار بعد اكتمال المرحلة الثالثة من التوسعة إلى ما يزيد على 50 مليون مسافر كما كان مقرراً في خطة إنشاء المشروع.





تدشين محطة جديدة للركاب في مطار مراكش

دشن ملك المغرب، محمد السادس، محطة جديدة في مطار مراكش التي تعد واحدة من أهم الوجهات السياحية في المملكة، ما يفترض أن يسمح برفع قدرته إلى 9 ملايين مسافر مقابل 3 ملايين حالياً، كما ذكرت وكالة أنباء المغرب العربي.

وقالت الوكالة إن المشروع الذي بلغت كلفته 1,22 مليار درهم، ما يعادل 115 مليون يورو يشمل محطة الركاب التي تمتد على مساحة 57 ألف متر مربع، وتوسيع مواقف الطائرات.



وأكدت الوكالة أن هذا المشروع يهدف إلى "تمكين مراكش من مطار حديث يمثل للمعايير الدولية، مما من شأنه الاستجابة للنمو المتزايد لحركة المسافرين ومصاحبة الطفرة الاقتصادية والسياحية التي تشهدها المدينة وتعزيز صيتها العالمي الراسخ".

وتفيد أرقام رسمية أن عدد المسافرين الذين مروا في هذا المطار ارتفع من 3,2 مليون في 2012 إلى 3,9 مليون في 2015. والمطار الذي يستقبل حوالي 20% من حركة النقل الجوي في البلاد، هو الثاني بعد مطار الدار البيضاء.

وقال المرصد المغربي للسياحة إن حوالي 8,9 مليون سائح زاروا المغرب في الأشهر العشرة الأولى من 2016، بزيادة نسبتها 0,4% عن الفترة نفسها من 2015.



وتبقى مراكش وأغادير، المدينتان الواقعتان في جنوب البلاد، الوجهتين الأساسيتين للسياح. وقد استقبلتا 60% من انشغال الفنادق في الأشهر العشرة الأولى من 2016، بزيادة نسبتها 2% لكل منها.





مطارات

الطيران العربي



مطار الجزائر الدولي الجديد يفتح أبوابه نهاية 2018

ووقع بالأحرف الأولى على الوثيقة السيد طاهر علاش الرئيس المدير العام لشركة تسيير الخدمات والهيكل القاعدية لمطار الجزائر العاصمة والسيد حميد ملزي الرئيس المدير العام لشركة الاستثمار الفندقية.

وأكد الوزير أن هذه المنشأة المنجزة على مساحة 25.000 متر مربع تحت العلامة التجارية «حياة» من المقرر أن «تسلم مع افتتاح المطار»، وسيكون المطار مربوطاً أيضاً بجميع شبكات النقل مثل الميترو والقطار.

ويتم إنجاز المطار الدولي الجديد، الذي تم الشروع في أشغال البناء نهاية 2014، على مساحة 73 هكتار بغلاف مالي قدره 903 مليار دج. ويمول المشروع بالأموال الخاصة لشركة تسيير الخدمات والهيكل القاعدية لمطار الجزائر العاصمة وقروض بنكية تسدد على مدة 20 سنة.

سيتم تسليم المطار الدولي الجديد للجزائر العاصمة الذي تبلغ طاقة استيعابه 10 مليون مسافر سنوياً في نهاية 2018، حسبما أكد بالجزائر العاصمة وزير النقل بوجمعة طلعي.

وأوضح السيد طلعي أن «مطار الجزائر الجديد الذي يراد أن يكون مركزاً جويًا، سيكون جسراً بين إفريقيا وأوروبا. وسيكون مزوداً بجميع الهياكل المرافقة مما سيمكنه من مطابقة للمعايير الدولية، وافتتاحه مقرر في نهاية سنة 2018».

وأدلى الوزير بهذا التصريح على هامش التوقيع على اتفاق بين شركة تسيير الخدمات والهيكل القاعدية لمطار الجزائر العاصمة وشركة الاستثمار الفندقية، من أجل إنجاز فندق ذو أربعة نجوم يتسع لـ 250 غرفة بالقرب من المطار.

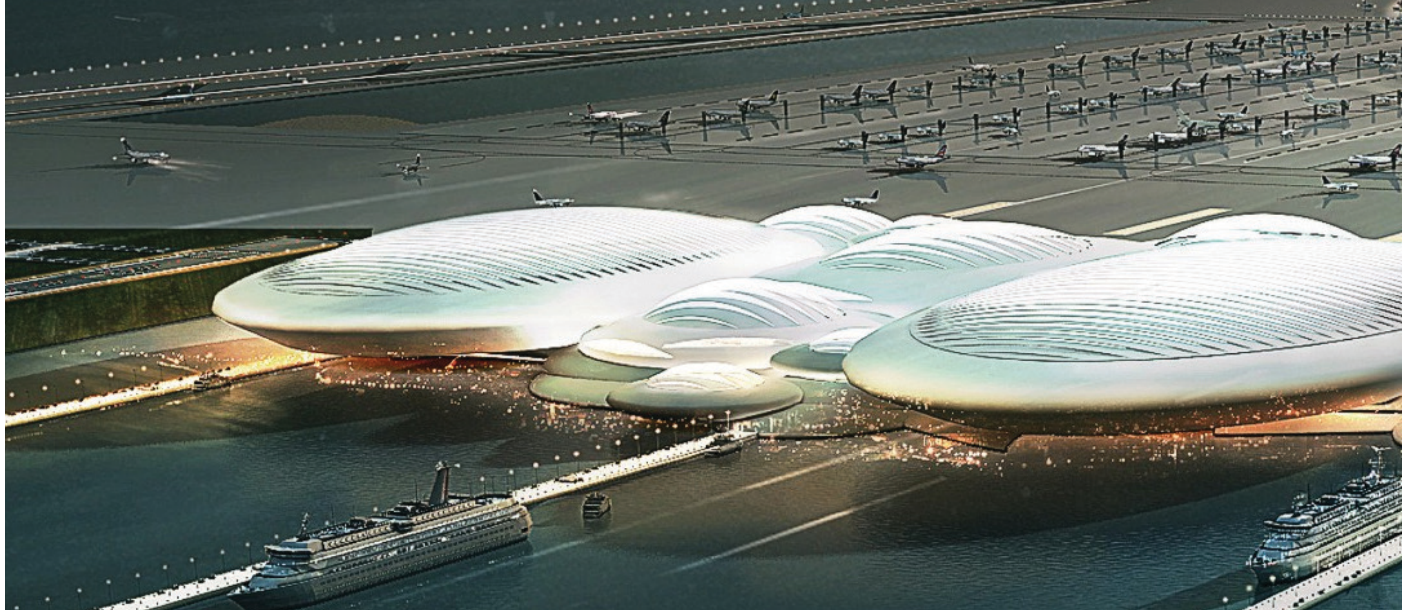


المطارات العائمة.. هل يمكنها أن تتحول لواقع قريباً؟

تحتاج المطارات لمساحات كبيرة ولكن في المواقع التي تقل فيها المساحة الكافية لتواجد هذه المطارات أو توسيعها، مثل الجزر أو مدن الكبيرة، قد يكون البحر هو الحل.

لذا قامت عدد من الدول باقتراح عدد من الأشكال لتوظيفها بمشاريع لإنشاء مطارات عائمة بالمياه. هذه الفكرة ليست بالجديدة فعلاً، فخلال الحرب العالمية الثانية قامت بريطانيا باقتراح إنشاء مدرجات للهبوط على قمم الجبال الجليدية لتوفير غطاء حماية للأساطيل البحرية في المحيط الأطلسي، لكن لم يتم

تنفيذ المشروع "Habakkuk". وفي عام 1995، اقترحت 17 شركة خاصة باليابان معظمها من قطاعات بناء السفن وصناعة الحديد بالتعاون مع الحكومة، لتصميم وتجربة مطار عائمة بمشروع اسمه "Tokyo Me-ga-Float" لينجح بمدرج بلغ طوله ألف متر، لكن التجربة الأكبر منها بمدرج يبلغ طوله 4 آلاف متر لم تر الضوء أبداً.



بعض المشاريع المقترحة لمطارات عائمة

1. مشروع مطار "London Britannia" هو مقترح مشروع لمطار عائمة بستة مدرجات يتوقع بناؤه على جزيرة صناعية حوالي 48 كيلومتر شرق العاصمة البريطانية لندن. الخطة رفضت عام 2014 من قبل هيئة المطارات البريطانية، رغم أن المدير الإداري لشركة "Gensler" الهندسية يصر بأنه لم يتم اتخاذ قرار نهائي وأن الخطة يجب ألا تخرج من دائرة النقاش.



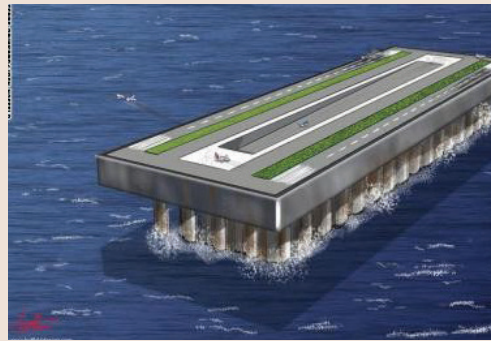


مطارات

الطيران العربي



2. المقترح الذي رسمته شركة "Gensler" الهندسية ومركز تايمز إيستواي للتنمية والأبحاث، قد تبلغ تكلفته حوالي 63 مليار دولار. المدرجات ستكون موازية لبعضها، يتوسطها المحور الأساسي حيث يتوقع أن يكون المبنى الرئيسي للمسافرين.



3. مهندس الطيران الأمريكي تيري درينكارد اقترح إنشاء مطار عائِم بالتكنولوجيا ومواد البناء المستخدمة في تأسيس آبار النفط البحرية.



4. ويمكن للمشاريع المستقبلية أن توفر فرصة لتمرکز القائمين على أبحاث المحيطات والبحار، كما يمكن أن توفر فرصة للتوسع التجاري للشركات العالمية.





27 مطاراً لخدمتكم..



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



ملتقى المنظمات العربية لدعم خطة التنمية المستدامة



للتنمية المستدامة 2030 في المنطقة العربية. شارك في الملتقى المدراء العامون للمنظمات العربية المتخصصة، إلى جانب ممثلين عن لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية والاجتماعية لغرب آسيا وبرنامج الأمم المتحدة الإنمائي وبرنامج الأمم المتحدة للبيئة والبنك الدولي حيث استعرض فرص التعاون والشراكة من أجل تحقيق أهداف التنمية المستدامة الـ 17 بأبعادها الثلاثة الاقتصادية والاجتماعية والبيئية وخلال هذا اللقاء أفاد سعادة المهندس/ محمد ابراهيم أحمد شريف مدير عام الهيئة العربية للطيران المدني بمبادراته ومقترحاته في مساهمة الطيران المدني في تنفيذ التنمية المستدامة لعام 2030. كما ناقش الملتقى تعميق مفهوم التنمية المستدامة من خلال العمل بالتنسيق والتكامل بين التخصصات المختلفة داخل المنظمة الواحدة، وبناء برامج ومشاريع إقليمية مع الشركاء الدوليين والإقليميين، وتم رفع نتائج ومخرجات هذا الملتقى إلى المجلس الاقتصادي والاجتماعي في دورته (99) من أجل وضع آليات التنفيذ والمتابعة اللازمة لتلك النتائج.

وأكد «أبوالغيث» أهمية إيجاد طرق جديدة ومبتكرة لتمويل التنمية المستدامة، مع إدراج مفاهيم متطورة لتمكين المرأة والشباب في إطار خطط التنمية الوطنية، منوهاً بإقرار القمة العربية السابعة والعشرين والتي عقدت في العاصمة الموريتانية نواكشوط، في يوليو الماضي، وإنشاء آلية عربية إقليمية تقوم بمتابعة تنفيذ أهداف التنمية المستدامة في المنطقة العربية، وتقديم الدعم للدول العربية في تنفيذ خططها الوطنية بهدف الوصول إلى مستويات مناسبة من النمو تعزز الاستقرار للمجتمعات وتحقق الرفاهية والتقدم للشعوب. وعرض «أبوالغيث» الجهود التي تقوم بها الأمانة العامة في هذا المجال، بالتعاون مع المنظمات العربية المتخصصة المعنية بالعمل التنموي، إضافة إلى تواصلها مع الأمم المتحدة ووكالاتها وأجهزتها المتخصصة، وكذلك مع مؤسسات التمويل الدولية على غرار البنك الدولي، الأمر الذي يعزز من مكانة جامعة الدول العربية كم منصة مناسبة لدعم تنفيذ أجندة الأمم المتحدة

انعقد بمقر الجامعة العربية، أعمال ملتقى المنظمات العربية المتخصصة لدعم تنفيذ خطة التنمية المستدامة 2030 الذي نظّمته الأمانة العامة للجامعة (إدارة التنمية المستدامة والتعاون الدولي وإدارة المنظمات العربية والاتحادات العربية)، بالتعاون مع الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري والمنظمة العربية للتنمية الإدارية. واستعرض الأمين العام لجامعة الدول العربية، أحمد أبوالغيث، في كلمة له في الجلسة الافتتاحية للملتقى- الواقع العربي الحالي، والذي يشهد تصاعداً في النزاعات والعنف والإرهاب، وهو ما يبرز الحاجة لإعادة الأمل في المستقبل للشعوب العربية ولإستعادة السلم والأمن للمجتمعات كمطلب رئيسي للتنمية يصعب بدونه الارتقاء بمستويات المعيشة للمواطن العربي. وقال «أبوالغيث» إن الأمر يستلزم أيضاً العمل على إيجاد قوة خلاقة قادرة على تجاوز ما أنتجته تلك النزاعات والتحديات من سلبيات في إطار تتكامل فيه المؤسسات العربية مع بعضها البعض.

لجنة التنسيق العليا للعمل العربي المشترك تجتمع بالقاهرة

وتؤدي إلى تغيير إيجابي للأوضاع القائمة. وأشار الأمين العام إلى أن مؤسسات العمل العربي المشترك يجب عليها أن تتخاطب بالدرجة الأولى طموحات وتطلعات المواطن العربي، خاصة في المجالات التي تمس حياته اليومية، على غرار مكافحة الفقر والبطالة، وتحسين مستويات المعيشة والصحة والتعليم، والارتقاء بالتنمية الإدارية، وزيادة معدلات التجارة والاستثمارات البينية العربية، وتبني استراتيجيات مشتركة في مجالات محورية مثل الأمن الغذائي، والأمن المائي، والطاقة، والبيئة، والنقل، وتطوير التعليم والبحث العلمي، والحفاظ على الهوية الثقافية العربية، وتعزيز حقوق الإنسان، والإعلام. وأوضح أن هذا الاجتماع يمثل أهمية كبيرة في ضوء التطورات والمستجدات التي تمر بها المنطقة العربية خلال المرحلة الحالية، وما تمثله من تحديات كبيرة للنظام الإقليمي العربي، والتي فرضت واقعا جديدا على منظومة العمل العربي، بحيث أصبح الأمر يستوجب على المنظمات والمؤسسات العربية التفاعل معها بجدية وبلورة أفكار محددة تتضمن رؤية هذه المنظمات والمؤسسات لكيفية التعامل مع هذه التحديات الملحة.

واستعرض الاجتماع الدور المطلوب من مؤسسات العمل العربي المشترك في المرحلة القادمة، تطوير وتفعيل عمل لجنة التنسيق العليا للعمل العربي المشترك، الدور المطلوب من مؤسسات العمل العربي المشترك للمساهمة في تنفيذ أهداف التنمية المستدامة 2030 في المنطقة. حيث دعا الأمين العام للجامعة العربية أحمد أبو الغيط، منظمات العمل العربي المشترك إلى ضرورة تبني رؤية عربية مشتركة متكاملة تتميز بالفعالية والعملية في ذات الوقت خاصة في ضوء الأزمات السياسية التي يمر بها الوطن العربي. وقال أبو الغيط خلال افتتاحه أعمال الاجتماع الاستثنائي للجنة، إن الحالة اليوم تستلزم تبني حزمة جديدة من الإجراءات والخطط والبرامج المحددة بواقعية، ووفقا لإطار زمني متفق عليه لتنفيذها، مشددا على ضرورة الأخذ بعين الاعتبار أن العمل العربي المشترك يجب أن يستمد شرعيته من شعور المواطن العربي والمجتمع ككل بأهمية هذا العمل ومردوده الذي يعكس اهتماماته وتطلعاته. وأكد ضرورة أن تتجاوز منظومة عمل الجامعة العربية السلبية الناتجة عن الأزمات السياسية لكي تعمل بفعالية ونشاط، بحيث تكون القرارات الصادرة عنها قابلة للتنفيذ،



انعقد يوم 13 نوفمبر 2016 بمقر الأمانة العامة لجامعة الدول العربية اجتماع لجنة التنسيق العليا للعمل العربي المشترك وقد شارك سعادة المهندس محمد إبراهيم شريف مدير عام الهيئة في فعاليات الاجتماع الذي حضره جميع رؤساء ومدراء عامين المنظمات العربية المتخصصة في العمل العربي المشترك في شتى مجالاته، حيث ترأس الاجتماع معالي السيد. أحمد أبو الغيط أمين عام جامعة الدول العربية، الذي استمع الجميع إلى توجيهاته ورؤيته المستقبلية للعمل العربي المشترك التي يحرص معاليه على تطويرها حيث دعا معاليه جميع المنظمات التي تعمل في إطار لجنة التنسيق العليا للعمل العربي المشترك إلى التنسيق والتعاون المشترك فيما بينها المنظمات لتحقيق مصلحة العمل العربي المشترك في شتى مجالاته.

الدورة 99 للمجلس الاقتصادي والاجتماعي العربي

لترويج فرص الاستثمار في الدول العربية. ووافق المجلس على إنشاء اللجنة العربية لمتابعة تنفيذ أهداف التنمية المستدامة 2020-2030 في المنطقة العربية. كما اعتمد توصيات وقرارات المجالس الوزارية واللجان الفنية التابعة للمجلس.



وقد أعد المجلس الملف الاقتصادي والاجتماعي للجنة العربية في الأردن الذي يتضمن تقارير متابعة للقمم العربية السابقة ورؤية ومقترحات وتصورات لدور منظومة العمل العربي المشترك للتعامل مع التطورات والمستجدات. والتعاون بين منظومتين جامعة الدول العربية والأمم المتحدة حيث دعا الدول الأعضاء والمجالس الوزارية المتخصصة ومؤسسات العمل العربي المشترك إلى موافاة الأمانة العامة للجامعة العربية بالبرامج والأنشطة المقترحة مناقشتها في الاجتماع الرابع عشر للتعاون بين الجامعة العربية والأمم المتحدة والمقرر في جنيف عام 2018. كما طلب المجلس من الدول العربية موافاة الأمانة العامة للجامعة العربية بالفرص الاستثمارية لديها لوضع استراتيجية موحدة

انعقد بمقر جامعة الدول العربية بالقاهرة خلال الفترة 16-12 فبراير 2017 اجتماعات المجلس الاقتصادي والاجتماعي في دورته 99 وقد شاركت الهيئة العربية للطيران المدني في فعاليات هذه الدورة بوفد ترأسه سعادة المهندس محمد إبراهيم شريف مدير عام الهيئة، كما شارك في الاجتماع وفود الدول العربية الأعضاء والمنظمات العربية المتخصصة والمؤسسات المالية العربية والاتحادات العربية. بالإضافة إلى الأمانة العامة لجامعة الدول العربية. وترأس أشغال الدورة معالي السيد عبد المجيد تبون وزير السكن والعمران والمدينة ووزير التجارة بالجمهورية الجزائرية، وبعد كلمتي كل من رئيس الدورة السابقة ممثل تونس والرئيس الحالي ممثل الجزائر وكلمة الأمين العام للجامعة التي ألقاها سعادة السفير أحمد بن حلي نائب الأمين العام.



الجمعية العمومية للإيكو تحقق إجماعاً تاريخياً بشأن المستقبل المستدام لقطاع الطيران المدني العالمي

ودعمها لما حدث أخيراً من تحديد الأولوية في الإيكو بشأن المساعدة وبناء القدرات في إطار الإستراتيجية «عدم ترك أي بلد وراء الركب»، ومساعدة الشراكات العالمية وتعبئة الموارد بكثافة أكبر.

وتضمنت القرارات الأخرى التي يجدر الإشارة إليها الاتفاقات لتعديل اتفاقية شيكاغو لزيادة عدد الدول الأعضاء في مجلس الإيكو ولجنة الملاحة الجوية التي تؤيدها.

ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن الرحلات الدولية، إلى جانب خريطة طريق شاملة لتحقيق المستقبل المستدام للطيران الدولي، وتحقق تقدّم هامّ وبعيد النطاق خلال الدورة التاسعة والثلاثين للجمعية العمومية عبر جميع أهداف الإيكو الإستراتيجية الخمسة لسلامة الطيران

سعة وكفاءة الملاحة الجوية، وأمن الطيران والتسهيلات، والتنمية الاقتصادية للنقل الجوي، وحماية البيئة. وأظهرت الدول الأعضاء أيضاً تقديرها الواضح

حضر الدورة التاسعة والثلاثين للجمعية العمومية للإيكو التي انعقدت في مونتريال - كندا 27 سبتمبر - 6 أكتوبر 2016، أكثر من 2200 مندوب من 185 دولة عضواً ودولة غير عضو و56 وفداً مراقباً.

أبرمت الدول الأعضاء في الإيكو خلال الدورة التاريخية التاسعة والثلاثين للجمعية العمومية، اتفاقاً تاريخياً بشأن وضع تدابير عالمية جديدة قائمة على آليات السوق لتعويض انبعاثات

الدورة التاسعة والثلاثون للجمعية العمومية للإيكو - موجز الاستنتاجات الرئيسية لسلامة

اعتماد خطة الإيكو العالمية لسلامة الجوية (GASP) باعتبارها الاتجاه الاستراتيجي لبرنامج العمل الفني للإيكو في الملاحة الجوية: تحافظ النسخة الجديدة على الأهداف السابقة التي تركز على مراقبة السلامة من جانب الدول وإدارة السلامة لمشغلي النقل الجوي. وسوف تكون أهداف العالمي خطة لسلامة الجوية كالاتي:

- مواصلة العمل على تنفيذ نُظُم إدارة السلامة.
- العمل مع المنظمين الحكوميين بشأن أنشطة الدولة في تنفيذ برامج السلامة الوطنية بما في ذلك قياس أداء السلامة.
- إعداد مؤشرات أداء السلامة والاستمرار في التطور نحو إدارة تنبؤية للمخاطر بعد إتمام تنفيذ نُظُم إدارة السلامة.
- تأييد استمرار الخطة التنفيذية الإقليمية الشاملة لسلامة الجوية في أفريقيا (خطة أفريقيا والمحيط الهندي) بعد عام 2016، وفي إطار برامج عمل المكاتب الإقليمية، فضلاً عن توسيع نطاقها لتغطي جميع مجالات السلامة.
- الإحاطة علماً والتقدير لتقدّم الإيكو في البنود التي تمّ حلّها في مؤتمر الإيكو الرفيع المستوى لسلامة (2015).
- اعتماد إستراتيجية للإيكو بشأن التأهب لحالات الطوارئ والتصدي لها.



بند إضافي يستحق الذكر:

قُدمت أول شهادات رئيس المجلس للاعتراف بتحسين الأداء في تدقيق السلامة خلال الحفلات الافتتاحية إلى 14 دولة اختيرت بشكل موضوعي.

سعة وكفاءة الملاحة الجوية

اعتمدت الطبعة الخامسة من خطة الإيكاو العالمية للملاحة الجوية (GANP) باعتبارها التوجيه الاستراتيجي لبرنامج العمل الفني للإيكاو في الملاحة الجوية. وتضمّ الإضافات للنسخة الحالية ما يلي:

- البنية المنطقية لإدارة الملاحة الجوية.
- فكرة «المسار الأدنى».
- النهج القائم على الأداء.
- الجوانب المالية (فريق العمل المتعدد التخصصات)
- حثّ الدول على أن تواصل تنفيذ الملاحة القائمة على الأداء.

العمل في المستقبل: موضوعات مقترحة لمؤتمر الإيكاو الثالث عشر للملاحة الجوية لعام 2018:

- تقارب وجهات النظر بشأن الجيل القادم من بيانات الاتصالات (Dataco).
- الاتفاق على بنية محددة للنظام العالمي لإدارة المعلومات على صعيد المنظومة.
- تقديم اللبنة الأساسية للخطة العالمية للملاحة الجوية.
- بدء استخدام دراسات الجدوى النموذجية لحزم التحسينات في منظومة الطيران (ASBU) للحزمة الأولى وما يتصل بها من رسوم بيانية تبين مدى تأثيرها (BBBGs).
- الاتفاق على مؤشرات سعة وكفاءة الملاحة الجوية.
- توحيد برنامج العمل اللازم للمرحلة الثانية.
- إعداد الحزمة الرابعة من حزم التحسينات في منظومة الطيران.

الأمن والتسهيلات

الموافقة على البدء في إعداد خطة الإيكاو العالمية لأمن الطيران التي ستوفر التوجه العام لجميع الهيئات المعنية بتعزيز أمن الطيران مع التركيز على الأغراض والأهداف المتفق عليها دولياً.

اعتماد أولويات الإيكاو الرئيسية التالية في مجالي أمن الطيران والتسهيلات للفترة الثلاثية القادمة:

التحديات الجديدة والمتطورة، بما في ذلك الأمن الإلكتروني وأمن المنطقة المفتوحة للجمهور والتحديات من الداخل والمساعدة الفنية وتعزيز التنسيق الإقليمي.

المساعدة الفنية وتعزيز التعاون الإقليمي.

اعتماد أول قرار من نوعه بشأن الأمن الإلكتروني، حيث يؤكد على أهمية تبادل المعلومات والتنسيق في مجالات الخبرة في سلامة وأمن الطيران لمعالجة هذا الجانب الهام من المخاطر.

أولويات برنامج التسهيلات والأنشطة المرتبطة به في الفترة الثلاثية 2017-2019.

استراتيجية برنامج الإيكاو لتحديد هوية المسافرين (TRIP)، بما في ذلك وثائق السفر ودليل الإيكاو للمفاتيح العامة (PKD) وتقديم المساعدة والتدريب إلى الدول في هذه المجالات.

تقديم الدعم المستمر للبرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر، بما في ذلك إعارة الخبراء على الأجلين القصير والطويل والمشاركة في دورات التدريب والحلقات الدراسية الإقليمية.

دعم تنفيذ الخطة الإقليمية الشاملة لأمن الطيران والتسهيلات (SECFAL) في منطقة الشرق الأوسط والاستمرار في دعم خطة التنفيذ الإقليمية الشاملة لأمن الطيران والتسهيلات في أفريقيا.

التنمية الاقتصادية للنقل الجوي

الإقرار بالحاجة إلى النظر في «خطة عالمية جديدة للنقل الجوي» للإيكاو.



موضوعات أخرى

المساعدة وبناء القدرات:

- الموافقة على استمرار مبادرة «عدم ترك أي بلد وراء الركب»
- أهداف الأمم المتحدة للتنمية المستدامة
- تشجيع الدول على أن تسهم في تحقيق أهداف التنمية المستدامة
- من خلال تنفيذ الأهداف الاستراتيجية للإيكاو وبرامج عملها.
- تكليف الإيكاو بالاستمرار في مساعدة دولها الأعضاء في تعزيز
- شكايتها الخاصة بالنقل الجوي وضمان عدم ترك أي بلد وراء
- الركب حتى يتسنى للجميع تحقيق التنمية المستدامة والاستفادة
- من تحسين القدرة على الوصل في مجال النقل الجوي.

الجيل القادم من المهنيين العاملين في مجال الطيران

أيدت برنامج «الجيل القادم من المهنيين العاملين في مجال الطيران» (NGAP) وأبرزت أعمال الإيكاو لإذكاء الوعي بالنقص المرتقب في عدد العاملين والنهوض بالمساواة بين الجنسين في مجال الطيران ومساعدة أوساط الطيران العالمية في اجتذاب وتدريب العاملين المهرة والاحتفاظ بهم.

ضحايا الحوادث

تُقرّ باعتماد المجلس للتعديل رقم (25) على الملحق التاسع - التسهيلات (2015/6/12) الذي يشتمل على بند موجه للدول لسن ما يلزم من تشريعات ولوائح وسياسات لتقديم المساعدة إلى ضحايا حوادث الطائرات وأسْرهم.

المساعدة الفنية

مواصلة الإيكاو لأعمالها فيما يخص إعداد وتوفير المساعدة الفنية وفقاً للأهداف الاستراتيجية المختلفة وذلك بالاشتراك مع الدول والمنظمات الدولية والإقليمية وقطاع الطيران.

التعاون الفني

الاعتراف بأن «برنامج التعاون الفني» للإيكاو يظل يحظى بأولوية دائمة في أنشطة المنظمة وأنه أحد الأدوات الرئيسية في الإيكاو لمساعدة الدول في إصلاح أوجه القصور وتنفيذ التحسينات في مجال الطيران المدني.

عضوية مجلس الإيكاو ولجنة الملاحة الجوية

الاتفاق على تعديل المادة 50 (أ) من اتفاقية شيكاغو لزيادة عدد أعضاء مجلس الإيكاو من 36 دولة إلى 40 دولة.

الاتفاق على تعديل المادة 56 من اتفاقية شيكاغو لزيادة عدد أعضاء لجنة الملاحة الجوية من 19 دولة إلى 21 دولة.

اعتماد خطة عمل لالتهاء من الاتفاقات الدولية الجاري إعدادها من جانب الإيكاو لتحرير دخول الأسواق والشحن الجوي وملكية الناقلين الجويين والسيطرة عليهم.

اعتماد خطة عمل لمواصلة تحسين تنبؤات الحركة الجوية العالمية والإقليمية الطويلة الأجل للعاملين في مجال الطيران (الوثيقة 9956 Doc) لتلبية متطلبات برنامج الإيكاو الخاص بالجيل القادم من المهنيين في مجال الطيران (NGAP).

التشجيع على تقوية الشراكات في مجال تبادل البيانات وتحليلها مع الأمم المتحدة ووكالاتها ومع المنظمات الدولية والإقليمية والهيئات الأكاديمية الدولية والإقليمية لزيادة التمويل والاستثمارات لتطوير أنشطة النقل الجوي.

إذكاء الوعي بالإرشادات العامة والأدوات الحديثة المختلفة.

إذكاء الوعي برؤية الإيكاو الطويلة الأجل لتحرير النقل الجوي والمبادئ الأساسية بشأن حماية المستهلك والنهوض بها.

إذكاء الوعي بمختلف الأدوات والتحليل الذي يعده الشركاء والنهوض بهما.

حماية البيئة

التصديق على «التدابير العالمية القائمة على آليات السوق» وهو أول الإجراءات القائمة على آليات السوق التي يعتمدها أي قطاع من القطاعات بأكمله

الاعتراف بالعمل الجاري من أجل إعداد قاعدة قياسية جديدة لضوضاء الطائرات المستقبلية الأسرع من الصوت، واحتمال ترخيص الطائرات الأسرع من الصوت في الفترة الزمنية 2020-2025.

الإقرار بإعداد قاعدة قياسية جديدة حول انبعاثات الجسيمات الدقيقة غير المتطايرة (nvPM) لجميع الطائرات التي تعمل بالمحركات التوربينية والمحركات النفاثة التي تزيد قوة الدفع فيها عن 26.7 كيلونيوتن (الأولى من نوعها).

دعم الأهداف الطموحة للإيكاو بشأن انبعاثات ثاني أكسيد الكربون وتخفيضها والاعتراف بالتقدم المحرز بشأن جميع عناصر «سلة الإجراءات». الاعتراف بإعداد قاعدة قياسية جديدة وعالمية لترخيص انبعاثات ثاني أكسيد الكربون لأنواع الطائرات الجديدة والجاري إنتاجها (الأولى من نوعها).

ترحب بالشراكة بين الإيكاو والمجلس الدولي للمطارات التي تركز على مختلف المبادرات التعاونية للمطارات المراعية للبيئة.

الاعتراف بالمنجزات الهامة في مساعدة الدول على وضع خطط عملها الوطنية لتخفيض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون، حيث قدمت حتى الآن 101 خطة وطنية للإيكاو.

طلب إحراز التقدم بشأن الموضوعات الناشئة مثل: الجوانب البيئية للطائرات في نهاية عمرها الافتراضي (أي إعادة تدوير الطائرات)؛ وتقييم مخاطر تغير المناخ على الطيران الدولي، بما في ذلك تحديد الإجراءات التي يمكن اتخاذها.



تواصلوا معنا عبر صفحتنا

الطيران العربي



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



قطاع الطيران ينتظر عاما مليئا بالعائدات والأرباح في 2017



الحالات المتأرجحة التي نشهدها. لا تزال المخاطر كثيرة بما فيها السياسية والاقتصادية والأمنية، وتبقى السيطرة على التكاليف معركة مستمرة في قطاعنا شديد التنافسية.

وأضاف: يتوجب علينا أن نأخذ هذا الأمر في الحسبان، تحقيق قطاع الطيران للأرباح يعني كسب مبالغ تفوق كلفة رأس المال. بالنسبة لغالبية مجالات العمل الأخرى يعتبر ذلك مستوى طبيعيا من العوائد للمستثمرين. ولكن تحقيق ثلاث سنوات من الأرباح المستدامة هو سابقة في قطاع الطيران، وقد نجحنا في تحقيق المزيد من المرونة في القطاع بعد العمل المضني لسنوات عديدة في إعادة هيكلة وهندسة القطاع. ينبغي علينا أن ندرك أيضا أن الأرباح غير موزعة بالتساوي، حيث يتركز أعلى أداء في أمريكا الشمالية.

من ذلك، ستبقى هذه التوقعات هي أعلى ربح مطلق يحققه قطاع الطيران وأعلى هامش ربح صافي (5.1%).

وتعليقا على ذلك، قال ألكسندر دو جونيكا، المدير العام والرئيس التنفيذي، الاتحاد الدولي للنقل الجوي: «يستمر قطاع الطيران في تحقيق نتائج مذهلة، ونتوقع في هذا العام أن نحقق أرباحا صافية قياسية تصل إلى 35.6 مليار دولار أمريكي. وعلى الرغم من صعوبة الظروف التي يواجهها الطيران في عام 2017 نتيجة لارتفاع أسعار النفط، إلا أننا نتوقع أن يحقق أرباحا تصل إلى 29.8 مليار دولار أمريكي. ويعد هذا تباطؤا اقتصاديا مريحا وأمنا ضمن المجال المربح.

لقد كانت هذه السنوات الثلاث هي الأفضل في تاريخ قطاع الطيران بصرف النظر عن العديد من

أعلن الاتحاد الدولي للنقل الجوي (IATA) عن توقعاته بوصول صافي أرباح قطاع الطيران العالمي في عام 2017 إلى 29.8 مليار دولار أمريكي مع إجمالي إيرادات من 736 مليار دولار أمريكي بما يمثل 4.1% كهامش صافي الربح. وستكون هذه السنة هي الثالثة على التوالي (والثالثة في تاريخ هذا القطاع) التي ستحقق شركات الطيران عائدا على رأس المال المستثمر يبلغ (7.9%) وهو أعلى من متوسط التكلفة المرجح لرأس المال الذي يبلغ (6.9%).

وكان الاتحاد الدولي للنقل الجوي قد خفّض قليلا من توقعاته فيما يتعلق بأرباح قطاع الطيران في عام 2016 ليصل إلى 35.6 مليار دولار أمريكي (من توقع يونيو الذي بلغ 39.4 مليار دولار أمريكي) وذلك نتيجة لتباطؤ نمو الناتج المحلي الإجمالي العالمي وارتفاع التكاليف. وعلى الرغم



تنبؤات 2017

بلغت كلفة الوقود 33.2%.

من 55.7 مليون طن (مقارنةً بـ 53.9 مليون طن في عام 2016).

من المتوقع أن تشهد عوائد القطاع ارتفاعاً طفيفاً وصولاً إلى 49.4 مليار دولار أمريكي (لا تزال أقل بكثير من مستوى العوائد السنوية المحققة في 2010-2014 والذي بلغ 60 مليار دولار أمريكي)، إلا أن ذلك مبرر كون الظروف التجارية ما تزال صعبة.

وتعليقاً على ذلك، قال دو جونيكا: «يواصل القطاع تحقيقه لأرقام قياسية جديدة، إذ نتوقع نقل ما يقارب 4 مليارات مسافر وشحن 55.7 مليون طن من البضائع في السنوات المقبلة. يتم إنفاق 1% تقريباً من الناتج المحلي الإجمالي العالمي على قطاع النقل الجوي أي ما يعادل 769 مليار دولار أمريكي تقريباً. لقد وفر قطاع الطيران للعالم فرصة التواصل أكثر من ذي قبل وهو ميسر أعمال بالغ الأهمية في الاقتصاد العالمي.»

وعلى الرغم من ذلك، لا تقدم الحكومات التسهيلات الكافية للطيران. فقد تضخمت كلفة الضرائب العالمية لتصل إلى 123 مليار دولار أمريكي ووضعت 60% من البلدان حواجز لتأشيرات السفر فيما تجاوز عدد الضرائب الإجمالية على بطاقات الطيران 230 ضريبة. تهدر مليارات الدولارات كتكاليف مباشرة وهدر للإنتاجية بسبب البنية الأساسية ضعيفة الكفاءة.

وسيتناقص تحفيز الطلب الناجم عن انخفاض أسعار النفط تدريجياً في عام 2017، مما سينعكس تباطؤاً على نمو حركة الطيران إلى 5.1% (مقارنةً بـ 5.9% في عام 2016).

كما تشير التوقعات إلى تباطؤ توسع القدرة الاستيعابية للقطاع إلى 5.6% (مقارنةً بـ 6.2% في عام 2016). ومع ذلك، لا يزال النمو في القدرة الاستيعابية للقطاع يفوق ازدياد الطلب وبالتالي سينخفض عامل حمولة الركاب العالمي إلى 79.8% (مقارنةً بـ 80.2% في العام).

ومن المتوقع أن يعادل تعزيز نمو الاقتصاد العالمي بطريقة ما التأثير السلبي لعامل الحمولة المنخفض. هذا وتشير التوقعات إلى نمو الناتج المحلي الإجمالي العالمي بنسبة 2.5% في عام 2017 (مقارنةً بـ 2.2% في عام 2016). من المتوقع أن يساعد هذا الأمر في استقرار عوائد قطاعي الشحن والركاب إلى جانب التغييرات الهيكلية في قطاع الطيران، وهذا تطور مرحب به مع انخفاض العائدات (المحسوبة بالدولار) سنوياً منذ عام 2012.

ويبرز بعض التفاؤل بشأن آفاق قطاع الشحن في عام 2017، حيث ستشهد الفجوة في انخفاض العوائد وتنامي الطلب المعتدل (3.5%) ارتفاعاً في كميات الشحن لتصل إلى معدل غير مسبوق

في حين كان من المتوقع أن تشهد دورة أرباح قطاع الطيران ذروتها في عام 2016 وتحقق 35.6 مليار دولار أمريكي، من المتوقع أن تشهد هذه الأرباح تباطؤاً في النمو في عام 2017 وتحقق صافي أرباح يبلغ 29.8 مليار دولار أمريكي.

ومن المتوقع أن يكون عام 2017 هو العام الثامن على التوالي من الأرباح الإجمالية لقطاع الطيران وهو ما يعكس القدرة المرونة تجاه الصدمات والتي تم إدماجها في هيكلية القطاع. وفي المتوسط تحتفظ شركات الطيران بربح عن كل مسافر تنقله يبلغ 7.54 دولار أمريكي.

ولا شك أن الارتفاع المتوقع في أسعار النفط سيكون له بالغ الأثر على توقعات عام 2017. ففي عام 2016 بلغ متوسط سعر النفط 44.6 دولار أمريكي/برميل (برنت) ومن المتوقع أن يرتفع هذا الرقم ليصل إلى 55.0 دولار أمريكي في عام 2017، وهذا ما سيدفع بأسعار وقود الطائرات للارتفاع أيضاً من 52.1 دولار أمريكي/برميل في عام 2016 وصولاً إلى 64.9 دولار أمريكي/برميل في عام 2017. ومن المتوقع أن يحتل الوقود نسبة 18.7% من هيكلية تكاليف الطيران في عام 2017، وهو أقل بكثير من آخر ذروة شهدها قطاع الطيران في 2012 و2013 إذ



ولست هذه سوى بعض العقبات التي تواجه شركات الطيران. نهدف للعمل سويةً لمساعدة الحكومات لتدرك الواقع بشكل أفضل وتحقق أكبر قدر من الفوائد الاقتصادية والاجتماعية من شبكة الخطوط الجوية العالمية الفعالة.

التحليل الإقليمي لعام 2017

الناقلات الجوية في أمريكا الشمالية: تسجل الناقلات الجوية في أمريكا الشمالية أعلى أداء مالي، حيث سيحقق صافي الأرباح بعد اقتطاع الضرائب أعلى مستوياته بمبلغ 18.1 مليار دولار أمريكي في العام المقبل وهو أقل بقليل من مبلغ 20.3 مليار دولار أمريكي الذي كان متوقعا تحقيقه في عام 2016. ومن المتوقع أن يكون هامش الربح للناقلات الجوية في المنطقة الأقوى إذ يبلغ 8.5% مع معدل ربح يبلغ 19.58 دولار أمريكي للمسافر الواحد. كما تشير توقعات عام 2017 إلى نمو القدرة الاستيعابية للناقلات الجوية في المنطقة بمعدل 2.6% متجاوزا بشكل طفيف نمو الطلب المتوقع الذي يبلغ 2.5%. ويستمر العمل على توحيد الجهود لتعزيز الربحية القوية في المنطقة على الرغم من الضغوط التي تواجهها المنطقة والمرتبطة بزيادة التكاليف بما في ذلك ارتفاع أسعار النفط.

الناقلات الجوية الأوروبية

من المتوقع أن تحقق شركات الطيران التي تتخذ من أوروبا مقراً لها إجمالي صافي ربح يبلغ 5.6 مليار دولار أمريكي في عام 2017 وهو أقل من 7.5 مليار دولار أمريكي في عام 2016. وعلى الرغم من ذلك، من المتوقع أن تحقق الناقلات الجوية معدل 2.9% هامش ربح صافي ومعدل ربح من 5.65 دولار أمريكي للمسافر. لا تزال الفجوة كبيرة بين أداء الناقلات في المنطقة وتلك الموجودة في أمريكا الشمالية. ومن المتوقع أن تشهد القدرة الاستيعابية في عام 2017 نمواً بمعدل 4.3% متجاوزةً نمو الطلب المتوقع أن يبلغ 4.0%. تركز المنطقة تحت ضغط المنافسة الشديدة والمعوقات الكثيرة المتمثلة بارتفاع التكاليف والقوانين المرهقة والضرائب المرتفعة. كما تشكل التهديدات الإرهابية خطراً حقيقياً حتى بعد عودة الثقة تدريجياً إثر الأحداث المأساوية في

الآونة الأخيرة.

الناقلات الجوية في منطقة آسيا والمحيط الهادي

من المتوقع أن تحقق شركات الطيران في منطقة آسيا والمحيط الهادئ صافي ربح يبلغ 6.3 مليار دولار أمريكي في عام 2017 (مقارنةً بـ 7.3 مليار دولار أمريكي في عام 2016) مع هامش صافي يبلغ 2.9%. فيما يبلغ معدل الربح المتوقع 4.44 دولار أمريكي للمسافر. كما تشير التوقعات إلى نمو القدرة الاستيعابية للناقلات الجوية في المنطقة بمعدل 7.6% متجاوزةً نمو الطلب المتوقع أن يبلغ 7.0%. ومن المتوقع أن يسهم تعزيز أداء الشحن في تخفيف وطأة ارتفاع أسعار النفط بالنسبة للعديد من شركات الطيران في المنطقة. يعزز التوسع في شركات الطيران الحديثة والتحرر المستمر في المنطقة المنافسة القوية التي تشهدها المنطقة، وبالإضافة إلى ذلك فإن الربحية تختلف بشكل واسع بين مختلف أرجاء المنطقة.

الناقلات الجوية في الشرق الأوسط

من المتوقع أن تحقق شركات الطيران في الشرق الأوسط صافي ربح من 0.3 مليار دولار أمريكي مع هامش صافي من 0.5% ومعدل ربح يبلغ 1.56 دولار أمريكي للمسافر وذلك بانخفاض عن 900 مليون دولار أمريكي الذي كان متوقعا تحقيقه في عام 2016. بعد متوسط العوائد للناقلات الجوية في المنطقة منخفضاً، ولكن تقابله تكاليف وحدة منخفضة مدفوعة جزئياً بالتوسع القوي للقدرة الاستيعابية والتي تشير التوقعات إلى وصولها نسبة 10.1% لهذا العام متجاوزةً نمو الطلب المتوقع من 9.0%. تلقي التهديدات بظلالها على نجاح الناقلات الخليجية بما فيها زيادة رسوم المطارات لجميع أنحاء دول الخليج وتزايد تأخيرات إدارة الحركة الجوية.

الناقلات الجوية في أمريكا اللاتينية

من المتوقع أن تحقق شركات الطيران في أمريكا اللاتينية صافي ربح يبلغ 200 مليون دولار أمريكي، وهو أقل من 300 مليون دولار الذي كان متوقعا تحقيقه في عام 2016. ويبلغ معدل الربح المرتقب 0.76 دولار أمريكي للمسافر مع هامش ربح صافي من 0.7%. كما تشير التوقعات إلى نمو

القدرة الاستيعابية للناقلات الجوية في المنطقة بنسبة 4.8% متجاوزةً نمو الطلب المرتقب من 4.0%. وعلى الرغم من التحسن الملحوظ الذي تشهده المنطقة في العملات والآفاق الاقتصادية، لا تزال ظروف التشغيل صعبة مع قصور البنية الأساسية والضرائب المرتفعة والعبء التنظيمي المتزايد في جميع أنحاء القارة. وتواصل فنزويلا حجبها ما يقارب 3.8 مليار دولار أمريكي من أموال القطاع في مخالفةً للالتزامات الدولية.

الناقلات الجوية الإفريقية

من المتوقع أن تقدم الناقلات الإفريقية أضعف أداء مالي مع خسارة صافية من 800 مليون دولار أمريكي (دون تغيير يذكر عن عام 2016). مع كل مسافر، يخسر القطاع مبلغ 9.97 دولار أمريكي كمعدل وسطي. ومن المتوقع أن تشهد القدرة الاستيعابية في عام 2017 نمواً بمعدل 4.7% متجاوزةً نمو الطلب المتوقع أن يبلغ 4.5%. يعزى الأداء الضعيف للمنطقة إلى الصراع الإقليمي وتأثير انخفاض أسعار السلع الأساسية.

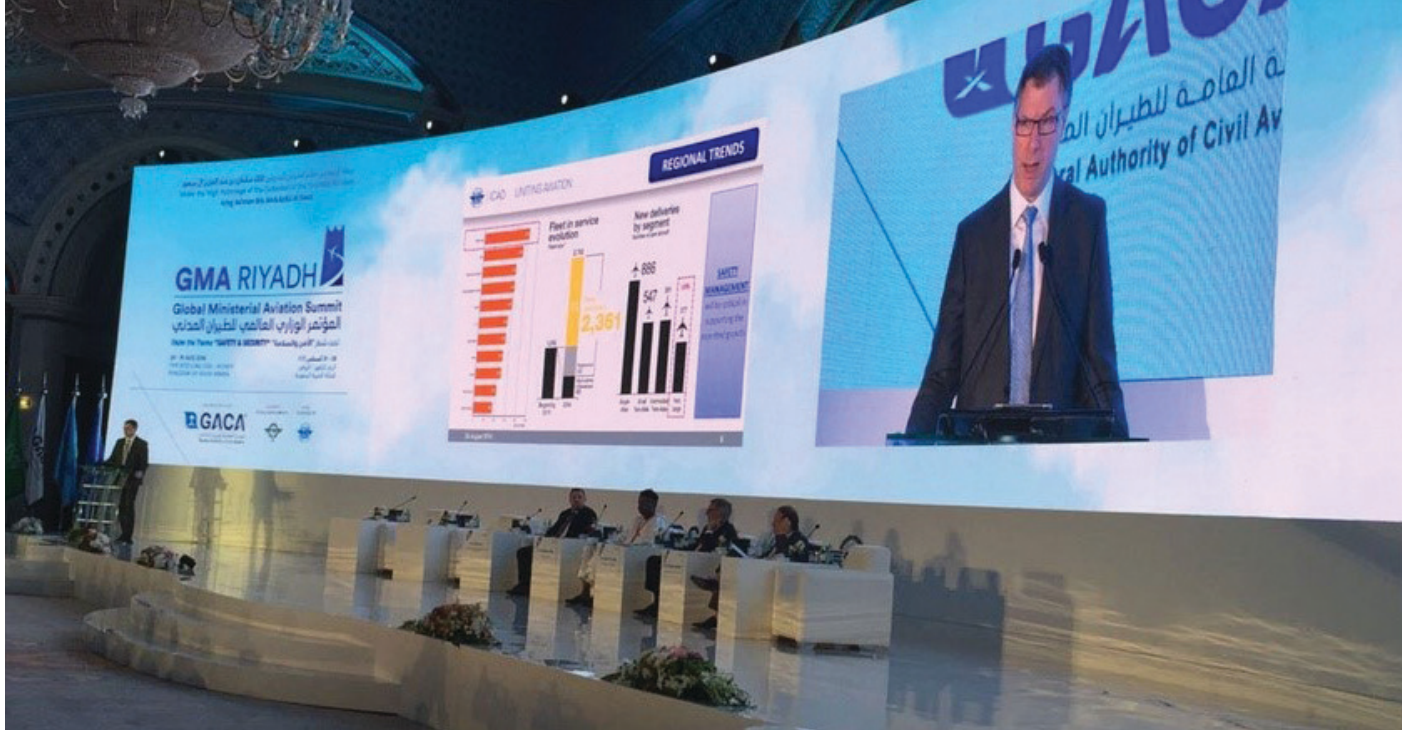
2016

سيكون عام 2016 عامًا قياسيًّا للربحية التي سجلها القطاع، إذ يتجاوز صافي الربح المتوقع والبالغ 35.6 مليار دولار أمريكي بشكل طفيف صافي الربح المسجل في عام 2015 والذي بلغ 35.3 مليار دولار أمريكي فضلاً عن تحقيق هامش ربح صافي من 5.1% (مقارنةً بـ 4.9% في عام 2015).

وتعود الفروقات البسيطة عن التوقعات السابقة بشكل كبير إلى عاملين أساسيين: 1- تباطؤ نمو الناتج المحلي الإجمالي العالمي: إذ بلغ 2.2% وهو أقل من التوقعات نصف السنوية لمعدل النمو والبالغ 2.3%.

2- ارتفاع التكاليف غير النفطية للوحدة بنسبة 2.0% في عام 2016.

المؤتمر الوزاري العالمي للطيران يدعو إلى تعزيز السلامة والأمن في مواجهة الهجمات الإرهابية



بالقواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن «الإيكاو» في مجال أمن الطيران.

ورحب إعلان الرياض بتشجيع وتيسير تبادل المعلومات المتعلقة بالتهديدات الإلكترونية واتخاذ الإجراءات الدفاعية ذات العلاقة، مشددا على ضرورة ضمان توفير التمويل اللازم والموارد الأخرى للاضطلاع بمراقبة أمن الطيران بصورة فعالة وتنفيذ إجراءات أمن الطيران وإجراءات التسهيلات المرتبطة بالأمن.

وأشاد «إعلان الرياض» بدور «الإيكاو» في تعزيز تنمية الطيران المدني الدولي، مشيراً إلى أهمية النقل الجوي في التنمية الاقتصادية للدول وتوفير فرص العمل وإيجاد حلول عاجلة لأوجه القصور في أمن الطيران بهدف تطوير صناعة النقل الجوي.

الأوسط المشتركة في الإيكاو.

وشملت هذه القرارات العمل على تطبيق جميع الاتفاقيات الدولية الخاصة بأمن الطيران بعد التصديق عليها من جانب الجمعية العمومية للإيكاو، إضافة إلى تكليف الأمانة العامة للهيئة العربية للطيران المدني بالتنسيق مع الأمانة العامة للإيكاو لإرساء آلية فعالة للرصد والتقييم والإبلاغ ووضع خطة عمل واضحة للعمل العربي المشترك.

ودعا إعلان الرياض إلى تشكيل مجموعة إقليمية للأمن والتسهيلات والعمل على تشجيع الدول التي لم تشارك بعد في البرنامج التعاوني لأمن الطيران في منطقة الشرق الأوسط، وأكد الحاجة المستمرة إلى تحسين طاقات وقدرات الدول لمواجهة التهديدات الإرهابية والعمل على رفع المستويات في نظم مراقبة أمن الطيران والالتزام

دعا «المؤتمر الوزاري العالمي للطيران» الذي انعقد بالرياض خلال الفترة 29-31 غشت 2016 في ختام أعماله إلى تعزيز سلامة وأمن الطيران في مواجهة الهجمات الإرهابية وتحسين قدرات الدول في هذا المجال.

واعتمد المؤتمر في ختام أعماله «إعلان الرياض لأمن الطيران والتسهيلات» في كافة الدول المنضوية في عضوية الهيئة العربية للطيران المدني ومنظمة الشرق الأوسط التابعة لمنظمة الطيران المدني الدولي (الإيكاو) والعمل على تقديم الدعم وتوفير الموارد اللازمة لإعداد «خطة إقليمية للأمن والتسهيلات» بهدف تعزيز أمن الطيران.

وتضمن الإعلان أهم القرارات التي أقرها الوزراء المشاركون ورؤساء الوفود العربية عن أمن الطيران في الدول المنضوية في عضوية الهيئة العربية للطيران المدني ودول منطقة الشرق

الاجتماع التنسيقى الثالث بين المنظمات الإقليمية

بالدار البيضاء- المملكة المغربية 1 ديسمبر 2016



العربية ومنطقة الشرق الأوسط. وقد كان هذا الاجتماع فرصة لاستعراض التحديات التي تواجه الطيران المدني عموما والإقليمي خصوصا والاتفاق على إنجاز بعض الأنشطة المشتركة، خلال عام 2017، في مختلف مجالات الطيران المدني (الملاحة والسلامة الجوية وأمن الطيران والتسهيلات والبيئة والنقل الجوي) بما يدعم جهود مختلف المنظمات في تعزيز القدرات البشرية وتأهيل العاملين في قطاع الطيران المدني بالمنطقة العربية ومنطقة الشرق الأوسط.

أشرفت الهيئة العربية للطيران المدني على تنظيم الاجتماع التنسيقى الثالث بين المنظمات الإقليمية بالدار البيضاء، في المملكة المغربية. وقد شاركت الهيئة بوفد ترأسه **اللواء المهندس/ محمد إبراهيم أحمد الشريف، المدير العام للهيئة**، وحضر هذا الاجتماع كل من المكتب الإقليمي للإيكاد للشرق الأوسط والاتحاد الدولي للنقل الجوي والاتحاد العربي للنقل الجوي ومنظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية. وتندرج هذه اللقاءات الدورية في إطار توحيد الجهود بين هذه المنظمات عبر التعاون ودعم العمل المشترك لتعزيز منظومة الطيران المدني بالمنطقة

الاتحاد العربي للنقل الجوي : الجمعية العمومية 49

الدار البيضاء، المملكة المغربية، 28 - 30 نوفمبر 2016

شارك سعادة **اللواء المهندس/ محمد إبراهيم الشريف مدير عام الهيئة العربية للطيران المدني** مرفوقا بالمهندس/ إبراهيم بنعمر والمهندس/ محمد رجب في أشغال الجمعية العمومية 49 للاتحاد العربي للنقل الجوي المنعقدة من 28 إلى 30 من نوفمبر 2016 بمدينة الدار البيضاء بالمملكة المغربية والتي نظمت تحت الرعاية السامية لجلالة الملك محمد السادس وباستضافة كريمة من شركة الخطوط الملكية المغربية.

وبهذه المناسبة ألقى سعادة المهندس/ محمد إبراهيم الشريف مدير عام الهيئة خطابا مستعرضا المواضيع ذات الاهتمام المشترك بين الهيئة والاتحاد في مجالات النقل الجوي والملاحة والسلامة الجوية والأمن والبيئة ومستجداتها وآفاق التعاون والتنسيق بين الطرفين، مؤكدا على دور الجامعة العربية ومجالسها وخاصة وزراء النقل العرب في دعم وتعزيز العمل العربي المشترك.





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

الاجتماع السابع والثلاثين للجنة النقل الجوي



عقدت الهيئة العربية للطيران المدني الاجتماع السابع والثلاثين للجنة النقل الجوي يومي 24 و25 من نوفمبر 2016، بفندق تيرمينوس بالرباط، في المملكة المغربية وقد حضر الاجتماع سبع دول عربية أعضاء بالهيئة العربية للطيران المدني يمثلون كلا من المملكة العربية السعودية وسلطنة عمان ودولة قطر ودولة فلسطين وجمهورية مصر العربية والمملكة المغربية ودولة الكويت. وتطرق الاجتماع لنتائج فريق العمل المكلف بإعداد مشروع اتفاقية الإعفاء من الضرائب والرسوم على نشاطات النقل الجوي العربي ومقترحات تطوير عمل اللجنة، ومقترحات فريق عمل القواعد الاستشارية لحماية المسافرين، بالإضافة للمؤشرات الإحصائية للنقل الجوي في الدول العربية وأصدرت اللجنة توصيات في كل هذه المواضيع.

الاجتماع الحادي عشر للجنة البيئة

عقدت الهيئة العربية للطيران المدني الاجتماع الحادي عشر للجنة البيئة خلال الفترة من 1 إلى 2 نوفمبر 2016، بفندق تيرمينوس بالرباط بحضور سبع دول عربية أعضاء بالهيئة العربية للطيران المدني يمثلون كل من الجمهورية التونسية والمملكة العربية السعودية ودولة قطر ودولة فلسطين وجمهورية مصر العربية والمملكة المغربية والجمهورية اللبنانية. ونياة عن ساعة المهندس/ محمد إبراهيم أحمد شريف مدير عام الهيئة العربية للطيران المدني، افتتح الاجتماع المهندس/ إبراهيم بنعمر، مرحبا بالمشاركين مبرزا دور وأهمية لجنة البيئة كأحد الأذرع الأساسية للعمل الفني للهيئة.

وقد تولى المهندس/ عاطف عجيلي خبير أمن الطيران والبيئة بالهيئة العربية للطيران المدني عرض مشروع جدول الأعمال المتضمن للمستجدات ومواضيع ذات الأولوية في البرنامج والخطط النابعة من توصيات وقرارات الجمعية العامة والمجلس التنفيذي للهيئة. وبعد اقرار جدول الأعمال، تم فتح باب الترشيح لانتخاب رئيس ونائب رئيس اللجنة، حيث تم انتخاب المهندس/ عبد الغفار عبد الحليم السيد من جمهورية مصر العربية كرئيس للجنة البيئة والمهندس / ناصر عبد السلام أبو شريك من دولة فلسطين نائب الرئيس. وفي ختام الاجتماع أصدرت اللجنة توصياتها في المواضيع المطروحة ومنها موضوع تحديث إستراتيجية الهيئة العربية للطيران المدني على ضوء المستجدات الدولية وخاصة منها مخرجات الجمعية العمومية للايكاف في دورتها (39) بالإضافة إلى إعداد دليل خبراء بيئة الطيران العرب.



الاجتماع الرابع والعشرين للجنة أمن الطيران



نظمت الهيئة العربية للطيران المدني الاجتماع الرابع والعشرين للجنة أمن الطيران خلال الفترة من 14 إلى 16 نوفمبر 2016، بفندق تيرمينوس بالرباط ، بحضور تسع دول عربية أعضاء بالهيئة العربية للطيران المدني تمثل كلا من المملكة الأردنية الهاشمية والجمهورية التونسية والمملكة العربية السعودية ودولة قطر ودولة فلسطين ودولة السودان وجمهورية مصر العربية والمملكة المغربية ودولة الكويت. وقد قام المهندس / عاطف عجيلي خبير أمن الطيران بالهيئة بعرض مشروع جدول الأعمال المتضمن للمستجدات ومواضيع ذات الأولوية في البرنامج والخطط النابعة من توصيات وقرارات الجمعية العامة والمجلس التنفيذي للهيئة. وبعد إقرار جدول الأعمال، تم فتح باب الترشيح لانتخاب رئيس ونائب رئيس اللجنة، وقد تم بالإجماع انتخاب السيد/ حسين عايد من جمهورية مصر العربية رئيسا للجنة والسيد / يوسف اللهيبي من المملكة العربية السعودية نائبا للرئيس. ويتواصل الاجتماع إلى غاية يوم 16 نوفمبر 2016.

الاجتماع السابع والثلاثون للجنة السلامة الجوية



وقد تناول هذا الاجتماع عدة مواضيع ذات الأهمية في ميدان السلامة الجوية بالمنطقة العربية نذكر من بين أهمها تحليل نتائج دراسة إنشاء الوحدة الإقليمية لمنطقة الشمال إفريقيا والشرق الأوسط لمراقبة السلامة الجوية، ودراسة أوجه التعاون الإقليمي فيما يخص التحقيق في حوادث ووقائع الطيران، والتعاون في ميدان تدريب مراقبي السلامة الجوية، وإعداد كتيب أفضل الممارسات في ميدان السلامة.

ومواضيع ذات الأولوية في البرنامج والخطط النابعة من توصيات وقرارات الجمعية العامة والمجلس التنفيذي للهيئة. وبعد إقرار جدول الأعمال تم فتح باب الترشيح لانتخاب رئيس ونائب رئيس اللجنة، حيث أسفرت نتائج التصويت والتي دارت في أربع جولات عن انتخاب الدكتور/ محمد الحسان من المملكة الأردنية الهاشمية كرئيس للجنة والسيد/ مجدي كمال الدين رياض نائبا للرئيس.

عقدت الهيئة العربية للطيران المدني الاجتماع السابع والثلاثون للجنة السلامة الجوية خلال الفترة الممتدة من 24 إلى 26 أكتوبر 2016، بفندق تيرمينوس بالرباط بحضور 7 دول أعضاء يمثلون كل من المملكة الأردنية الهاشمية والجمهورية التونسية والمملكة العربية السعودية وجمهورية السودان ودولة فلسطين وجمهورية مصر العربية والمملكة المغربية.

وقد افتتح الاجتماع المهندس/ إبراهيم بنعمر بالنيابة عن سعادة المهندس/ محمد إبراهيم أحمد شريف مدير عام الهيئة العربية للطيران المدني، حيث رحب بالمشاركين مبرزاً دور وأهمية لجنة السلامة كأحد الأذرع الأساسية للعمل الفني للهيئة.

ثم تقدم المهندس/ محمد رجب خبير السلامة والملاحه الجوية بالهيئة العربية للطيران المدني بمشروع جدول الأعمال المتضمن للمستجدات

الاجتماع الخامس والثلاثون للجنة الملاحة الجوية

النابعة من توصيات وقرارات الجمعية العامة والمجلس التنفيذي للهيئة. وبعد إقرار جدول الأعمال تم ترشيح عضو المملكة العربية السعودية السيد/ حسن محسن حامد الغريبي لرئاسة اللجنة حيث تمت الموافقة بالإجماع على هذا الترشيح. والسيد/ أكرم الحيدري عضو الجمهورية التونسية كنائب رئيس لجنة الملاحة الجوية وقد تم الاتفاق بالإجماع على هذا الترشيح. وشكر رئيس اللجنة جميع أعضاءها على ثقافتهم وترشيحهم إياه للفترة القادمة كما دعا لتجديد النظر في أساليب عمل هذه اللجنة.

وتناول الاجتماع عدة مواضيع ذات أهمية في ميدان الملاحة الجوية بالمنطقة العربية نذكر من بينها متابعة تحديث دراسة CNS/ATM بالمنطقة ودعم تطبيقات الملاحة الجوية بواسطة الأقمار الصناعية (GNSS) وإدارة تدفق الحركة الجوية (ATFM)، وكذا المبادرات الكفيلة بالرفع من أداء خدمات الملاحة الجوية.

افتتح الاجتماع المهندس/ إبراهيم بنعمر، حيث رحب بالمشاركين مبرزاً دور وأهمية لجنة الملاحة الجوية كأحد الأذرع الأساسية للعمل الفني للهيئة.

ثم تقدم المهندس/ محمد رجب خبير السلامة والملاحه الجوية بالهيئة العربية للطيران المدني بمشروع جدول الأعمال المتضمن للمستجدات ومواضيع ذات الأولوية في البرنامج والخطط

عقدت الهيئة العربية للطيران المدني الاجتماع الخامس والثلاثون للجنة الملاحة الجوية خلال الفترة 1-3 نوفمبر 2016، بفندق تيرمينوس بالرباط حيث حضر هذا الاجتماع (18) مشاركين عن (07) دول عربية وشركة أيرباس بروسكايا والاتحاد الدولي لرابطة الطيارين IFALPA.

نيابة عن سعادة المهندس/ محمد إبراهيم أحمد شريف مدير عام الهيئة العربية للطيران المدني،



الهيئة تنظم دورة تدريبية حول «ترخيص المطارات وفرق سلامة مدرج الطائرات» بالرباط - المملكة المغربية 10-13 أكتوبر 2016

وفي البداية ونياية عن سعادة المهندس/محمد إبراهيم أحمد شريف، مدير عام الهيئة العربية للطيران المدني رحب السيد/ محمد رجب خبير الملاحة والسلامة بالهيئة بالمشاركين بالدول العربية الشقيقة وبالسادة الخبراء مؤطري الدورة، وقد عرفت الدورة حضور 16 مشاركا من الدول العربية ممثلة في كل من (مصر-المملكة العربية السعودية-المملكة المغربية-تونس-الجزائر).

وقد تناولت الدورة عدة محاور تدخل ضمن إطار الاهتمامات المطلوبة في سياق المستجدات التي يعرفها مجال إدارة السلامة وخاصة منها إصدار شهادات تراخيص المطارات طبقا للمواصفات والمقاييس العالمية للطيران المدني وإصدار الأدلة اللازمة وذلك سعا من الإدارة العامة للهيئة العربية لرفع قدرات العاملين بسلطات الطيران المدني ومزودي خدمات الحركة الجوية وبشركات الطيران وبورش صيانة الطائرات.



نظمت الهيئة العربية للطيران المدني دورة تدريبية حول «ترخيص المطارات وفرق سلامة مدرج الطائرات» بمدينة الرباط بالمملكة المغربية خلال الفترة الممتدة 10-13 أكتوبر 2016.

الهيئة تنظم دورة تدريبية حول التحقيق في حوادث ووقائع الطائرات الدار البيضاء، المملكة المغربية 27-29 نوفمبر 2016

مؤطري الدورة من دولة مصر العربية مستعرضا أهداف الدورة وبرنامجهما العام ومقدما السيرة الذاتية للخبراء العارضين.

وقد عرفت الدورة حضور 24 مشاركا من الدول العربية ممثلة في كل من (المملكة العربية السعودية- المملكة المغربية- الجمهورية التونسية- الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية - الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية دولة فلسطين) .

وقد تناولت الدورة مواضيع عدة ركزت في مجملها على النظام المؤسسي للمنظمة الإقليمية لتحقيق في حوادث ووقائع الطائرات، حيث حظيت المحاضرات بالجانب القانوني وما له من أثر أداء سير التحقيقات الفنية وما يترتب على ذلك من ظهور بعض التحديات التي قد تواجه إنشاء هذه المنظمات. كما تم عرض آلية إنشاء نظام تبادل ومشاركة البيانات والمعلومات وكيفية الاتفاق على ضمان السرية من خلال اتفاق قانوني يلقي بهذا الالتزام على جميع الأطراف وكيفية قياس الأداء المؤسسي لتحقيق في حوادث ووقائع الطائرات من خلال استحداث بعض المؤشرات.



نظمت الهيئة العربية للطيران المدني دورة تدريبية حول التحقيق في حوادث ووقائع الطائرات بالدار البيضاء، المملكة المغربية خلال الفترة 27-29 نوفمبر 2016

نيابة عن سعادة المهندس/محمد إبراهيم أحمد شريف، مدير عام الهيئة العربية للطيران المدني ، رحب السيد المهندس/محمد رجب خبير الملاحة والسلامة بالهيئة بالمشاركين بالدول العربية الشقيقة وبالسادة الخبراء

ندوة حول « حزم التحسينات في منظومة الطيران (ASBU) بما فيها خدمات الأرصاد الجوية »

العالمي وعلى آخر المستجدات من الخطة العالمية للملاحة الجوية، فضلا عن التوجهات الإستراتيجية ذات العلاقة.

وقد عرفت الندوة حضور 89 مشاركا من الدول العربية ممثلة في كل من (مصر- السعودية- تونس-السودان- الجزائر والكويت) بالإضافة إلى منظمات دولية (ICAO, IFALPA, IFATCA, CANSO).

وفي نهاية الأشغال تم حصر مجموعة من الخلاصات والتوصيات دعت إلى الاستفادة من الخبرات والتجارب المتقدمة في مجال تنفيذ حزم تحسينات نظم الطيران من أجل تخطيط وتحسين الطاقة الاستيعابية وضمان سلامة إدارة الحركة الجوية وانسيابها في المجال الجوي العربي مما يساهم في تحقيق الأهداف المرجوة لخدمة وتطوير منظومة الطيران المدني في الوطن العربي وتنمية وتعزيز أمنه وسلامته.

وبالموازاة لذلك تم تنظيم زيارة إلى مقر مركز الملاحة الجوية (الجزائر) حيث اطلع المشاركون في الندوة على نشاط المركز وبرامجه وآليات عمله في شتى مكوناته الإدارية والفنية والتقنية.



بالمشاركين في الندوة مبرزا دور الهيئة العربية للطيران المدني باعتبارها إحدى منظمات الجامعة العربية والتي أنشأت لدعم العمل العربي المشترك في مجال الطيران المدني وتنمية وتطوير الطيران العربي ليستجيب لحاجيات الأمة العربية في نقل جوي آمن وسليم ومنتظم ومشارك في التنمية المستدامة وفي تناول شرائح مختلفة من المجتمع العربي. مؤكدا للحضور إطار هذه الندوة المندرجة ضمن الخطة الإستراتيجية للهيئة العربية للطيران المدني والتي تهدف إلى تزويد المشاركين بلمحة عامة عن منهجية الإيكو لحزم التحسينات في منظومة الطيران (ASBU). هذا كما تتيح للمشاركين التعرف على إستراتيجية الإيكو بشأن تحديث نظام الملاحة الجوية

نظمت الهيئة العربية للطيران المدني بالتعاون مع المكتب الإقليمي الأوروبي والشمالي الأطلسي لمنظمة الطيران المدني الدولي (ICAO EUR/NAT) والإدارة العامة للطيران المدني والأرصاد الجوية الجزائرية ومزود خدمات الحركة الجوية الجزائري (ENNA) ندوة حول «حزم التحسينات في منظومة الطيران (ASBU) بما فيها خدمات الأرصاد الجوية» بالجزائر-الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية خلال الفترة الممتدة من 6-4 سبتمبر 2016.

افتتح السيد المهندس/ محمد رجب، خبير الملاحة والسلامة الجوية بالهيئة العربية للطيران المدني نيابة عن سعادة اللواء مهندس/ محمد إبراهيم أحمد الشريف، مدير عام للهيئة، مرحبا

اجتماع مشترك بين الهيئة العربية للطيران المدني وسلطة المطارات الهندية (AAI) وإدارة مشروع GAGAN



قام وفد من الهيئة العربية للطيران المدني برئاسة اللواء مهندس/ محمد إبراهيم أحمد الشريف، مدير عام الهيئة بزيارة ميدانية لنظام الملاحة عبر الأقمار الاصطناعية الهندي (GAGAN) ببنغلور- الهند وذلك خلال الفترة الممتدة من 17 إلى 19 أكتوبر 2016. وتهدف هذه الزيارة إلى التعرف على الخصائص الفنية ووظائف تطبيقات نظام الملاحة عبر الأقمار الاصطناعية الهندي بغرض الاستفادة منه وبحث سبل توسعة تغطيته لتشمل منطقة الشرق الأوسط.

وقد أعرب سعادة المدير العام للهيئة العربية للطيران المدني للمدير التنفيذي لسلطة المطارات الهندية عن جليل شكره لمنح وفد الهيئة هذه الفرصة والقيام بالزيارة الميدانية لمختلف مكونات نظام GAGAN والتي تأتي في إطار تعزيز التعاون والعمل المشترك مع الجانب الهندي مع إمكانية توقيع مذكرة تفاهم حول استعمال نظام الغاغان (GAGAN).

مشاركة الهيئة في فعاليات الجمعية العمومية 39 لمنظمة الطيران المدني الدولي

الدول العربية وذلك بهدف تنسيق المواقف والتركيز على مساندة المقترحات العربية أو تلك التي تخدم الطيران العربي. كما عقدت على هامش اجتماعات الجمعية العمومية مجموعة من اللقاءات التنسيقية مع كل من سلطة الطيران المدني السنغافورية والهندية وكذلك المؤتمر الأوروبي للطيران المدني (ECAC) واللجنة الإفريقية للطيران المدني (AFCAC) ولجنة الطيران المدني لدول أمريكا الجنوبية (LACAC) واتحاد النقل الجوي الدولي (IATA) كما تم توقيع مذكرتي تفاهم مع كل من منظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية (CANSO) والجمهورية التركية.

شارك وفد من الهيئة العربية للطيران المدني برئاسة اللواء مهندس/ محمد إبراهيم أحمد شريف، المدير العام في فعاليات الجمعية العمومية لمنظمة الطيران المدني الدولي في دورتها 39 المنعقدة من 27 سبتمبر إلى 7 أكتوبر 2016 مونتريال-كندا. وقد تكللت نتائج هذه الجمعية بمجموعة من القرارات المهمة والتي تتناول القضايا المطروحة على الساحة العالمية في مختلف المجالات: الملاحة والسلامة والبيئة والنقل الجوي والأمن. وقد واكبت الإدارة العامة للهيئة العربية للطيران المدني هذه الدورة بتنظيم مجموعة من الاجتماعات اليومية التنسيقية حضرها وفود



الاجتماع التنسيق مع لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية (LACAC)

في يوم 29 سبتمبر 2016 وعلى هامش الجمعية العمومية للإيكاو في دورتها 39 المنعقدة من 27 سبتمبر إلى 7 أكتوبر 2016 مونتريال-كندا، عقد سعادة المدير العام للهيئة العربية للطيران المدني السيد/ محمد إبراهيم أحمد شريف لقاء تنسيقيا مع كل من رئيس وأمين عام لجنة الطيران المدني لدول أمريكا الجنوبية (LACAC) وثلة من رؤساء سلطات الطيران المدني لدول أمريكا الجنوبية بحضور كل من رئيس الجمعية العمومية ورئيس المجلس التنفيذي للهيئة ومنسق الدول العربية بمجلس الإيكاو تباحث فيه الحضور عن سبل التعاون المشترك وآفاق تحسينه في ظل مذكرتي التعاون الموقع، كما تطرق اللقاء إلى أهمية توحيد الرأي حول المواضيع ذات الاهتمام المشترك وخاصة منها سبل دعم الدول الأعضاء المرشحة لمجلس الإيكاو وموضوع البيئة.



الاجتماع التنسيق مع المؤتمر الأوروبي للطيران المدني (ECAC)

عقد سعادة المدير العام للهيئة العربية للطيران المدني السيد/ محمد إبراهيم أحمد شريف على هامش الجمعية العمومية للإيكاو في دورتها 39 المنعقدة من 27 سبتمبر إلى 7 أكتوبر 2016 مونتريال-كندا لقاء تنسيقيا مع كل من رئيس وأمين عام المؤتمر الأوروبي للطيران المدني (ECAC) وثلة من رؤساء سلطات الطيران المدني الأوروبي، تباحث فيه الطرفان عن سبل التعاون المشترك وآفاق تحسينه في ظل مذكرتي التعاون الموقع، كما تطرق اللقاء إلى أهمية توحيد الرأي حول المواضيع ذات الاهتمام المشترك وخاصة منها سبل دعم الدول الأعضاء المرشحة لمجلس الإيكاو وموضوع البيئة.



الاجتماع التنسيقي مع اللجنة الإفريقية للطيران المدني (AFCAC)

عقد سعادة المدير العام للهيئة العربية للطيران المدني السيد/محمد إبراهيم أحمد شريف على هامش الجمعية العمومية للإيكاو في دورتها 39 المنعقدة من 27 سبتمبر إلى 7 أكتوبر 2016 مونتريال-كندا وتحديدًا يوم 27 سبتمبر 2016، لقاء تنسيقيا مع كل من رئيس وأمين عام اللجنة الإفريقية للطيران المدني (AFCAC) بحضور كل من رئيس الجمعية العمومية ورئيس المكتب التنفيذي للهيئة ومنسق الدول العربية بمجلس الإيكاو، تباحث فيه الطرفان عن سبل التعاون المشترك وآفاق تحسينه في ظل مذكرة التعاون الموقعة. كما تطرق اللقاء إلى أهمية توحيد الرأي حول المواضيع ذات الاهتمام المشترك وخاصة منها سبل دعم الدول الأعضاء المرشحة لمجلس الإيكاو وموضوع البيئة.

الاجتماع التنسيقي مع سلطة الطيران المدني الهندي

في يوم 29 سبتمبر 2016 وعلى هامش الجمعية العمومية للإيكاو في دورتها 39 المنعقدة من 27 سبتمبر إلى 7 أكتوبر 2016 مونتريال-كندا، عقد سعادة المدير العام للهيئة العربية للطيران المدني السيد/محمد إبراهيم أحمد شريف لقاء تنسيقيا مع كبار المسؤولين عن سلطة الطيران المدني الهندي حيث تمت الإشادة بمستوى التعاون بين الطرفين كما تم تبادل المقترحات الكفيلة بالرفع من الأداء لتحقيق أكبر مستويات استفادة الدول الأعضاء بالهيئة من برنامج تعزيز الملاحة عبر الأقمار الصناعية (GAGAN) في سبيل تطوير ملاحية جوية تستجيب لتطلعات مستعملي الأجواء ومواكبة لمدى الاهتمام التي تخص به منظمة الطيران المدني الدولي لموضوع الملاحة بالأقمار الاصطناعية باعتباره محورا أساسيا لمفهوم الاتصالات والملاحة والاستطلاع وإدارة الحركة الجوية.



الاجتماع التنسيقي مع الدكتورة / فانغ ليو الأمانة العامة لمنظمة الطيران المدني الدولي (ICAO)

أجل تعزيز السلامة والطاقة الاستيعابية وكفاءة الملاحة والأمن والحد من انبعاثات الغازية المضرة. كما أكد ممثل مصر بمجلس الإيكاو على ضرورة مراعاة شروط تدعيم تمثيلية الدول العربية بالمجلس.

مكتب الإقليمي للشرق الأوسط ومجموعة من مدراء سلطات الطيران المدني أعضاء الهيئة حيث أكدت الدكتورة / فانغ ليو على أهمية التعاون الثنائي والإقليمي في المجالات ذات الاهتمام المشترك ، من أجل تحسين التنسيق بين أنشطة الطيران المدني في المنطقة وتوحيد الجهود من

في يوم 01 أكتوبر 2016 وعلى هامش الجمعية العمومية للإيكاو، عقد السيد المدير العام للهيئة العربية للطيران المدني لقاء تنسيقيا مع الدكتورة / فانغ ليو الأمانة العامة لمنظمة الطيران المدني الدولي (ICAO) بحضور كل رئيس الجمعية العمومية ورئيس المكتب التنفيذي للهيئة ومدير



الاجتماع التنسيق مع الطيران المدني لدولة سنغافورة (CAAS)



في يوم 3 أكتوبر 2016 وعلى هامش الجمعية العمومية للإيكافو، عقد السيد المدير العام للهيئة العربية للطيران المدني لقاء تنسيقيا مع كبار المسؤولين عن سلطة الطيران السنغافوري (CAAS) حيث تمت الإشادة بمستوى التعاون بين الطرفين في ظل مذكرة التفاهم الموقعة، كما تم تبادل المقترحات الكفيلة بالرفع من الأداء لتحقيق أكبر مستويات استفادة الدول الأعضاء بالهيئة من برنامج تدريب أكاديمية سنغافورة للطيران المدني. ولقد تم التأكيد على ضرورة القيام بعملية تقييم مذكرة التفاهم الموقعة بين الطرفين.

توقيع مذكرة التفاهم مع سلطة الطيران المدني التركي



عقد سعادة المدير العام للهيئة العربية للطيران المدني السيد/محمد إبراهيم أحمد شريف على هامش الجمعية العمومية للإيكافو في دورتها 39 المنعقدة من 27 سبتمبر إلى 7 أكتوبر 2016 مونتريال-كندا وتحديدا يوم 27 سبتمبر 2016، لقاء مع مدير عام سلطة الطيران المدني التركي حيث تم التوقيع على مذكرة التفاهم بين الطرفين قصد دعم مستوى التعاون بين الهيئة العربية للطيران المدني وسلطة الطيران المدني التركي والرفع من مستويات السلامة الجوية بالمنطقة العربية.

توقيع مذكرة التفاهم مع منظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية (CANSO)



عقد سعادة المدير العام للهيئة العربية للطيران المدني السيد/محمد إبراهيم أحمد شريف على هامش الجمعية العمومية للإيكافو في دورتها 39 المنعقدة من 27 سبتمبر إلى 7 أكتوبر 2016 مونتريال-كندا وتحديدا يوم 3 أكتوبر 2016، لقاء مع مدير عام منظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية (CANSO) حيث تم التوقيع على مذكرة التفاهم بين الطرفين قصد دعم مستوى التعاون بين المنظمين من أجل تحسين التنسيق في مجال أنشطة الطيران المدني في المنطقة وتوحيد الجهود لتعزيز السلامة والملاحة الجوية وأمن الطيران والبيئة والنقل الجوي وتحسين كفاءة العاملين بقطاع الطيران المدني من فنيين ومهندسين ومراقبين جويين.

الاجتماع التنسيق مع اتحاد النقل الجوي الدولي (IATA)



عقد سعادة المدير العام للهيئة العربية للطيران المدني السيد/محمد إبراهيم أحمد شريف على هامش الجمعية العمومية للإيكافو في دورتها 39 المنعقدة من 27 سبتمبر إلى 7 أكتوبر 2016 مونتريال-كندا وتحديدا يوم 04 أكتوبر 2016، لقاء تنسيقيا مع أمين عام اتحاد النقل الجوي الدولي (IATA) بحضور ثلة من مدراء المنظمة وخبراء الهيئة العربية، تباحث فيه الطرفان عن سبل التعاون المشترك من أجل تحسين التنسيق بين أنشطة الطيران المدني في المنطقة وتوحيد الجهود من أجل تعزيز السلامة، الطاقة الاستيعابية وكفاءة الملاحة والأمن والحد من انبعاثات غاز ثاني الكربون. من أهم المواضيع التي تمت مناقشتها نذكر ما يلي:

- المواضيع ذات الاهتمام المشتركة والمتعلقة باجتماعات الجمعية العمومية للإيكافو في دورتها 39
- اتفاقية توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي المعروفة أيضا باسم اتفاقية مونتريال
- إدارة الحركة الجوية

This magazine was produced and printed by :

Othenthis

Communication and Advice agency



Othenthis
official partner of:



Contact

- 6, Avenue Mehdi Benberka, à côté de l'agence Orange Ennakhil, Hay Riad, Rabat
- +212 (0)537715433
- +212 (0)661445662/+212 (0)661182617
- contact@othenthis.com
- Othenthis@gmail.com
- www.othenthis.com

التحديات الإلكترونية (CYBER THREATS)

تقديم:

منخفض و مواطن ضعف متوسطة. ومرد هذا التصنيف إلى أنه لم يتم تسجيل هجمات إلكترونية هامة ضد أنظمة الملاحة الجوية أو أنظمة الطائرات أو أنظمة المطارات من ناحية ولا توجد مؤشرات على استهداف الجماعات الإرهابية للطيران المدني بهذه النوعية من الهجمات من ناحية أخرى دون استبعاد احتمالات وقوع هذه الهجمات في المستقبل.

العرض:

إن مجابهة التحديات الإلكترونية تتطلب من سلطات الطيران المدني وضع التشريعات واللوائح في برامجها الأمنية الوطنية بما يعزز قدرتها على التصدي لهذا النوع من التحديات عبر حماية نظم معلومات الطيران الحساسة وتكنولوجيا اتصالات الطيران. حيث يجب أن تحقق التدابير الأمنية المتخذة أساسا ما يلي:

- حماية نظم المعلومات من الإطلاع عليها واستعمالها دون إذن أو موجب.
- منع العبث بالنظم الإلكترونية والمعلوماتية المستغلة في مجال الطيران المدني.
- الكشف عن أي اعتداء على النظم الإلكترونية والمعلوماتية المستغلة في مجال الطيران المدني.

إن تطور التحديات الموجهة ضد أمن الطيران قد ساهم في ظهور تهديدات ناشئة جديدة ومتنوعة تستهدف الطيران المدني ومن بين هذه التحديات نذكر التحديات الإلكترونية. وظهور مثل هذه التحديات هو نتيجة طبيعية ومتوقعة في ظل انتشار استعمال التكنولوجيا الحديثة والمتقدمة باعتماد نظم آلية أكثر كفاءة لتعزيز الأمن والتسهيلات.

إن هذا النوع الجديد من التحديات قد حضي باهتمام الإيكاو وقد شرع فريق العمل المعني بالتهديدات والمخاطر لدى الإيكاو (WGTR) في تقييم مخاطر التهديدات الإرهابية ضد الطيران من خلال الهجمات الإلكترونية وذلك وفقا للاستنتاجات التي توصل إليها المؤتمر الرفيع المستوى بشأن أمن الطيران وقرارات الجمعية العمومية للإيكاو في دورتها الثامنة والثلاثون.

وبالعودة إلى وثيقة الإيكاو «بيان الإيكاو بشأن سياق المخاطر العالمية في مجال أمن الطيران - الطبعة الرابعة مايو 2015» فقد تم تصنيف هذا النوع من التهديدات والهجمات (Cyber Threats& Cyber Attacks) بالمنخفض مع احتمال وقوع



بقلم السيد

عاطف عجيلي

خبير أمن الطيران والبيئة بالهيئة



والجدير بالذكر أن التهديدات الإلكترونية يمكن أن تستهدف:

أ- نظم إدارة الحركة الجوية (ATM System): وتشمل هذه النظم أساساً:

- منظومة الاتصالات (الصوتي والبيانات..).

- منظومة الملاحة الجوية والتي توفر معطيات الاستغلال بخصوص الطائرة في الجو (الموقع، السرعة، الارتفاع).

- أنظمة المراقبة والتي تمكن من الفصل بين الطائرات في الجو.

ولا يمكننا أن ننفي أن وجود هذه الأنظمة والبرمجيات إضافة لإجراءات الاستغلال المستخدمة في نظم إدارة الحركة الجوية قد مكن من المساهمة في التقليل من خطر التهديدات الإلكترونية وكذلك برامج الحماية الإلكترونية وأجهزة المسح الفيروسي من شأنها أن تقلل من خطر اختراق هذه الأنظمة من الجماعات الإرهابية من دون تجاهل احتمالات ووقوعها.

ب-نظم الطائرة (Aircraft System): إن تزايد تعقيد هذه الأنظمة أصبح الأمن الإلكتروني يطرح مشكلات في ما يتعلق بتصميم الطائرات المدنية وتشغيلها.

ويمكن تقسيم تشغيل الطائرة إلى المجالات التالية وفق أهميتها بالنسبة للسلامة:

- أنظمة التحكم في الطائرة وهي الشبكة المغلقة للأنظمة الحرجة بالنسبة للسلامة المطلوب لحركة الطائرة في الجو.

- الأنظمة التشغيلية في المقصورة وهي الشبكة الخاصة بتشغيل الطائرة (النظم الآلية والنظم اليدوية).

- الأنظمة الخاصة بالركاب وهي أنظمة الترفيه طيلة الرحلة.

إن الإبقاء على الفصل المادي بين هذه النظم مع الإبقاء على نظام التحكم اليدوي كخيار احتياطي من شأنه أن يقلل من خطر الهجمات الإلكترونية.

ت-نظم المطار (Air port System): في هذا المجال يمكننا الحديث على فرضيتين لاستهداف نظم المطار :

- الهجمات التي قد تيسر هجمات تقليدية عبر إضعاف تدابير أمن الطيران (الكشف الأمني ومراقبة الدخول).

- الهجمات الرامية إلى تعطيل عمليات المطار أو الطائرة وعلى وجه الخصوص في أماكن تسهيلات الركاب (مثل المراقبة عند المغادرة، التعامل مع الأمتعة...).

على مشغلي المطارات و الطائرات أن يأخذ بعين الاعتبار إمكانية استهداف شبكة المعلومات الخاصة بعمليات الطيران المدني وهو ما يستدعي خطط طوارئ وحلول بديلة لمجابهة هذه التهديدات.

الخلاصة:

إن احتمال وقوع هجمات إلكترونية غير مستبعد في المستقبل وهو ما يفرض على الدول أن تعمل على وضع التدابير الأمنية الضرورية للتخفيف من تأثير هذه الهجمات على أمن الطيران وذلك عبر:

- حث سلطات الطيران المدني ومسدي الخدمات بالرفع من مستوى اليقظة والانتباه مع الوعي بجدية هذه التهديدات.

- تحديث البرامج الوطنية لأمن الطيران لتتضمن التدابير الأمنية الخاصة بالتهديدات الإلكترونية دون نسيان خطط الطوارئ وفقاً لسياسات تقييم المخاطر للدولة.

- حث سلطات الطيران المدني لتطوير مخطط لإدارة التهديدات الإلكترونية في مجال أمن الطيران ويحتوي هذا المخطط السياسات والمقاربات والتدابير للتصدي لهذه التهديدات والتهديدات الناشئة الأخرى.

- تعزيز التعاون بين الدول في مجال تبادل المعلومات حول هذا النوع من التهديدات والاستفادة من التجارب والخبرات للدول المتقدمة في هذا المجال.



الشركات منخفضة التكلفة و الهيمنة على سوق النقل الجوي في المستقبل

بقلم السيد

حسن علي بلال ميرغني

خبير النقل الجوي بالهيئة العربية للطيران المدني



كانت موجودة أصلاً ولكنها لم تتمكن من الانطلاق قبل سياسة التحرير بسبب هيمنة الشركات التقليدية على سوق النقل فشركة ساوثويست Southwest وهي الأب الروحي لهذه الظاهرة Grand Father التي بدأت عملها في العام 1971 لم تنطلق إلا بعد إعلان سياسة التحرير وتمكنت في العام 2015 من نقل 144 مليون راكب، وترتيبها الثاني من حيث حجم الحركة المنقولة عالمياً بعد أميركان إيرلاينز American Airlines والرابع من حيث حجم الأسطول إذ تقوم بتشغيل 720 طائرة وينطبق ذلك على شركة ريان إير Ryanair الأيرلندية في الاتحاد الأوروبي ورغم أنها أنشئت في العام 1984 فلم تنطلق عملياتها إلا بعد العام 1997 حيث تمكنت في العام 2015 نفسه من نقل 101 مليون راكب وتشغيل 349 طائرة وترتيبها الخامس من حيث حركة النقل العالمية والعاشر من حيث حجم الأسطول.

فما هي الخصائص التي ميزت هذه الشركات عن الشركات التقليدية ؟

skies مع بعض الدول على الأساس الثنائي، ومن ثم ظهرت التكتلات الإقليمية وعلى رأسها الإتحاد الأوروبي الذي أعلن سياسة منطقة الطيران المفتوحة في العام 1997 open aviation area. وكان ذلك دافعا لكثير من المناطق لتكوين تكتلات إقليمية وجميعها دعت لتحرير النقل الجوي بين دولها. في المنطقة العربية كانت اتفاقية تحرير النقل الجوي بين الدول العربية 2004 لمواجهة المتغيرات في سوق النقل العالمي بالإضافة لدعمها لمنطقة التجارة الحرة العربية التي أعلنت في 1/1/1998.

يؤدي تحرير النقل الجوي إلى إزالة القيود وتقنين المنافسة بين الناقلين الجويين للوصول إلى خفض تكلفة النقل وتحسين الخدمة فلم يستعصي على إزالة تلك القيود غير الملكية والسيطرة الفعلية على الناقلين الجويين وهو الأمر الذي تسعى منظمة الطيران المدني للتساهل بشأنه على الأقل.

لخفض تكلفة السفر كان لا بد من خفض تكلفة التشغيل فالشركات التقليدية وهي في الغالب شركات حكومية ومحمية في إطار الاتفاق الثنائي انتهجت أساليب عملية لخفض تكلفة التشغيل كتتنسيق الجداول والرمز المشترك والتحالفات والاندماج. ولكن جاءتها العاصفة من انطلاق ظاهرة الشركات منخفضة التكلفة وروادها في أمريكا وأوروبا شركات

ظل موضوع تحرير النقل الجوي يتسجد الدعوة لتنظيم النقل الجوي وذلك منذ توقيع اتفاقية شيكاغو في العام 1944 حيث ترك هذا الأمر للدول لتعالجه على الأساس الثنائي بينها، اتفاقية برمودا في 1946 بين الولايات المتحدة والمملكة المتحدة هي التي حددت نمط الاتفاقات الثنائية وأصبحت نموذجاً لبقية الدول.

دعت الولايات المتحدة لحرية النقل بينما تمسكت المملكة المتحدة بضرورة وضع قيود على نقل الحركة تمثلت في:

- ملكية الشركة الناقلة والسيطرة الكاملة عليها للطرف المتعاقد
- تحديد عدد الرحلات
- تحديد السعة
- تحديد نقاط التشغيل (المطارات)
- تحديد التعرفة
- تحديد عدد الشركات

الدعوة لتحرير النقل الجوي تستهدف إزالة هذه القيود الأمر الذي استعصى وما زال على معظم الدول.

التكتلات الإقليمية:

طبقت الولايات المتحدة سياسة تحرير النقل الجوي في النقل الداخلي في أواخر سبعينات القرن الماضي، واتبعتها بسياسة السموات المفتوحة open



ساهمت بنقل 37% من الحركة الجوية في أوروبا، وأن هذه النسب ستزيد في المستقبل. وتعزو المنظمة هذا الدور للشركات منخفضة التكلفة ولانتهاج سياسة التحرير ويلاحظ أن النسبة متدنية في إفريقيا وهي في حدود 9% فقط وذلك بسبب أن القيود على دخول السوق ما زالت تسود.

الخلاصة:

إذن هناك عوامل أساسية تمهد الطريق أمام الشركات منخفضة التكلفة وهي:

- تحرير النقل الجوي
- خفض تكلفة السفر
- المنافسة
- هو الطبقة المتوسطة المستهدفة
- السياحة للمناطق الريفية النائية
- عليه سيطر الصراع محتدما بين الشركات التقليدية والشركات منخفضة التكلفة كلما وأينما توفرت العوامل أعلاه، وقد استشعرت بعض الشركات التقليدية هذا الواقع التنافسي فأنشأت لها شركات مماثلة مثل Eurowings مع لوفتهانزاو Jet star مع كنتاس Qantas الأسترالية.
- والأسئلة التي نود طرحها في نهاية هذا المقال لرفع سقف التوقعات في المستقبل:

- هل يمكن للشركات منخفضة التكلفة أن تعمل بأسلوبها المتبع في خفض التكلفة على خطوط طيران طويلة؟
- وهل يمكن أن تتجه الشركات التقليدية إلى النقل منخفض التكلفة؟
- وهل يمكن أن نشهد تخصيص جزء من كابينة الطائرة الكبيرة كمطعم لتقديم الخدمات بمقابل داخل الطائرة تخفض تكلفة التشغيل؟
- نرى أن كل ذلك يمكن أن يحدث وسيسود النقل منخفض التكلفة في المستقبل بأساليب مختلفة وليس أسلوبا واحدا ووفقا للمعطيات المتوفرة.

خصائص الشركات منخفضة التكلفة:

تعتمد الشركات منخفضة التكلفة على خصائص مجملها كالآتي:

- تعمل بين نقطتين فقط ولا ترتبط بتحويل الحركة لأي جهة
- تعمل لمسافات قصيرة
- تستهدف الحركة التي تتمتع بالمرونة في السعر
- تستخدم درجة واحدة في الطائرة
- لا تقدم خدمات مجانية للركاب
- أسعار مخفضة
- معظم الحجز يتم عبر الإنترنت وتوفر تكلفة الموظفين والمكاتب
- تستخدم نوع أو نوعين من الطائرات والمفضل حاليا A 320 و B 737
- الاستغلال الأمثل للطائرات
- معظمها شركات قطاع خاص
- إدارة محدودة
- لا تستخدم المطارات المزدحمة
- لا تستخدم المطارات ذات الرسوم العالية
- حركة تدوير سريعة Quick turnaround
- تتحصل على مقابل في الخدمات داخل الطائرة
- لا تعيد قيمة التذكرة في حالة تخلف الراكب

بهذه الخصائص انتشرت الشركات منخفضة التكلفة في العالم لأكثر من 200 شركة وفي العالم العربي أنشئت عشرة شركات، توقفت ثلاثة منها لأسباب عملية أو بسبب المنافسة فالشركات منخفضة التكلفة تنافس بعضها أيضا مثلما تنافس الشركات التقليدية فكثير منها قد توقف.

منظمة الطيران المدني والشركات منخفضة التكلفة:

تقرر منظمة الطيران المدني الدولي بدور الشركات منخفضة التكلفة في هو الحركة الجوية وحسب إحصائياتها فإن هذه الشركات ساهمت بنقل 31% من حجم الحركة الجوية في الولايات المتحدة في العام 2012 وفي نفس العام



إيرباص تدعو لصناديق سوداء «منفصلة»



تكنولوجيا أخرى. ومنذ أمد بعيد تستخدم مسجلات البيانات القابلة للانفصال عن الطائرات في الجيش. لكن البعض في قطاع صناعة الطائرات عبروا عن شكوكهم في استخدامها الآمن على الطائرات المدنية وقالوا إنها يمكن أن تنفصل بطريق الخطأ مما سيؤدي لظهور مخاطر جديدة.

وقالت إيرباص العام الماضي إنها تجري محادثات مع الجهات التنظيمية لإضافة أجهزة قابلة للانفصال عن الطائرات في أكبر طرازين من طائراتها.

أما شركة بوينغ الأميركية فهي أكثر تشككا واستشهدت بأمثلة لإصابة تلك الأجهزة بالخلل في طائرات حربية.

ومن المقرر مناقشة عدد من حوادث تحطم الطائرات فوق المياه بما في ذلك كارثة مصر للطيران وقضايا السلامة الأوسع في اجتماع لشركات الطيران العالمية.

الرحلة قابل للانفصال (عن الطائرة) فسيكون العثور عليها أسهل كثيرا»، وفق ما نقلت «رويترز».

وأضاف: «نسعى لتحقيق ذلك وهو ما يعزز نهجنا العام».

وينفصل الصندوقان الأسودان المصممان لتقذفهما الطائرة عن الذي لخلال التحطم ويطفوان ليعثا بإشارة استغاثة.

وأوصى المحققون بذلك بعد تحطم طائرة إير فرانس في رحلتها إليه 330 عام 2009.

وطرحت الفكرة مجددا بعد اختفاء طائرة للخطوط الجوية الماليزية في مارس 2014.

ودعت المنظمة الدولية للطيران المدني التابعة للأمم المتحدة إلى إتاحة إمكانية استرجاع البيانات الأساسية سريعا في الطائرات التي سيتم تسليمها بعد عام 2021.

لكنها ستترك لشركات الطيران والشركات المصنعة اتخاذ القرار بشأن كيفية تحقيق هذا الهدف، سواء من خلال مسجلات البيانات القابلة للانفصال عن الطائرات أثناء الحوادث، أو عبر

يعزز حادث تحطم طائرة مصر للطيران الدعوة «لصناديق سوداء» تقذفها الطائرات قبل وقوع الحوادث، ما سينهي الحاجة لعمليات البحث الشاقة في قاع البحر، وفق ما قال أكبر مهندس في شركة إيرباص.

ويبحث المحققون في أحد أكثر الأجزاء عمقا من مياه البحر المتوسط عن الصندوقين الأسودين لطائرة رحلة مصر للطيران إليه 320 وهي من طراز إيرباص، وقد تحطمت في 19 مايو، مما أسفر عن مقتل 66 شخصا.

ويصمم مسجلا بيانات الرحلة أو «الصندوقان الأسودان» لإرسال إشارات صوتية لمدة 30 يوما بعد حادث التحطم، وهو ما يعطي فرق البحث أقل من ثلاثة أسابيع لرصدهما في مياه يصل عمقها إلى ثلاثة آلاف متر، وهو الحد الأقصى للمدى الذي يمكن منه التقاط الإشارات.

وقال تشارلز تشامبيون نائب الرئيس التنفيذي للشؤون الهندسية في إيرباص خلال لقاء مع وسائل الإعلام «إذا كان لدينا مسجل لبيانات



الطيور وحوادث الطيران

ومعظم هذه الحوادث، حسب المنظمة الدولية للطيران المدني، تقع خلال الإقلاع أو الهبوط، أو خلال الطيران المنخفض، لذلك لا تكون الأضرار المادية أو البشرية كبيرة. فمنذ عام 1988، أسفر اصطدام الطيور بالطائرات عن مقتل نحو 200 شخص في أنحاء العالم.

وبالنسبة للخسائر المادية، فقد قدرها مختبر العلوم المركزي في بريطانيا، بمليار ومائتي مليون دولار سنوياً لمجموع شركات الطيران العالمية. وللولايات المتحدة حصة الأسد من هذه الخسائر وحتى الحوادث، فإدارة الطيران الاتحادية تقدر خسائر شركات الطيران الأمريكية بسبب الطيور بأكثر من 400 مليون دولار سنوياً.

أكبر الخسائر التي أسفرت عنها حادثة طيران مرتبطة بالطيور، وقعت عام 1960، عندما اصطدم سرب من الطيور بطائرة تابعة للخطوط الجوية الشرقية في بوسطن، وهو ما أدى إلى سقوطها بعد تعطل محركاتها، ومقتل 62 راكباً من أصل 72.

لكن الحادثة الأشهر، هي اصطدام طائرة خطوط الولايات المتحدة عام 2009 بسرب طيور أفقدها كلا محركيها، وهو ما أدى إلى هبوط اضطراري في نهر هادسون بنيويورك.

ومنذ تلك السنة وحتى اليوم تم قتل أكثر من 70 ألف طائر في محيط مطارات نيويورك الثلاثة. وهو إجراء انتقل إلى مطارات أخرى في العالم.



تشير الإحصاءات إلى أن معظم حوادث اصطدام الطيور بالطائرات، أو ما يسميه المختصون ضربات الطيور، بسيطة، لأنها تحدث على ارتفاع منخفض، مما يمنح ربان الطائرة وقتاً لتجنب حوادث كبيرة، فخمسة وستون بالمائة منها تسبب أضراراً بسيطة، ما لم ترتطم بزجاج قمرة القيادة أو دخلت فوهة أحد المحركين.

معلومات جديدة تفك لغز الطائرة الماليزية المختفية منذ 2014



قالت ماليزيا أن قطعة من حطام طائرة عثر عليها في موريشيوس هي جزء من طائرة الخطوط الجوية الماليزية التي اختفت في مارس 2014 وعلى متنها 239 من الركاب وأفراد الطاقم. واختفت الطائرة وهي من طراز بوينج 777 خلال رحلتها من كوالالمبور إلى بكين، مما أطلق عملية بحث استمرت عامين ولم يسفر عنها إلا عدد قليل من الأدلة. وقال وزير النقل ليو تيونج في بيان له أن التحليلات التي أجراها مكتب سلامة النقل الاسترالي أوضحت أن الحطام يتسق مع الحافة الخلفية لجناح الطائرة. وكان قد تم العثور في السابق على قطعتين من الحطام تأكد أنهما من الطائرة المفقودة. وعثر على القطعة الأولى في جزيرة ريونيون الفرنسية في يوليو 2015 في حين عثر على الثانية على جزيرة بيمبا قبالة ساحل تنزانيا.

المدير العام للهيئة العربية للطيران المدني لـ « أخبارنا » : نسعى للوصول إلى طيران في متناول الجميع



في لقاء هو الأول من نوعه مع ممثلي بعض المنابر الإعلامية المغربية، تحدث محمد إبراهيم أحمد شريف، مدير عام الهيئة العربية للطيران المدني، والمعروفة اختصاراً بـ (اكاك)، عن الهيئة وأجهزتها وأنشطتها و أيضاً إنجازاتها خلال السنوات الأخيرة، وما تقوم به من مجهودات من أجل أن يكون النقل الجوي في متناول الجميع.

وتطرق مدير عام «اكاك» لأمن الطيران المدني، معتبراً أنه من الركائز الأساسية لنجاح قطاع النقل الجوي وتطوره وازدهاره، مؤكداً أنه لا يمكن الحديث عن طيران مدني دون وجود منظومة أمنية قوية وفعالة للتصدي أفعال التدخل غير المشروع ومواجهة التهديدات الإرهابية المتصاعدة، خاصة في ظل واقع إقليمي وعربي متوتر، لا سيما مع الانتشار المتزايد للجماعات الإرهابية المسلحة، التي أصبحت تشكل تهديداً جدياً لقطاع الطيران المدني والنقل الجوي العربي.

وفي هذا السياق، أكد محمد شريف حرص الهيئة العربية للطيران المدني على مساعدة الدول العربية الأعضاء، في تعزيز منظومتها الأمنية وتطويرها من أجل ضمان طيران مدني عربي آمن وسليم، موضحاً أن هذه المساعدة تتم عبر مجموعة من الآليات، منها اقتراح السياسات والخطوط الكفيلة بتطوير ودعم الضوابط والإجراءات المتعلقة بأمن الطيران وتطوير وتنمية القدرات البشرية العاملة في هذا المجال، والعمل على إنشاء شبكة من الخبراء والمتخصصين العرب لإيجاد الحلول لأهم القضايا المتعلقة بأمن الطيران، بالإضافة إلى إعداد الدراسات والبحوث وتقديم المساعدة الفنية للدول الأعضاء بما يعزز منظومة أمن الطيران لديها.

كما تسعى الهيئة مع الدول العربية الأعضاء، حسب ذات المتحدث، إلى وضع الأطر التشريعية والضوابط الأمنية لمواجهة التهديدات الجديدة الموجهة ضد الطيران المدني، كالتحديات الإلكترونية واستعمال الصواريخ المحمولة «MANPADS»، وذلك إيماناً منها بأن حماية أمن الطيران العربي هي مسؤولية مشتركة ومجهود متواصل يقتضي البحث والتمحيص والتدبر، باعتبار أن مجال أمن الطيران يعد مجالاً متطوراً ومتغيراً ومعقداً.

وفي سياق متصل، اعتبر ذات المسؤول، أن الملاحة الجوية تشكل أهم الركائز لتأمين سلامة النقل الجوي وتطويره حيث تعمل على ضمان مستوى عال من سلامة خدمات الملاحة والتدبير الأمثل للحركة الجوية في ظل أهداف المنظمة الدولية للطيران المدني (الإيكاو) الإستراتيجية، كما تمكن من زيادة حركة النقل الجوي وتحسين توقيت رحلاته، وتساهم أيضاً في الحفاظ على البيئة فيما يخص انبعاث الغازات وتخفيف الضجيج.

وأردف المدير العام أن إستراتيجية الهيئة العربية للطيران المدني تهدف إلى دعم الدول الأعضاء لتقديم خدمات الملاحة الجوية طبقاً للمعايير المحددة من طرف منظمة الطيران المدني الدولي سعياً في تنفيذ مخططاتها العالمية والإقليمية لتحقيق خدمات ملاحية ذات كفاءة وفعالية عالية.

وترتكز هذه الإستراتيجية، حسب ذات المسؤول، على مجموعة من المحاور منها تحقيق سماء عربية موحدة أي نظام شامل لإدارة الحركة الجوية، وتوفير تدفق آمن ومنظم وسريع للحركة الجوية في المجال الجوي العربي والرفع من طاقته الاستيعابية، عبر العديد من المقاربات الفنية لعل أهمها إنشاء إدارة تدفق الحركة الجوية وإيجاد آليات التنسيق المستمر بين مقدمي خدمات الملاحة الجوية بالمنطقة؛ بالإضافة العمل على تطوير نظم قابلة للتشغيل المتبادل لضمان ظهور أنظمة الاتصال الملاحة والاستطلاع/ إدارة الحركة الجوية متجانسة في المنطقة العربية.

يذكر أن الهيئة العربية للطيران المدني هي منظمة عربية متخصصة تابعة لجامعة الدول العربية، يوجد مقرها بالعاصمة الرباط، وتهدف إلى توثيق التعاون والتنسيق بين الدول العربية في مجال الطيران المدني وتطويره.

الهيئة العربية للطيران المدني تجتمع في لقاء تواصل مع ممثلي الصحافة المغربية

الطيران المدني من خلال الاستثمارات الضخمة في بنائه المطارية وأساطيل الطائرات الحديثة والتجهيزات الملاحة المتطورة، وهذا ما ترجمه جهود الهيئة لتلبية رغبات الدول الأعضاء ولتحقيق الأهداف المرجوة في سبيل تأهيل قطاع الطيران المدني العربي وتنميته والرقى به لتعزيز مكانته القوية في النسيج الاقتصادي من خلال مردوديته الوازنة ومساهمته القيمة في تعزيز العمل العربي المشترك.

كما تقدم السادة الصحفيون الحاضرون بطرح مجموعة من الأسئلة حول العوائق التي تحد من تنشيط الحركة الجوية البينية ومدى استفادة المنطقة العربية من الطيران العارض (Charter) والطيران المنخفض التكلفة (low-cost) ومميزات المشاركة بالرمز بين الشركات العربية وتفاعل الهيئة مع مستجدات بيئة الطيران والحد من الانبعاثات ودور الهيئة في توحيد الترسانة التشريعية للطيران المدني بالدول العربية وتأثير الربيع العربي على الطيران المدني بالمنطقة العربية.

وأجاب السيد المدير العام بشروحات وافرة على تساؤلات الصحفيين، مبرزاً جهود الهيئة في التفاعل مع مطالب العموم في كل القضايا التي تهم منظومة الطيران العربي.



وفي حديثه تقدم **سعادة المهندس / محمد إبراهيم أحمد شريف مدير عام الهيئة العربية للطيران المدني** بلمحة مختصرة عن فترة تأسيس الهيئة ودورها وأنشطتها وانجازاتها وشركائها مبرزاً أهم المحطات التي عرفتها الهيئة في سياق مساهمة المستجندات والتحول التي تطبع قطاع الطيران المدني ودوره الإستراتيجي في التنمية الاقتصادية وفي تنشيط الحركة السياحية وتسهيل تنقل الأشخاص والتبادل التجاري والتواصل بين الشعوب. وأكد المدير العام على مدى الاهتمام المتزايد الذي أصبحت توليه الدول العربية لمنظومة

عقدت الهيئة العربية للطيران المدني يوم الأربعاء 1 فبراير 2017 بمقر الهيئة بالرباط لقاء تواصل مع مجموعة من الصحفيين ممثلي بعض المنابر الإعلامية المغربية.

وجاء هذا اللقاء لتسليط المزيد من الضوء على الهيئة العربية للطيران المدني كمنظمة عربية متخصصة تابعة لجامعة الدول العربية تهدف إلى توحيد الرؤى والمواقف العربية ولتحديث المناهج والخطط لتحسين تدبير شؤون الطيران المدني العربي.





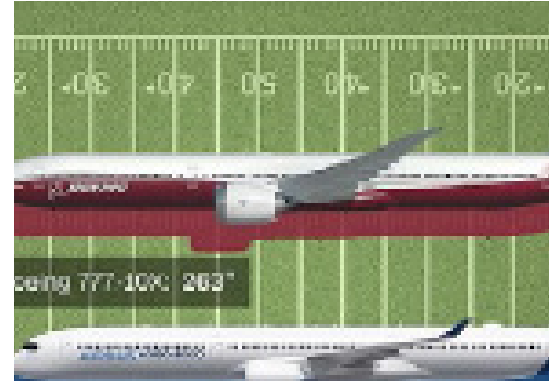
بيبي بوم.. طائرة ركاب أسرع من الصوت



كشفت شركة «فيرجن» التابعة للسير ريتشارد برانسون عن طائرة ركاب أسرع من الصوت، يقول مصممها أنها قادرة على نقل المسافرين من لندن إلى نيويورك في ثلاث ساعات ونصف فقط، بسعر تذكرة معقول يقدر بـ 5 آلاف دولار وتحلق الطائرة التي تحوي 40 مقعداً، بسرعة 2335 كيلومتراً بالساعة، وهي أسرع من طائرة الكونكورد بنسبة 10%، و2.6 مرات أسرع من الطائرات الحالية. ووفقاً لموقع «سكاي نيوز»، ستشهد كاليفورنيا في يناير المقبل أول رحلة تجريبية للطائرة التي تحمل اسم «بيبي بوم» الذي يشير إلى كونها «طفرة» مقارنة بطائرات هذه الأيام، وهي تبدو كطائرة كونكورد مصغرة. وقال بليك شول الرئيس التنفيذي ومؤسس شركة «بوم تكنولوجي»: «بعد ستين عاماً على بزوغ فجر الطائرات النفاثة، لازلنا نحلق على سرعة الستينات». وأضاف شول: «مصممو كونكورد ربما لديهم تكنولوجيا السفر الأسرع من الصوت، إلا أنهم لا يقدمون أسعاراً معقولة، وهذا ما نقوم به نحن».

الخطوط الجوية السنغافورية تسعى للحصول على أطول طائرة في العالم

تتنافس كل من «بوينج» و«إيرباص» في مسابقة ربما يحصل الفائز بها على فرصة تصنيع الطائرة الأطول في العالم، حيث تسعى الشركتان الأمريكية والأوروبية للحصول على مكانة مرموقة في أسطول الخطوط السنغافورية. ووفقاً لما ذكرته «سي إن إن موني» عن ثلاثة أشخاص على دراية بالأمر، فإنه من المتوقع أن تدعم الخطوط السنغافورية واحدة من تصميمات الشركتين بنهاية هذا العام. وحالياً، تظهر طائرات «بوينج» و«إيرباص» كتصميمات فقط يتم تقييمها من قبل مهندسي الخطوط السنغافورية. وسيلعب طول طائرة «إيرباص» A350-258 200 قدماً وتضم 400 مقعد، بينما سيصل طول طائرة «بوينج» 777-10x 263 قدماً وتستوعب 450 مقعداً، وهو ما يزيد بحوالي 30 و50 راكباً على الترتيب عن الطائرتين الأكبر حالياً «A350» و«X77».



أوكرانيا تعتزم إنتاج أكبر طائرة في العالم بالتعاون مع الصين

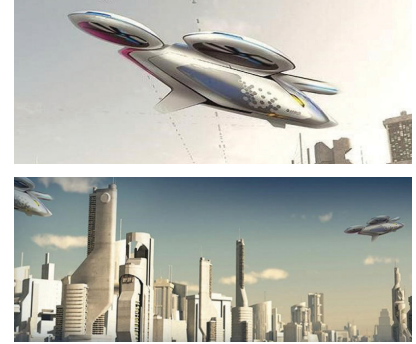


كشفت شركة «أنطونوف» الأوكرانية عن تعاون مع شركة حكومية صينية لإنتاج أكبر طائرة في العالم، وسوف تحمل اسم «An - 225-Mirya». وتم توقيع الاتفاق بين الجانبين بهدف إحياء برنامج الطيران الأوكراني أثناء الحقبة السوفيتية الذي أنتج أول طائرة في العالم بستة محركات في أواخر ثمانينيات القرن الماضي من أجل القدرة على حمل المكوك الفضائي السوفيتي «Buryan». كان هذا المشروع قد تم تجاهله بعد انهيار الاتحاد السوفيتي وتفكك برنامج المكوك الفضائي الروسي، وتمت صناعة طائرة واحدة فقط من الطراز «An-225-Mirya» ولا تزال الثانية غير مكتملة وتقع في مصنع قرب العاصمة الأوكرانية «كييف». وذكرت قناة «CCTV TV» التلفزيونية الصينية أن أول طائرة من الطراز «An-225» سيتم الانتهاء من صنعها في النصف الأول من عام 2019، ويمكن لهذه الطائرة الضخمة استيعاب حمولة وزنها 640 طناً، وتمكنت الطائرة من نقل مولد كهربائي وزنه 117 طناً في مايو/أيار الماضي من التشيك إلى أستراليا.

«إيرباص» تعتزم اختبار «تاكسي طائر» ذاتي القيادة عام 2017

تجربته في العام القادم في إطار مشروع «Vahana». وأوضح مدير المشروع في الشركة الأوروبية «رودين لياسوف» أن العالم لا يزال في حاجة للمزيد من التقنيات الحديثة مثل البطاريات والمحركات الخارقة وتوقع «إيرباص» قوة الطلب العالمي على مشروع السيارات الطائرة الذي سيتم من خلاله تشغيل ملايين السيارات وتقليل الازدحام المروري.

تعكف شركة الطائرات الأوروبية «إيرباص» (AIR.PA) على صناعة مركبات «تاكسي طائر» ذاتية القيادة يمكن استعاؤها عبر تطبيق على الجوال في أي وقت، ومن المنتظر اختبارها في العام القادم، بحسب ما ذكرت «سي إن بي سي». وفي مقال نشر على موقعها الإلكتروني تحت عنوان «مستقبل وسائل النقل الحضرية»، ذكرت «إيرباص» أن أول نموذج من التاكسي الطائر سيتم الانتهاء من صناعته قريباً على أن يتم



وأضاف «لياسوف» أن «إيرباص» ربما يتوفر لديها أسطول ضخم من التاكسي الطائر في العشر سنوات القادمة توفر خدماتها لملايين البشر في المدن والمناطق الحضرية، مشيراً إلى أن التحدي الذي يواجهه المهندسون في المشروع يكمن في إيجاد تقنية يمكن لهذه المركبات ذاتية القيادة استشعار وتجنب الأشياء الأخرى وعدم الاصطدام بها.

طائرات 2050.. غشاء جداري شفاف وعمليات إقلاع معززة

بواسطة تسارع مدفوع بطاقة متجددة، ما يتيح إجراء صعود حاد أكثر في المطارات، لخفض الضجيج، والوصول إلى ارتفاعات تطواف فعالة بسرعة أكبر، فضلاً عن خاصية «انحدار حر» متدني الضجيج. وبيّنت الشركة أن الطائرات التي تجري انحداراً حراً للاقتراب من المطارات، تسهم في خفض الانبعاثات الكربونية، والحد من الضجيج أثناء إجراء اقتراب حاد أكثر، إلى جانب «عمليات أرضية متدنية الانبعاثات» يمكن إيقاف محركات الطائرات المتوقفة على المدرج عن العمل في وقت أبكر، فضلاً عن إخلاء المدرج بسرعة أكبر، واستخدام وقود حيوي مستدام، وغيره من مصادر الطاقة البديلة المحتملة مثل الكهرباء، والهيدروجين والطاقة الشمسية.

طرحت شركة «إيرباص» الأوروبية لصناعة الطائرات رؤيتها المستقبلية للطيران المستدام في عام 2050، وما بعده، مشيرة إلى أن الطائرات المستقبلية ستوفر مناطق تفاعلية، كما بإمكان المسافرين التمتع بمنظر النجوم، من خلال غشاء جداري شفاف، أثناء الجلوس على مقاعد تتأقلم مع شكل أجسادهم، وتسخر حرارتها لتوليد الطاقة. وأوضحت أن هذه الطائرات تتضمن مزايا لتعزيز الأداء البيئي أو الفاعلية البيئية، مثل جناحين رفيعين وطويلين جداً، ومحركين شبه مدمجين بجسم الطائرة، إضافة إلى ذيل على شكل حرف (يو) باللغة الإنجليزية، وجسم ذي خفيف الوزن. وأضافت أن مبادئ تشغيل الطائرات المستقبلية تشمل عمليات إقلاع معززة

أول سيارة طائرة في العالم بـ400 ألف دولار

180 كيلومتر في الساعة، ويمكنها الطيران حتى ارتفاع 3.5 كيلومتر. ويمكن لأي شخص مسموح له قانونياً بالطيران أن يقود مركبة «بال في ليري» وذلك لأنها تستخدم نفس تقنية الطيران التي تستخدمها الطائرات الموجودة، حسبما أكدت الشركة الهولندية، مشيرة إلى أن متطلبات قيادة مركبتها لا تختلف عن متطلبات قيادة أية طائرة أخرى. ويبدأ سعر «بال في ليري» من 400 ألف دولار أمريكي، فيما يبلغ سعر النسخة ذات المميزات الكاملة 600 ألف دولار.

السيارة العادية، وبالتالي فإنها لا تعطل حركة المرور في الشوارع العادية، بل تقدم مستوى جديد من التنقل. ومن بين مزايا المركبة الفريدة، إقلاعها باستخدام طاقة الرياح، ما يمكنها من التحليق بحرية في الهواء، بالإضافة إلى تصميمها الفريد من نوعه بثلاث عجلات. وتحتاج المركبة التي تتسع لراكبين، إلى ثلاث أو خمس دقائق فقط للتحول بين وضع الطيران والسير على الطرق. وتصل سرعة المركبة ذات المحرك المزدوج إلى 160 كيلومتر في الساعة على الأرض، بينما تصل سرعتها في الهواء إلى



أطلقت شركة «بال في» الهولندية، أول سيارة تستطيع الطيران، ووصفت الشركة المركبة الهجينة والتي هي عبارة عن نصف سيارة ونصف مروحية صغيرة، وتُلقب بـ «بال في ليري»، بأنها تجمع ما بين السلامة والمتعة. وتقول الشركة أن أبعاد المركبة لا تتعدى حجم

من بوينج.. طائرة ركاب هائلة بأجنحة قابلة للطي

الوصول إلى البوابة دون الاصطدام بأي شيء. ستمتلك 777-9X أيضاً بنوافذ أكبر وحجرة أوسع من النماذج المنافسة، تمكن من نقل 400 مسافر على مسارات تمتد على 8700 ميل. يعتبر هذا كله جزءاً من اتجاه جديد في القطاع نحو مجموعة جديدة تتمتع بالكفاءة العالية، المسافات الطويلة والمحركات الثنائية، مثل A350 من إيرباص، وبوينج 787 دريملاينر. هناك أيضاً طائرات جديدة عالية الكفاءة بممر واحد، مثل بوينج 737MAX، وإيرباص A330neo. ومن المتوقع أن تبدأ 777-9X بنقل الركاب مع العام 2020.

الطائرة الثنائية الممرات التي يتم العمل عليها منذ سنتين. وهي تتطور من طراز قديم من 777، إلى طراز يتمتع بقدرة طيران أكبر. مساحة الأجنحة الأكبر ستعطي الطائرة المزيد من قوة الرفع، كالطائرة الشراعية، ما يوفر من استهلاك الوقود ويخفض من كلفة التشغيل. ويبلغ عرض كل جناح من الأجنحة الضخمة جداً 108 أقدام، أي 33 متراً. وهي كبيرة إلى درجة أن بوينج وضعت مفصلات ليصبح لكل جناح طرف بطول 12 قدماً، أي حوالي 4 أمتار. وهذه الأطراف تُطوى حين تكون الطائرة على الأرض بحيث يتمكن القبطان من

تقوم شركة بوينج بوضع اللمسات الأخيرة على التصميم الأساسي لطايرتها 777-9X، التي يقول صانعوها أنها ستكون أكبر طائرة نافثة ثنائية المحرك في العالم.



عشاق الطيران والمسافرون المتمرسون، يتهامون حول هذه

المهندس إبراهيم بنعمر
رئيس تحرير مجلة الطيران العربي



رأي وأمل

دول الخليج توجد في مقدمة الترتيب العالمي فيما يخص حجم حركة المسافرين وتزايدها المضطرد.

إن كلفة هذه الاستثمارات في المشاريع المطارية وفي أساطيل الطائرات الحديثة وفي التجهيزات الملاحية المتطورة، وفي الخدمات المتعددة المرتبطة بقطاع الطيران المدني لهي دليل قوي ومؤشر يبين مدى الاهتمام البالغ الذي أصبحت توليه الدول العربية لقطاع الطيران المدني والنقل الجوي على أمل أن يصل عدد المسافرين إلى 400 مليون مسافر سنوياً.

وإذا علمنا أن المؤشرات العالمية الخاصة بالتطور الكبير لقطاع الطيران المدني والنمو السريع لحركة النقل الجوي والوتيرة المتصاعدة في بناء المطارات الضخمة، والتزايد المضطرد لعدد الطائرات كل هذه العوامل تدفع بالأمل نحو مستقبل زاهر للطيران العربي مع التأكيد على ضرورة توفير الاحتياجات المطلوبة من الموارد البشرية المتخصصة في شتى مجالات الطيران المدني، وعليه وجب تخطيط هرم الأولويات في ضرورة إيلاء التعليم والتدريب والتأهيل كافة العناية والاهتمام قصد مسايرة التطورات والمستجدات والتحول الكبير التي يعرفها القطاع على مستوى العالم.

لقد شهد قطاع الطيران المدني العربي في شتى مكوناته قفزة نوعية هائلة تجلت أساساً في النمو المتزايد لحركة النقل الجوي العربي حيث زاد عدد المسافرين المنقولين عبر الشركات العربية بنسبة 5,7% خلال سنة 2015 مقارنة مع 2014، وبلغ العدد أكثر من 194 مليون مسافر على متن 1216 طائرة، ووجب التذكير بأن النمو الاستثنائي لبعض شركات الطيران العربية سجل أعلى درجة على المستوى العالمي في سياق التوجه القوي نحو فتح خطوط جديدة والعمل بالرمز المشترك مع العديد من الشركات العالمية، كما انخرطت كذلك في إنشاء شركات منخفضة التكاليف والتي تتزايد يوماً عن يوم في كافة المنطقة العربية علماً أن الاستثمارات العربية في مجال الطيران المدني تفوق عشرات المليارات من الدولارات سنوياً من خلال شراء الطائرات الحديثة وتحسين الأسطول العربي مما وضع معدل سن الطائرات في المنطقة العربية في أعلى المراتب العالمية بمتوسط 7 سنوات أما بخصوص البنيات المطارية والتجهيزات الملاحية فتعرف المنطقة العربية أوراها كبيرة تتجلى في إحداث مطارات دولية رفيعة، وتجديد وتحديث وتوسيع المطارات الحالية، مما جعل منها تمثل محطات محورية للنقل الجوي مع الإشارة إلى أن بعض مطارات



الدولي «عدم ترك أي بلد وراء الركب». والأمل بالطبع هو في السعي لتنفيذ مضمون هذه الرسالة على المستوى العربي البيني من خلال آلية عملية تدفع بالهيئة العربية للطيران المدني وسلطات الطيران المدني وشركات الطيران العربية والمؤسسات المطارية التي توجد اليوم في وضعية متقدمة ولها من الإمكانيات والتجربة الميدانية والخبرة المتراكمة ما يتيح لها تقديم المساعدة المطلوبة والدعم الفني والتأهيل التخصصي والمتابعة والإشراف والمصاحبة التقنية والتشغيلية العربية للدول المحتاجة والأقل نمواً وهذا يمثل جوهر رسالة الهيئة في تعزيز التعاون ووحدة الصف والتكامل الاستراتيجي خدمة لمصالح الأمة العربية نحو التنمية والتقدم والازدهار.

هذا الأمل المنشود نرى إشرافاته بوضوح في العديد من الإنجازات المتقدمة والأخبار الطيبة التي تبعت التفاؤل والاطمئنان على مستقبل منظومة الطيران في أغلب الدول العربية. وإذا كان من أهم أهداف الهيئة هو ترسيخ روح وآلية التعاون والتنسيق بين الدول الأعضاء في مجال الطيران المدني فإنه من الضروري التأكيد على تجسيد هذا التعاون من خلال مد جسور الدعم والمساعدة أساساً إلى الدول المحتاجة قصد التغلب على الإكراهات والصعوبات التي تواجهها في تدبير المتابعة الدقيقة للتحويلات التي يعرفها القطاع في شتى مجالاته، وذلك حتى تتمكن من مساندة مجريات واقع الطيران ومستجداته الفنية الدقيقة وبتطوره الدائم، وذلك عملاً برسالة منظمة الطيران المدني



ACAC Press Release

The Arab Civil Aviation Authority (ACA) meets with representatives of the Moroccan press



The Arab Civil Aviation Commission (ACAC) held a meeting with a group of journalists representing some of the Moroccan media outlets on Wednesday February,1 2017 at ACAC headquarters in Rabat.

The meeting was aimed at shedding light on the Arab Civil Aviation Commission (ACAC) as a specialized Arab organization affiliated to the League of Arab States, which aims to unify Arab Civil Aviation visions and Mission in the field of Aviation.

Eng. /Sherif, Director General of ACAC, gave a brief overview of the establishment of the Commission, its role, activities, achievements and partners, highlighting the most important stations that have been defined by the ACAC in the context of keeping abreast of the developments and transformations of the civil aviation sector and its strategic

role in economic development, Tourism and facilitate the movement of people and trade and communication between peoples.

The Director General emphasized on the increasing interest that the Arab countries have become in the civil aviation system through the huge investments in its infrastructure, modern aircraft fleets and advanced navigational equipment, which is translated into the efforts of the Commission to meet the wishes of the Member States and to achieve the desired objectives for the rehabilitation, development and advancement of the Arab Civil Aviation Sector In order to strengthen its strong position in the economic fabric through its balanced budget and its valuable contribution in promoting joint Arab action. The journalists also presented a number of questions about the obstacles that hinder the activation of air traffic between the Arab countries and the benefit of the Arab region from charter and low cost Carriers, and the advantages of participation among the Arab companies and the interaction of the Commission with the latest issue of aviation environment and the role of the Commission in unifying the legislative arsenal of civil aviation in Arab countries and the impact of the internal unrest on civil aviation in the region.

The General Director responded with ample explanations to the questions of journalists, highlighting the Commission effort to interact with the demands of the public on all issues of interest to the Arab Civil aviation system.



ACAC Press Release

Director General of the Arab Civil Aviation Authority for «Akhbarna»:

We strive to reach an accessible flight

In an interview with representatives of some of the Moroccan media outlets, Director General, Eng./ Mohamed Ibrahim Sherif of the Arab Civil Aviation Authority, known as ACAC, explains the Authority, bodies and activities, as well as its accomplishments in recent years, and its efforts to make Air Transport to all segments of different society.

Eng./ Sherif emphasizes on aviation security, saying that it is one of the pillars of the success of the air transport sector and its development and prosperity, stressing that it can not talk about civil aviation without a strong security system and effective to address the acts of illegal interference and the face of rising terrorist threats, Regional and Arab tensions, especially with the growing proliferation of armed terrorist groups, which have become a serious threat to the civil aviation sector and Arab air transport.

In this context, Eng./ Sharif stressed the keenness of the Arab Civil Aviation Authority to assist Arab Member States in strengthening and developing their security system in order to ensure safe Arab civil aviation. This assistance is provided through a number of mechanisms, including policies and lines to develop and support controls. The development of human resources in this field, and the establishment of a network of Arab experts and specialists to find solutions to the most important issues related to aviation security, in addition to preparing studies and research and providing technical assistance to Member States, including its Enhanced aviation security system. The organization also seeks to develop legislative frameworks and security controls to meet the new threats against civil aviation, such as electronic threats and the use of MANPADS, in belief that the protection of Arab aviation is a shared responsibility and an ongoing effort and scrutiny, considering that the field of aviation is a sophisticated, changing and complex field regarding Aviation security.

In the same context, the same official considered that air navigation is the most important pillar for the safety and development of air transport, which ensures the high level of safety of navigation services and optimal management of air traffic under the objectives of the International Civil Aviation Organization (ICAO) strategy, Improving



Air transport through the timing of its flights, and also contribution to the preservation of the environment in terms of emissions and noise reduction.

The Director General said that ACAC's strategy is to support Member States to provide air navigation services in accordance with the criteria set by the International Civil Aviation Organization (ICAO) in order to implement its global and regional plans to achieve efficient and effective shipping services.

As a specialized Arab organization aims to strengthen cooperation and coordination among Arab countries in the field of civil aviation and its development, our strategy is based on a number of axes, including achieving a unified Arab sky, a comprehensive air traffic management system, providing a safe, orderly and rapid flow of air traffic in the Arab airspace and increasing its absorptive capacity through a number of technical approaches. Air traffic and the establishment of continuous coordination mechanisms between air navigation service providers in the region; and the development of interoperable systems to ensure the emergence of harmonized navigation and reconnaissance systems / air traffic management systems in the Arab region.



2017 Regional Analysis

North American carriers: The strongest financial performance is being delivered by airlines in North America. Net post-tax profits will be the highest at \$18.1 billion next year, although down slightly from the \$20.3 billion expected in 2016. The net margin for the region's carriers is also expected to be the strongest at 8.5% with an average profit of \$19.58/passenger. In 2017 capacity offered by the region's carriers is expected to grow by 2.6%, slightly outpacing expected demand growth of 2.5%. Recent consolidation continues to underpin the region's strong profitability, even as the region faces upwards cost pressures which include the price of fuel.

European carriers: Airlines based in Europe are expected to post an aggregate net profit of \$5.6 billion in 2017 which is below the \$7.5 billion for 2016. Nonetheless, carriers there are forecast to generate a 2.9% net profit margin and a per passenger profit of \$5.65. There remains a significant gap between the performance of the region's carriers and the performance of North American ones. Capacity in 2017 is expected to grow by 4.3%, ahead of demand growth which is forecast at 4.0%. The region is subject to intense competition and hampered by high costs, onerous regulation and high taxes. And terrorist threats remain a real risk, even if confidence is starting to return after the tragic incidents in recent times.

Asia-Pacific carriers: Airlines in the Asia-Pacific region are expected to generate a net profit of \$6.3 billion in 2017 (down from \$7.3 billion in 2016) for a net margin of 2.9%. On a per passenger basis average profits are anticipated to be \$4.44. Capacity offered by the region's carriers is forecast to grow by 7.6%, ahead of a forecast growth in demand of 7.0%. Improved cargo performance is expected to offset rising fuel prices for many of the region's airlines. The expansion of new model airlines and progressive liberalization in the region is intensifying already strong competition. In addition profitability varies widely across the region.

Middle Eastern carriers: Middle Eastern airlines are forecast to generate a net profit of \$0.3 billion for a net margin of 0.5% and an average profit per passenger of \$1.56. This is below the \$900 million profit expected in 2016. Average yields for the region's carriers are low but unit costs are even lower, partly driven by the strong capacity expansion, forecast at 10.1% this year, ahead of expected demand growth of 9.0%. Threats are emerging to the success story of the Gulf carriers, including increases in airport charges across the Gulf States and growing air traffic management delays.

Latin American carriers: Latin American airlines are expected to post a net profit of \$200 million, which is slightly lower than the \$300 million forecast for 2016. Profit per passenger is expected to be \$0.76 with a net profit margin of 0.7%. Capacity offered by the region's carriers is forecast to grow by 4.8% which

is ahead of expected demand growth of 4.0%. Despite some signs of improvement in the region's currencies and economic prospects, operating conditions remain challenging, with infrastructure deficiencies, high taxes, and a growing regulatory burden across the continent. Venezuela continues to block the repatriation of some \$3.8 billion of industry funds in contravention of international obligations.

African carriers: Carriers in Africa are expected to deliver the weakest financial performance with a net loss of \$800 million (broadly unchanged from 2016). For each passenger flown this amounts to an average loss of \$9.97. Capacity in 2017 is expected to grow by 4.7%, ahead of 4.5% demand growth. The region's weak performance is being driven by regional conflict and the impact of low commodity prices.

2016

2016 will be a record year for industry profitability. The expected net profit of \$35.6 billion is slightly ahead of the \$35.3 billion recorded in 2015, as is the 5.1% net profit margin (slightly ahead of the 4.9% recorded for 2015).

The modest revision from previous expectations largely is owing to two factors:

- Slower global GDP growth: 2.2%, which was below mid-year expectations of 2.3% growth.
- Non-fuel unit costs increased by 2.0% in 2016.

The Business of Freedom

"Air transport is the business of freedom. The safe and efficient global movement of goods and people is a positive force in our world. Aviation's success betters peoples' lives by creating economic opportunity and supporting global understanding. We must stand firm in the face of any rhetoric that would put limits on aviation's future success," said de Juniac.

Some key indicators of the strength of global connectivity include:

- The average return airfare in 2017 is expected to be \$351 (2015 dollars), which is 63% below 1995 levels.
- Average air freight rates in 2017 are expected to be \$1.48/kg (2015 dollars) which is a 68% fall on 1995 levels.
- The number of unique city pairs served by aviation grew to 18,429 in 2016, a 92% increase on 1995.
- The value of trade carried by air transport in 2017 is expected to be \$5.7 trillion, a 4.9% increase on 2015. Air cargo accounts for around 35% of the total value of goods traded globally.
- The global spend on tourism enabled by air transport is expected to grow by 5.1% in 2017 to \$681 billion.
- Supply chain jobs supported by aviation are expected to grow by 3.4% in 2017 to some 69.7 million worldwide.
- Airlines are expected to take delivery of some 1,700 new aircraft in 2017, around half of which will replace older and less fuel-efficient aircraft. This will expand the global commercial fleet by 3.6% to 28,700.
- Airlines are expected to operate 38.4 million flights in 2017, up 4.9%.



Airline Profits in 2017



The International Air Transport Association (IATA) announced that it expects the global airline industry to make a net profit in 2017 of \$29.8 billion. On forecast total revenues of \$736 billion, that represents a 4.1% net profit margin. This will be the third consecutive year (and the third year in the industry's history) in which airlines will make a return on invested capital (7.9%) which is above the weighted average cost of capital (6.9%).

IATA revised slightly downward its outlook for 2016 airline industry profitability to \$35.6 billion (from the June projection of \$39.4 billion) owing to slower global GDP growth and rising costs. This will still be the highest absolute profit generated by the airline industry and the highest net profit margin (5.1%).

"Airlines continue to deliver strong results. This year we expect a record net profit of \$35.6 billion. Even though conditions in 2017 will be more difficult with rising oil prices, we see the industry earning \$29.8 billion. That's a very soft landing and safely in profitable territory. These three years are the best performance in the industry's history—irrespective of the many uncertainties we face. Indeed, risks are abundant—political, economic and security among them. And controlling costs is still a constant battle in our hyper-competitive industry," said Alexandre de Juniac, IATA's Director General and CEO. "We need to put this into perspective. Record profits for airlines means earning more than our cost of capital. For most other businesses that would be considered a normal level of return to investors. But three years of sustainable profits is a first for the airline industry. And after many years of hard work in restructuring and

re-engineering the business the industry is also more resilient. We should also recognize that profits are not evenly spread with the strongest performance concentrated in North America," said de Juniac.

2017 While airline industry profits are expected to have reached a cyclical peak in 2016 of \$35.6 billion, a soft landing in profitable territory is expected in 2017 with a net profit of \$29.8 billion. 2017 is expected to be the eighth year in a row of aggregate airline profitability, illustrating the resilience to shocks that have been built into the industry structure. On average, airlines will retain \$7.54 for every passenger carried. Expected higher oil prices will have the biggest impact on the outlook for 2017. In 2016 oil prices averaged \$44.6/barrel (Brent) and this is forecast to increase to \$55.0 in 2017. This will push jet fuel prices from \$52.1/barrel (2016) to \$64.9/barrel (2017). Fuel is expected to account for 18.7% of the industry's cost structure in 2017, which is significantly below the recent peak of 33.2% in 2012-2013.

The demand stimulus from lower oil prices will taper off in 2017, slowing traffic growth to 5.1% (from 5.9% in 2016). Industry capacity expansion is also expected to slow to 5.6% (down from 6.2% in 2016). Capacity growth will still outstrip the increase in demand, thus lowering the global passenger load factor to 79.8% (from 80.2% in 2016).

The negative impact of a lower load factor is expected to be offset somewhat by a strengthening of global economic growth. World GDP is projected to expand by 2.5% in 2017 (up from 2.2% in 2016). Along with

structural changes in the industry, this is expected to help stabilize yields for both the cargo and passenger businesses. This is a welcome development as yields (calculated in dollar terms) have fallen each year since 2012.

There is some optimism over the prospects for the cargo business in 2017. The break in falling yields and a moderate uptick in demand (3.5%) will see cargo industry volumes reach a record high of 55.7 million tonnes (up from 53.9 million tonnes in 2016). Industry revenues are expected to rise slightly to \$49.4 billion (still well below the \$60 billion level of annual revenues experienced in 2010-2014). Trading conditions remain challenging. "Connectivity continues to set new records. We expect nearly 4 billion travelers and 55.7 million tonnes of cargo in the coming year. And almost 1% of global GDP is spent on air transport—some \$769 billion. Air transport has made the world more accessible than ever and it is a critical enabler of the global economy," said de Juniac.

"Governments, however, do not make aviation's work easy. The global tax bill has ballooned to \$123 billion. Over 60% of countries put visa barriers in the way of travel. And the total number of ticket taxes exceeds 230. Billions of dollars are wasted in direct costs and lost productivity as a result of inefficient infrastructure. These are only some of the hurdles which confront airlines. Our aim is to work in partnership to help governments better understand and fully maximize the social and economic benefits of efficient global air links," said de Juniac.



Nine (9) States have signed the letter of Intent related to the establishment of the MENA RSOO during the DGCA-MID/3 meeting held in Doha, Qatar, in April 2015 (Bahrain, Egypt, Jordan, Kuwait, Oman, Morocco, Qatar and Saudi Arabia). A Board composed of the Directors General of Civil Aviation of the member States would govern the MENA RSOO. With respect to the legal framework, the MENA-RSOO would be established on the basis of a Memorandum of Understanding (MOU). The RSOO Board may decide in the future to transition the MOU to a more formalized intergovernmental agreement or treaty, should there be a need. Saudi Arabia offered to host the MENA RSOO and provide financial and technical support for the first two years of operations (two safety Experts and one administrative employee in addition to the premises). The Summit agreed to the following Recommendation:

States and Stakeholders are encouraged to:

- **support the expeditious establishment of the MENA RSOO; and**
- **provide voluntary cash and/or in-kind contribution (seconded personnel, etc.)**

2- ACAC Regional Training Cooperation Initiative

The main objective of the ACAC Regional Training Cooperation Initiative is to enhance cooperation between the training Centres in the ACAC Area mainly to address the following:

- Users' needs and requirements;
- standardization of training development & delivery;
- standardization of curricula;
- capacity building;
- resources sharing; and
- mutual recognition of training and certification.

The ACAC Regional Training Cooperation Initiative was supported in principal by the Summit, which agreed to the following Recommendation:

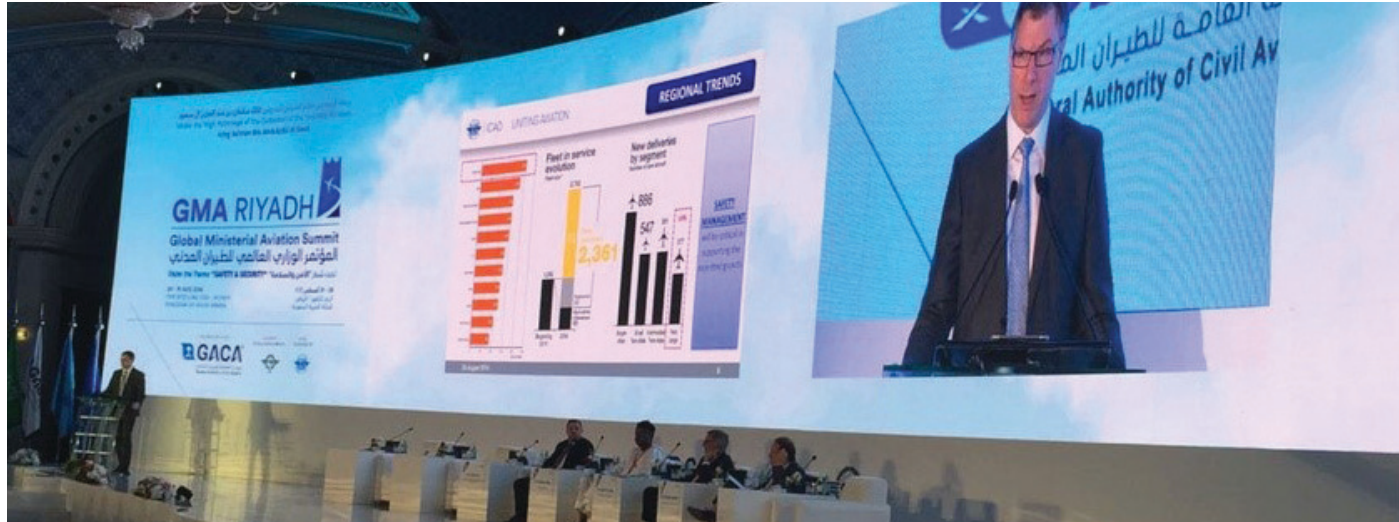
States and Stakeholders are encouraged to support the ACAC Regional Training Cooperation Initiative, which, inter-alia, would foster the mutual recognition of training and certification.

The GMA Summit ended with the signing of the Riyadh Declaration on Aviation Security and Facilitation in the ACAC and ICAO MID Region.

The Riyadh Declaration on Aviation Security and Facilitation in the ACAC and ICAO MID Region, which was adopted by the participating ministers, and Heads of Arab Delegations included six resolutions:

1. Adopt the Riyadh Declaration on Aviation Security and Facilitation in the ACAC and ICAO MID Regions;
2. Support, provide and make available needed resources for the development of a Regional SECFAL Plan, which aims to enhance aviation security and facilitation in the ACAC and ICAO MID Regions, and for the implementation of the Declaration;
3. Direct the ACAC Secretariat, in coordination with the ICAO Secretariat, to establish an effective monitoring, evaluation and reporting mechanism for this Declaration through the creation of a joint Steering Committee, including all stakeholders, which will establish and maintain a clear action plan with specific targets towards the establishment of a regional SECFAL Group.
4. Take the necessary steps to sign and ratify all international conventions on aviation security and facilitation, if not already done;
5. Incorporate the provisions of the Global Aviation Security Plan (GASeP) and the Global Facilitation Plan after their endorsement by ICAO's Assembly in the Regional SECFAL Plan; and
6. Encourage States that have not yet participated in the Cooperative Aviation Security Programme Middle East (CASP-MID) to do so as CASP-MID's role is foreseen to evolve in line with the formulation of a Regional SECFAL plan to foster collaboration among States and concerned stakeholders. The plan would include collaborative mechanisms on matters that are agreed globally such as information sharing and training in addition to matters specific to the Region, which will be identified by the Joint Steering Committee.

The Global Ministerial Aviation Summit (GMA) Saudi Arabia in Riyadh from 29 to 31 August 2016



Based on an initiative from Saudi Arabia, the Global Ministerial Aviation Summit (GMA) was hosted by Saudi Arabia, in Riyadh from 29 to 31 August 2016. The Summit provided an opportunity for the exchange of information, experience, benchmarking and lessons learned related to regional projects that were implemented in different regions. It provided also a platform for presenting the current and future top priority regional projects aiming at enhancing safety and efficiency of air navigation in the region.

The main objectives of the Summit were to:

- exchange global best practices towards enhancing safety and security in a cooperative manner;
- ensure alignment of vision on safety and security issues among the States of the region;
- promote the effective use of regional resources;
- encourage and support regional initiatives in coordination with other States and regional and international organizations;
- establish effective means of regional cooperation;
- promote the sharing of security information to mitigate security risks; and
- overcome the identified safety and security challenges.

The following regional initiatives/projects presented to the Summit have been coordinated with States and regional and international organizations:

- ARNOP (ATS Route Network Optimization Project);
- MID FPP (MID Region Flight Procedure Programme);
- MENA RSOO (Middle East and North Africa Regional Safety Oversight Organization);
- ICAO MID NCLB Activities for 2017;
- Agency for Flight Checks and Collection of Air Navigation Charges; and
- ACAC Regional Training Cooperation Initiative

ACAC presented the two following initiatives:

1. MENA RSOO (Middle East and North Africa Regional Safety Oversight Organization)

The MENA RSOO is a joint project between ACAC and ICAO. Based on a study carried out in 2015, the primary objective of MENA RSOO would be to assist its member States to develop and implement State Safety Programme (SSP). The MENA RSOO would also, on the demand of individual States, provide assistance to improve States' safety oversight capabilities. The RSOO should perform its duties and functions within the framework of the GASP and should be fully aligned with the RASGs' priorities and objectives.

Other

Assistance and Capacity-building:

- Endorsement of the continuation of the No Country Left Behind (NLCB) initiative

UN Sustainable Development Goals

- Encourage States to contribute to achieving the SDGs through the implementation of ICAO Strategic Objectives and work programmes.
- Direct ICAO to further assist its Member States in enhancing their air transport systems and ensure that no country is left behind so that all can foster sustainable development and benefit from improved air connectivity.

Next Generation of Aviation Professionals

- Endorsed the Next Generation of Aviation Professionals (NGAP) Programme and highlighted the work of ICAO to create greater awareness of the impending shortages of personnel, promote gender equality in aviation and assist the global aviation community in attracting, educating and retaining skilled personnel.

Accident Victims

- Recognize Council's adoption of Amendment 25 to Annex 9 — Facilitation (12 June 2015), which includes a provision for States to establish legislation, regulations and/or policies in support of assistance to aircraft accident victims and their families.

Technical Assistance

- Endorsement that that ICAO continue its work on the development and implementation of technical assistance under the respective Strategic Objectives, in partnership with States, international and regional organizations, and industry.

Technical Cooperation

- Recognition that the ICAO Technical Cooperation Programme continues to be a permanent priority activity of the organization; and one of the main instruments of ICAO to support States in remedying deficiencies and implementing improvements in the field of civil aviation.

Composition of ICAO Council and Air Navigation Commission

- Agreement to amend Article 50 (a) of the Chicago Convention to increase the membership of the ICAO Council from 36 to 40 States.
- Agreement to amend Article 56 of the Chicago Convention to increase the membership of the Air Navigation Commission from 19 to 21 States.



Economic Development of Air Transport

Acknowledgement of need to consider a new ICAO Global Air Transport Plan.

Endorsement of action plan for the finalization of the international agreements being developed by ICAO for the liberalization of market access, air cargo and air carrier ownership and control.

Endorsement of the action plan for further customization of long term traffic forecasts for global and regional forecasts for aviation personnel (Doc 9956) to meet the requirements of the ICAO Next Generation Aviation Professional (NGAP) programme.

Promote the strengthening of partnerships in the area of data sharing and analysis with the UN, its agencies, international, regional organizations and academia to increasing financing and investments for the development of air transport activities.

Increased awareness and promotion of various updated policy guidance and tools.

Increased awareness and promotion of the ICAO long-term vision for air transport liberalization and core principles on consumer protection.

Increased awareness and promotion of various tools and analysis jointly developed by partners.



Environmental Protection

Endorsement of a global market-based measure (GMBM), the first-ever market-based measure adopted by an entire industry sector.

Recognition of the ongoing work to develop a new supersonic noise Standard for future aircraft, and that the possible certification of a supersonic aeroplane in the 2020-2025 timeframe.

Recognition of the development of a new non-volatile Particulate Matter (nvPM) emissions Standard for all turbofan and turbojet aircraft with rated thrust greater

than 26.7kN (first-ever).

Support for the ICAO aspirational goals on CO₂ emissions reduction and recognition of progress on all elements of the Basket of Measures

Recognition of the development of a new global CO₂ emissions certification Standard for New Type and In-production aeroplanes (first-ever).

Welcome the partnership agreement between ICAO and ACI that focuses on various cooperative initiatives for greener airports.

Recognition of significant achievements in assisting States to develop their State action plans for CO₂ emissions reduction, leading to the submission of 101 State plans to ICAO

Request for advancing on emerging issues such as: environmental aspects of aircraft end-of-life (e.g. aircraft recycling); and climate change risk assessment on international aviation, including identification of adaptation measures

Air Navigation Capacity and Efficiency

Endorsed the Fifth Edition of the ICAO Global Air Navigation Plan (GANP) as the strategic direction for ICAO's technical work programme in air navigation. Additions to the current version include:

- ATM Logical Architecture.
- Notion of 'minimum path'.
- Performance-based approach.
- Financial aspects (MDWG).
- Urged States to continue PBN implementation



Look ahead : proposed topics for the 2018 ICAO 13th Air navigation Conference:

- Convergence on the next generation of Datacom
- Agreement on the system architecture for a Global SWIM
- Introduction of the Basic Building Blocks for the GANP (BBBGs)
- Introduction of the business case templates for the individual ASBU modules for Block 1 and their associated influence diagrams
- Agreement on the Air navigation Capacity and Efficiency Indicators
- Consolidation of the work programme required for Block 2
- Development of a new ASBU Block 4

Security & Facilitation

Endorsement to commence development of the ICAO Global Aviation Security Plan, which will provide direction to all entities involved in AVSEC enhancement, with focus on internationally agreed goals and targets.

Endorsement of the following as ICAO's AVSEC and FAL key priorities for the coming triennium:

New and evolving threats, including cybersecurity, landside security and insider threats.

Technical assistance and strengthened regional coordination.

Adoption of the first-ever cybersecurity resolution, which stresses the importance of information sharing and coordination across civil aviation safety and security fields of expertise to address this important area of risk.

Priorities of the FAL Programme and activities for 2017-2019 triennium.

The ICAO Traveller Identification Programme (TRIP) Strategy, including travel documents, the ICAO Public Key Directory (PKD), and the provision of related assistance and training to States.

Continued support for the Universal Security Audit Programme Continuous Monitoring Approach, including by seconding short- and long-term experts and by participating in training courses and regional seminars.

Support for the creation of a Comprehensive Regional Implementation Plan for Aviation Security and Facilitation (SECFAL) in the Middle Eastern Region and continued support for the existing plan, AFI SECFAL, in Africa.

ICAO Assembly achieves historic consensus on sustainable future for global civil aviation



More than 2,200 delegates from 185 Member States, non-Member States and 56 observer delegations to ICAO's 39th Assembly Montreal (27 septembre – 7 octobre 2016) ICAO's Member States concluded the UN aviation agency's landmark 39th Assembly, delivering an historic

agreement on a new global market-based measure (GMBM) to offset CO2 emissions from international flights and a comprehensive roadmap for the sustainable future of international aviation.

They also showed their clear appreciation and support for ICAO's recent reprioritization on assistance and capacity-building under its No Country Left Behind strategy, aided by more intensive global partnerships and resource mobilization.

Other decisions of note included agreement to amend the Chicago Convention to increase the number of States on ICAO's Governing Council and its supporting Air Navigation Commission.

ICAO 39th Assembly – Summary of Main Conclusions

Safety

- Endorsement of the ICAO Global Aviation Safety Plan (GASP) as the strategic direction for ICAO's technical work programme in air navigation:

- New edition maintains objectives from previous, focused on effective safety oversight for States and safety management for operators. GASP objectives going forward will be to:

- Continue to work on Safety Management System (SMS) implementation.

- Work with State regulators on State Safety Programme implementation activities, including safety performance measurement.

- Develop safety performance indicators and continue evolution toward predictive risk management once SMS implementation is complete.

- Endorsement of continuation of ICAO's Comprehensive Regional Implementation Plan for Aviation Safety in Africa (AFI Plan) activities beyond 2016, and within the work programmes of the regional offices, as well as its expansion to cover all safety areas.

- Noted and appreciated ICAO's progress on items resolved at the last ICAO High Level Safety Conference (2015).

- Endorsement of an ICAO strategy on emergency preparedness and response.

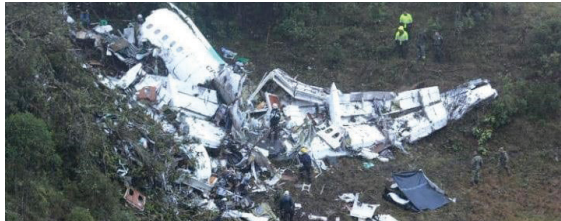
Noteworthy Extra:

- First Council Presidents Certificates for Safety Audit performance improvement were presented during the opening ceremonies to 14 objectively selected States.

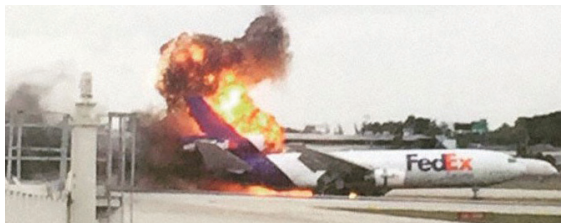




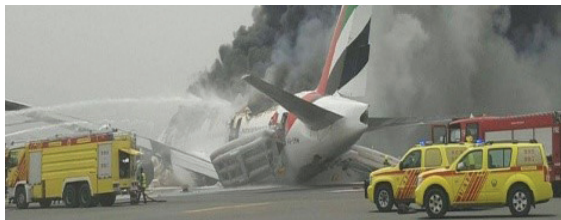
Date : 7th December, 2016
Airline : Pakistan International Airlines
Aircraft : ATR 42-500
Location : Islamabad, Pakistan
Fatalities : 48:48



Date : 28th November, 2016
Airline : LaMia Bolivia
Aircraft : Avro RJ85
Location : Medellin, Colombia
Fatalities : 71:77



Date : 28th October, 2016
Airline : FedEx
Aircraft : MD-10-10F
Location : Fort Lauderdale, FL, USA
Fatalities : 0:2



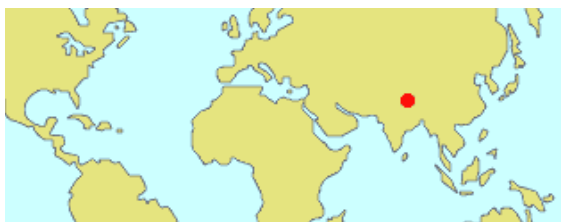
Date : 3rd August, 2016
Airline : Emirates Airline
Aircraft : Boeing 777-31H
Location : Dubai, United Arab Emirates
Fatalities : 0:300 + 1



Date : 19th May, 2016
Airline : Egyptair
Aircraft : Airbus A320-232
Location : Off Alexandria, Egypt
Fatalities : 66:66



Date : 19th March, 2016
Airline : Flydubai
Aircraft : Boeing 737-8KN
Location : Rostov on Don, Russia
Fatalities : 62:62



Date : 24th February, 2016
Airline : Tara Air
Aircraft : DHC-6 Twin Otter 400
Location : Dana, Nepal
Fatalities : 23:23



Latest Plane Accident

10 latest Airplane Crashes

This section present the 10 latest airplane crashes matching all the following criteria:

- The accident involves at least one public transport airplane. A flight is considered as public transport when it carries, from point A to point B, passengers or cargo for commercial purposes. Public transport operators must hold a national air operator's certificate and an operating licence.
- The accident involves at least one airplane having a maximum take off weight equal or more

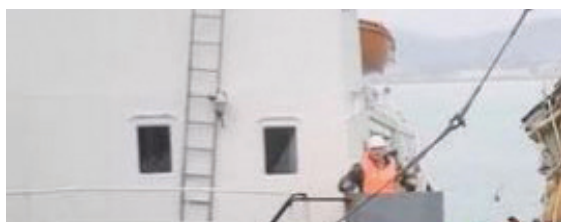
than 12,000 lb (5,7 tons). This corresponds to the definition of a large aeroplane in the sense of the civil aviation regulation. Airplanes in this category comply with more stringent regulations.

- The accident resulted in a hull loss of at least one public transport airplane. Hull loss means the airplane is damage beyond repairs.

A few events presented here may not match with those criteria, such as relevant events of flight tests aircraft, or military transport planes.



Date : 16th January, 2017
 Airline : ACT Airlines
 Aircraft : Boeing 747-412F
 Location : Bishkek, Kyrgyzstan
 Fatalities : 4:4 + 35



Date : 25th December, 2016
 Airline : Russian Air Force
 Aircraft : Tupolev TU-154B-2
 Location : Off Sochi, Russia
 Fatalities : 92:92



Date : 20th December, 2016
 Airline : Aerosucre Colombia
 Aircraft : Boeing 727-2J0F
 Location : Puerto Carreño, Colombia
 Fatalities : 5:6

Security increasing priority for tech investments by World's Airports



Airports are placing a higher priority on IT investments for passenger and airport security with 50% rating it a high priority, up from 37% last year.

This is according to the 2016 Airport IT Trends Survey, the extensive annual study of IT trends within the global airport industry co-sponsored by SITA (www.SITA.aero) and Airports Council International (ACI), in association with Airline Business.

For many airports, the investment focus has shifted to security in the wake of heightened regional tensions, some of which directly target air travel. While investment in passenger processing technology still ranks the number one priority for airports, it has dropped from 73% in 2015 to 59% this year as security rises in priority.

The survey shows that self-service and mobile dominate the airport landscape. This year for the first time SITA's research indicates the majority of airports worldwide provide self-service check-in for both passengers and bags. Looking ahead self-service will continue to dominate with two-thirds of airports planning major IT investments in this area. The growing influence of mobile is also evident with nearly every airport worldwide (90%) undertaking either a major program or a trial project related to mobile services and 74% trialing or piloting context-aware and location-based technology in the next five years.

MatthysSerfontein, SITA vice president, airport solutions, said: "The technology trends at airports reflect the changing world. Investments to support passenger and airport security are up while the increasing demands of the connected traveler for self-service and mobile services are also being met.

"This year we see a shift where airports are also looking to technology to generate non-aeronautical revenue. By 2019, 84% hope to make money by enabling the purchase of airport services through their mobile app. And there is also a clear trend to provide hybrid public Wi-Fi services that combine the convenience of limited free Wi-Fi with commercial offerings. Over the next three years the proportion of airports planning to offer unrestricted free

Wi-Fi will drop from 74% to 54%. This change is mainly driven by airports in North America and the Middle East." Using kiosks for services beyond check-in and bag drop to generate revenue will also appear at the world's airports. Today a very small number of airports have kiosks that allow passengers to download digital content, such as the latest films, before they board the flight but by 2019, 30% plan to do so. By that time 42% also expect to have kiosks that enable sales transactions.

SITA's research takes a look further into the airport's digital transformation exploring areas such as wearables, biometrics, robotics and context-aware services and how airports plan to use these innovative technologies over the next five to ten years. In the light of the increased focus on security it is not surprising that interest in biometric technology, which supports fast and secure passenger processing, is high. More than one third of airports will invest in single biometric travel token projects in the next five years jumping to the majority (52%) within the decade. These findings are from the 13th annual SITA Airport IT Trends and reflect the views of more than 225 airports who together manage 36% of the global traffic or 2.3 billion passengers. This year 50% of survey respondents came from airports within the Top 100 in terms of revenue.

Middle East airport project now worth than \$100bn

More than \$100bn-worth of airport projects are underway and planned across the Middle East, according to the Aviation and Airports 2016 report from business intelligence service MEED.

The report says the projects are intended to address a capacity gap as regional airport passenger volumes outstripped capacity by 11 per cent last year. The projects will provide an additional capacity of 400 million passengers a year across the region's airports over the next 10 to 20 years.

The new and expanded airports, including the Muscat International, Midfield Terminal Complex (Abu Dhabi), King Abdulaziz International (Jeddah) and the new passenger terminal at Bahrain International, are expected to be completed between the end of 2016 and 2020.

"The largest potential for contracting and sub-contracting companies are expected to come from the construction of

the next phase of Al-Maktoum International in Dubai, the further expansion of Jeddah airport, Hamad International airport expansion, and the upgrade of airports in Iran," said MEED.

"Travel demand, as reflected by double-digit average annual growth in most airports' passenger volumes since 2010, and the overall economic expansion programmes prior to the oil price decline have fuelled the rapid expansion in aircraft fleet and airport capacity. Going forward, the staging of global events such as the Dubai Expo 2020 and 2022 FIFA World Cup in Qatar are also expected to boost the region's profile as a travel and tourism destination."

The report also says the projected increase in passenger traffic will necessitate new airplanes. The report says close to 1,300 aircraft worth an estimated \$345bn are on order and pending delivery from Middle Eastern airlines.



"While Dubai's Emirates Airline, Abu Dhabi's Etihad Airways and Qatar Airways lead the region in terms of the value of on-order planes, most of the smaller airlines have put in place restructuring programmes to enable them to contribute to the expansion of each state's economy in view of lower oil income and increased urgency to diversify their economies away from oil," said MEED.

However, the report warns that despite sterling growth

in recent years, there are early signs that growth in the region's aviation sector could potentially slacken as the global economy slows and drags travel demand along with it. "Other threats include political instability in many parts of the region, lack of state funding for future projects, as well as limited airspace allocation.

These threats require adjustment in policies as well as a concerted effort between government and private stakeholders across the region.



Dubai airport remains world's busiest for international traffic despite slower 2016 growth

Dubai International expects to receive 89 million passengers in 2017 after last year retaining its status as the world's busiest airport for international passengers. About 83.6 million people passed through the airport last year, up by 7.2 per cent on 2015, according to operator Dubai Airports. The airport «is closing the gap on Atlanta and Beijing for the top spot in overall traffic», said Paul Griffiths, Dubai Airports' chief executive. Atlanta is the world's busiest airport, with last year's figure expected to be 100 million passengers. The DXB Plus programme, a series of initiatives and technologies to be introduced at the airport, aims to catapult Dubai to the top aviation hub with 118 million passengers at Dubai International in 2023. But congestion could challenge that ambition. «The UAE simply has to raise the commercial air space capacity to allow further growth and reduce congestion,» said Saj Ahmad, an analyst at StrategicAero Research in London. «Alleviation is key, otherwise the rate of growth could slow down as passengers seek other less congested transit points.» New airlines, including Nepal Airlines and Rossiya, an Aeroflot Group carrier, touched down at the airport last year while existing airlines such as flydubai and

Emirates added 11 passenger destinations. India was the airport's single largest destination country last year, spurred by capacity increase and new services from Spice Jet, Jet Airways and Air India. About 11.44 million passengers on routes to India passed through the airport, up 10.1 per cent compared to 2015. Saudi Arabia was the second busiest route with 6.08 million passengers going to the country from Dubai International, up 11.3 per cent from 2015, followed by the UK at 6.06 million passengers, up by 6.7 per cent. London, Doha and Mumbai were the top destination choices from Dubai International. The number of passengers from eastern Europe showed the steepest rise, at 17.5 per cent, followed by Asia and the Indian subcontinent. Cargo volumes improved in the last quarter with the ground staff handling a total of 2.59 million tonnes in freight last year, up 3.4 per cent compared with the previous year. In December, the airport recorded 230,122 tonnes of cargo, an increase of 5.4 per cent year-on-year. About 7.7 million passengers passed through the airport last month, up by 9.3 per cent year-on-year. August was the busiest month last year with 7.72 million passengers.



ICAO EUR/NAT Office and ACAC Global Air Navigation Plan (GANP) and Aviation System Block Upgrade (ASBU) Symposium 2016



The Joint ACAC/ICAO EUR/NAT Global Air Navigation Plan (GANP) and Aviation System Block Upgrade (ASBU) Symposium 2016 was successfully held at the Cercle National de l'Armée Beni Messous Algiers, Algeria, from 04 to 06 September 2016.

The Symposium was attended by a total of Eighty nine (89) participants from Six (06) ACAC States (Tunisia, Algeria, Egypt, Saudi Arabia and Sudan), Six (06) Organizations (ACAC, CANSO, ICAO, EUROCONTROL, IFALPA, IFATCA) and four (04) Airlines (Air Algerie, Tassili air lines, Royal Air Maroc, Air Express).

The main objective of the Symposium is to expedite

the ASBU Block 0 implementation in the ACAC Region with a focus on the North African States accredited to the ICAO EUR/NAT Office (Algeria, Morocco and Tunisia) by providing necessary assistance and foster the involvement and collaboration of all concerned stakeholders (Regulators, Air Navigation Service Providers, Aerodrome Operators, Aircraft Operators, International Organizations and Industry). The Symposium offers an opportunity whereby all air navigation stakeholders work together towards harmonized ASBU implementation activities across States and Regions.

The participants discussed the regional Air Navigation priorities and targets incorporating not only the needs of airspace users, the different regional technology/ infrastructure baselines, but also the interoperability of air navigation systems, major traffic flows and cost-effectiveness considerations. The Symposium also helps participants to better understand their roles/ tasks/ responsibilities in the implementation of the ASBU modules. A specific training session on the Environmental State Action Plans was also part of the Symposium.

6th IFATSEA Africa Regional Meeting, Hammamet, Tunisia, 15 to 17 September 2016

On behalf of Mr. Mohamed Ibrahim Ahmed Sherif, ACAC Director General, Mr. Mohamed Rejeb, Air Navigation and Air Safety Expert represented ACAC at the 6th IFATSEA Africa Regional Meeting organized/hosted by the "Association Tunisienne des Electroniciens de la Navigation Aérienne" (ATENA), which is a member of the International Federation of Air Traffic Safety Electronics Associations (IFATSEA), under the auspices of the "Office de l'Aviation Civile et des Aéroports" (OACA) and the DGCA Tunisia/Ministry of Transport. The meeting addressed mainly, the following subjects:

- Introduction to the new ATSEP Training Manual
- ATSEP in Safety Management System & its impact on Safe Sky
- ATSEPs training – An essential factor to safe sky
- ATSEP responsibilities and training
- ATNS-ATA of South Africa experience
- The Just Culture – An enabler to maintaining a safe sky.



THIRD MID REGIONAL COORDINATION MEETING (MID RCM/3)



The Third MID Regional Coordination Meeting (MID RCM/3) was held at the Golden Tulip Hotel, Casablanca, Morocco, on 1 December 2016. Nine (09) participants attended the meeting from 5 organizations: AACO, ACAC, CANSO, IATA and ICAO.

The meeting was opened by Mr. Mohamed Rahma, ICAO Regional Director, Middle East Office, who welcomed the participants to Casablanca and thanked ACAC and in particular the Director General, Eng. Mohamed Ibrahim Sherif, for hosting the MID RCM/3 and for the warm welcome and excellent

hospitality.

The objective of the meeting is to strengthen the cooperation between the different Organizations in the Region, facilitate coordination of civil aviation activities and avoid duplication of efforts. The MID RCM meetings provide a forum to discuss any issue pertaining to civil aviation, openly and frankly and facilitates bilateral and regional cooperation in areas of common interest, in order to improve coordination of civil aviation activities in the Region and join efforts for the enhancement of safety, air navigation capacity and efficiency, security and reduction of CO₂ emissions.

A joint meeting between the Arab Civil Aviation Commission (ACAC) and Airports Authority of India (AAI) and Indian Space Research Organisation (ISRO-GAGAN) Bangalore-India- 17 -19 October 2016



A delegation from the Arab Civil Aviation Commission (ACAC) had a visit to GPS Aided GEO Augmented Navigation (GAGAN) facilities during the period 17-19 October 2016 Bangalore- India. The aim of the visit is to:

- establish the first contact with Airports Authority of India (AAI) and Indian Space Research Organisation (ISRO) in India,
- have the firsthand knowledge about GAGAN System and its evolution
- discuss about the possibility of extending the GAGAN service in the ACAC region, and;
- Initiate the future cooperation between India and ACAC in the field of Air Navigation.



This initiative aims at addressing the challenges faced by the Arab Countries to achieve sustainable development. It asserts the commitment of the Arab countries to implement Agenda 21 and the development objectives included in the Millennium Declaration and the outcome of the World Summit on Sustainable Development, taking into consideration the principle of common but differentiated responsibility. The initiative seeks to enhance the participation of the Arab countries with the aim of strengthening their efforts in realizing sustainable development, particularly in the light of globalization and its impacts, as well as finding a mechanism for financing the programs for environmental protection and sustainable development.

The initiative is considered as a framework for the implementation of programs and activities using the available resources in the Arab countries, in the relevant Arab regional and international organizations, and in the Arab regional and international financial institutions. The initiative will also be implemented through building partnerships with the other regions, groups and international organizations and institutions, as part of the international framework for achieving sustainable development, and with the involvement of all the stakeholders at the national and regional level, particularly Civil Society, including the media.

The initiative covers the following areas:

-Peace and Security

-Institutional Framework

-Poverty Alleviation

-Population and Health

-Education, Awareness, Scientific Research, & Technology Transfer

-Resources Management

-Production and Consumption

-Globalization, Trade and Investment

The Arab Initiative calls for the support of partnership initiatives between developing countries, as called for in the Joint AMCEN/CAMRE Declaration on Sustainable Development (Cairo 2002), between industrial and developing countries and between the states and the organizations of Civil Society and the private sector. Those partnerships are to be fair and not selective and should not include political or economic conditions.

The establishment of a program of action for this Initiative is to be based on the provisions of the Jeddah Declaration on the Islamic Perspective for Environment (2002), the Abu Dhabi Declaration on Perspectives of Arab Environmental Action (2001), the Oman Declaration on Environment and Sustainable Development (2001), the Abu Dhabi Declaration for Agricultural Development and Combating Desertification, the General Framework of Islamic Agenda for Sustainable Development (2002), and the outcome of the Amman International Forum on Environment and Sustainable Development (2001). It will also take into consideration the outcome of the relevant international and regional conferences and symposiums, such as the Dubai Declaration on the Integrated Management of Water Resources in Arid Zones (2002) and the Muscat Declaration of the Oman International Conference for the Development and Management of Watercourses (2002).

Priority is given to three areas in the implementation process, with projects currently being identified in cooperation with the relevant Arab and regional organizations under the program on the integrated management of water resources, the program on land deterioration and combating desertification and the program on the integrated management of coastal zones and marine resources. The three programs and projects will be ready for adoption by the regional mechanisms at the end of October 2002.



The Arab league organization holds a forum for Arab specialized Organization share and support the Sustainable Development plan

The General Secretariat of the League of Arab States (the Department of Sustainable Development, International Cooperation Department of Arab Organizations and Arab Federations), in collaboration with the Arab Academy for Science, Technology and Maritime Transport and the Arab Organization for Administrative Development, will hold a «Forum of Specialized Arab Organizations to Support the Implementation of the Sustainable Development Plan 2030».

This comes on the sidelines of the Economic and Social Council meetings, on 13-14 February 2017 at the headquarters of General Secretariat, in the presence of His Excellency the Secretary General of the League and the participation of the General managers gentlemen specialized Arab organizations as well as the focal points of contact involved in the areas of sustainable development in Arab specialized organizations.

The meeting comes in line with the pursuit of the league of Arab states towards building a strong Arab team works to achieve the seventeen goals of sustainable development and economic, social and environmental dimensions of the three.



Arab league Sustainable Development Initiative

Since the Rio Summit, major accomplishments have been made in the Arab Region towards the achievement of sustainable development, particularly in the areas of education, health and improved standards of living. However, a number of obstacles continue to face the Arab countries in the long-term implementation of sustainable development. Examples are the absence of peace and security, the continuation of foreign occupation in some Arab lands, poverty, illiteracy, population growth, the debt burden, the arid nature of the region, the scarcity of water resources and limited agricultural land, the moderate capabilities of the academic and research centers, in addition to the relatively recent experience of Civil Society.

Based on the Ministerial Declaration on Sustainable Development issued in Cairo on 25 October 2001, the League

of Arab States adopted a comprehensive regional approach, through the Council of Arab Ministers Responsible for the Environment and other specialized Ministerial Councils and in cooperation with international, regional and Arab organizations. This approach aims at developing a regional program for sustainable development. The League of Arab States looks towards the international community to assist the Arab countries to face the challenges and the obstacles that exist in the region. The League of Arab States welcomes the readiness expressed by the international community to activate the implementation of Agenda 21, the development objectives included in the Millennium Declaration and the outcome of the World Summit on Sustainable Development.



PAL-V Flying Cars Now for Sale



If you're in the market for a new vehicle but still can't quite decide whether you want to make your morning commute by land or by air, PAL-V has some good news for you.

The Dutch flying car developer announced this week that the Liberty, its three-wheel gyrocopter, is now for sale, with first deliveries expected by the end of 2018.

The Liberty, which has been in development for more than 15 years and made its first flight in April 2012, features a unique Rotax engine-based dual-propulsion drivetrain. In drive mode, the propeller tucks into the rear of the vehicle and the rotors fold and store on top. PAL-V says the Liberty can reach 100 mph on the ground and can be switched between driving mode and flying mode in a matter of 5 to 10 minutes.

Once in flight mode, pilots must take off from an airstrip or airfield — not the road — in accordance with regulations. The Liberty has a takeoff roll of 590 feet and a maximum operating altitude of 11,480 feet.

The standard Liberty Sport model starts at \$399,000. The Pioneer Edition,

which comes with added options and is limited to 90 vehicles, costs \$599,000. Both come with introductory training lessons and power heating, according to PAL-V's website. Operators need a gyroplane pilot's license to fly the vehicle.



Hamad International Airport Ranked Among the Top 3 Airports in the World

Hamad International Airport, was announced yesterday as the third best international airport in the world by Conde Nast Traveler following the results of its 29th annual Readers' Choice Awards. Engr. Badr Mohammed Al Meer, Chief Operating Officer of Hamad International Airport, stated: «It is a great pleasure to be acknowledged among the best 3 airports in the world, especially as we were selected by travelers who have experienced our airport first hand. It is wonderful to hear that global travelers appreciate the world-class experience that we have created so that they can enjoy a seamless journey through our airport. We will continue working to fulfil our passengers' expectations and, together with our partners, ensure that Hamad International Airport remains among the world's best.» Hamad International Airport opened in 2014, and remains one of the most technologically advanced airports in the world. Located conveniently within six hours of 80 percent of the world's population, HIA-Qatar is rapidly becoming a preferred global transfer hub. HIA is an award-winning airport with services and facilities that include Qatar Duty Free, a premium shopping emporium with more than

40,000 square metres of combined retail and dining with more than 70 boutiques and 30 cafes and restaurants. HIA-Qatar also boasts an airside hotel, two airside squash courts, a gym, a 25-metre swimming pool and spa, all within easy reach of the departure gates. The airport also features two runways with dual capacity, one of the largest free span maintenance hangars in the world, a cutting-edge two-storey cargo facility and one of the world's largest self-contained catering facilities. The Conde Nast Traveler Readers' Choice Awards are the longest-running and most prestigious recognition of excellence in the travel industry and are commonly known as «the best of the best of travel.» Under Editor in Chief Pilar Guzman, the Readers' Choice Awards have become more selective and specific to the passions that inspire today's travelers. The Readers' Choice Awards are announced in the November issue of Conde Nast Traveler, on newsstands nationwide on 25 October, 2016.





Iata conference approves ONE Order standard



The International Air Transport Association (IATA)

announced that the Passenger Services Conference (PSC) adopted a resolution on a standard for the ONE Order initiative, a move to simplify airline order management, including the delivery, fulfilment and accounting processes related to airline products and services. It will leverage the data communication

advances from the New Distribution Capability. For passengers, ONE Order will mean the gradual disappearance of multiple reservation records in favour of one document and a single order number. "ONE Order will eliminate the need for passengers to juggle different reference numbers and documents along their journeys. With ONE Order, the only thing that passengers will need to be instantly recognised is their order number. It will greatly simplify the passenger experience and remove one of the hassles of travel—trying to find the correct document or number when dealing with an itinerary change or a travel disruption," said Aleks Popovich, IATA's senior vice president, Financial and Distribution Services. The fundamental objective of ONE Order is to replace multiple rigid and paper-based booking, ticketing, delivery and accounting methods with a standard

order management process based on a single customer order record that includes all the data: customer details, order item(s) including the air ticket and additional products and services, payment, billing and fulfillment status information. The role of the Resolution is to put in place the framework for the industry to work with a single order, replacing a reservation and separate accountable documents (e-ticket and electronic miscellaneous document covering things such as ancillary products) as is the case today. "Full adoption of ONE Order is a multi-year, multi-stage process that will engage many participants in the travel value chain including airlines, travel agents, global distribution systems, passenger service system suppliers, airline e-commerce platforms and others. We look forward to working with our partners in all areas to bring about this much-needed modernization program,"

IATA gets new leadership



Alexandre de Juniac has officially taken on the role of director general and chief executive of International Air Transport Association, the organisation said on Sunday, after Tony Tyler announced his retirement from the posts he held since 2011. "I am excited to be taking on this great responsibility. IATA plays a critical role in facilitating safe, efficient and sustainable global air transport. Tony Tyler has raised the bar through his achievements over the last five years. With the guidance of our Board and the support of our membership, my aim is to ensure that IATA continues to deliver the value that our members and partners rely upon," said Mr de Juniac. Mr de Juniac was confirmed by the 72nd IATA annual general meeting this past June to be the seventh person to lead IATA. He brings diverse experience

to the association, including leadership roles in the airline and aerospace sectors as well as in government. "IATA touches almost every aspect of the air transport industry and interacts with a wide range of stakeholders — especially governments," he said. "I will call on all my experience to ensure that IATA meets the needs of our members and plays a leading role in responding to the challenges that the industry faces." In particular, the accelerating pace of change in the world means that we must be able to move even more rapidly — as an industry and as an association. IATA's mission is to represent, lead, and serve the airline industry with global standards. For me that means we must use change as a catalyst for innovation to please customers and contribute positively to the business of our members."

Boeing expects to deliver more planes in 2017



Boeing said on Wednesday it expects to deliver between 760 and 765 commercial aircraft in 2017, topping 748 deliveries in 2016. The world's biggest maker of jetliners said it expects 2017 core earnings, which exclude some pension and other costs, of between \$9.10 and \$9.30 per share on revenue of \$90.5 billion to \$92.5 billion. Boeing forecast operating cash flow of about \$10.75 billion in 2017. The company reported record cash flow of

\$10.5 billion in 2016. Boeing generated \$7.7 billion of operating cash flow at the end of the third quarter, fueling expectations it would hit its target of about \$10 billion for 2016. But the year-end figure surpassed analysts' estimates of \$10.4 billion, according to Thomson Reuters I/B/E/S. Boeing shares were up 1.5 percent at \$162.90 in premarket trading. Boeing's higher cash target for 2017 suggested it can keep generating cash by reducing costs while it increases aircraft deliveries. Boeing expects to deliver more planes in 2017 despite plans to cut output of its 777 model by 40 percent this year. Deliveries of its smaller 737 and 737 MAX models will make up the difference, producing a revenue decline in 2017. Core earnings rose to \$2.47 per share in the fourth quarter from \$1.60 a year earlier. The increase came despite a \$201 million aftertax charge for Boeing's KC-46A aerial refueling tanker program for the U.S. Air Force. Revenue fell 1.2 percent to \$23.29 billion in the quarter.

Airbus Starts Final Assembly of A330neo in Toulouse



Airbus has started final assembly of its first A330neo, an A330-900, with the joining of the wings to the center fuselage at station 40 in its plant in Toulouse, France. Plans call for the Rolls-Royce Trent 7000-powered -900 to gain certification in the fourth quarter of 2017, followed by approval for the A330-800 at the end of 2018. "We have started with a very tight development schedule and are today right on time," said Odile Jubécourt, Airbus head of the A330neo program. "I am happy to say we are in good shape to meet the high standards of maturity and reliability our customers expect from us and I want to thank the teams for this outstanding achievement." Apart from a switch from Trent 700 to Trent 7000 turbofans, the 252-seat A330-800neo and the 310-seat A330-900neo feature a 3.7-meter wingspan extension to 64 meters, Sharklet wingtips styled after the wingtips on the A350 XWB and 95 percent spares commonality with the current A330. The manufacturer claims the updated A330neos will reduce

fuel consumption by 14 percent per seat compared with current A330s. The 68,000- to 72,000-pound-thrust Trent 7000 provides "significant" performance benefits compared with the Trent 700, improving specific fuel consumption by 10 percent, doubling the bypass ratio and reducing noise by half. To meet A330neo requirements, Rolls-Royce has adapted the Trent 1000-TEN to incorporate a new electronic engine control unit, new gearbox, air-start capability, and related changes. Before beginning series production, the manufacturer plans to assemble four development examples of the engine, which also features a new nacelle and electronic bleed-air system that uses A350 technology. Since launching the program at the 2014 Farnborough International Airshow, Airbus has collected orders for more than 300 A330neos from 13 new customers. In April Garuda Indonesia confirmed a firm order for 14 A330-900s, replacing an existing contract for seven A330-300s. It expects first delivery in 2019.

QA launches world's longest flight



777-200LR crossed 10 time zones on its marathon flight. Qatar Airways noted the flight was longer than the entire Lord of the Rings and The Hobbit trilogies which were filmed in New Zealand. There were four pilots on board as well as 15 cabin crew who served 1,100 cups of tea and coffee, 2,000 cold drinks and 1,036

The world's longest commercial flight landed in New Zealand with the arrival of Qatar Airways' 14,535km Doha-Auckland service, the airline announced. "We've officially landed in Auckland," the airline tweeted as flight QR920 landed at 7.25am (1825 GMT Sunday), five minutes ahead of schedule after a 16 hour 23 minute flight. The long-range Boeing

meals during the flight. In keeping with international tradition to welcome inaugural flights, the Auckland airport rescue service showered the plane with water cannons on arrival.

The previous record for the world's longest scheduled flight by flying time was held by Emirates, which launched direct flights to Auckland from Dubai in March 2016.

Air India has a longer flight by distance, spanning 15,298km from Delhi to San Francisco; this takes 14 hours and 30 minutes, according to the Times of India.

Singapore Airlines may regain the top spot when it resumes non-stop flights to New York with an ultra-long distance variant of the Airbus A350 as soon as 2018.

It has said the New York service, at around 19 hours, will start in 2018.

Aviation bio-fuel: QU, Masdar study raises new hope



online in the International Journal of Life Cycle Assessment, co-authored by QU Centre for Sustainable Development research assistant Prof Dr J Jed Brown, a life cycle assessment (LCA) of a potential ISEAS was conducted. The team quantified the energy and material flows throughout the system and calculated the resulting net greenhouse gas emissions. The LCA results showed that the aviation biofuel produced from this ISEAS system emits up to 68% less greenhouse gases compared to fossil jet fuel and yields an overall positive net energy balance. In the ISEAS, seawater is pumped into ponds where high value shrimp and fish are grown for human consumption. The nutrient-rich effluent exits the ponds and flows into fields of salt-tolerant plants. The team examined a *Salicornia bigelovii* halophyte - commonly known as glasswort or samphire - which produces oilseeds similar to soybeans. The oil extracted from the seeds can be processed into a drop-in bio-fuel for

An integrated seawater energy and agriculture system (ISEAS) can produce bio-fuel for the aviation sector with fewer greenhouse gas emissions than its fossil counterpart, along with sustainable aquaculture food products without freshwater, according to a study by researchers from Qatar University (QU) and Masdar Institute of Science and Technology (Masdar Institute) and funded by Boeing Corporation. In a new article appearing

airplanes, Dr Brown said, adding, "The portion of the seed that remains after oil extraction is high in protein and can be recycled into feed for fish and shrimps. The dried straw that remains after the oilseeds can be used to generate electricity. Water that leaves the halophyte fields flows into a mangrove wetland where most of the remaining nutrients will be absorbed into mangrove biomass. Branches and leaves from the mangroves can be periodically trimmed to generate electricity with the *Salicornia* straw." In a conventional aquaculture system, nutrient-rich aquaculture effluent is frequently discharged untreated back into the sea, which can have negative impacts on water quality of the receiving water body. In the ISEAS system, the effluent serves as a fertiliser source for the halophytes and mangroves, which clean the water by removing nutrients. Mangroves are also used in many parts of the Gulf region to stabilise erosion-prone coastal regions, rebuild habitats for marine life, and provide permanent carbon sequestration in their biomass. Dr Brown pointed out that "as the human population continues to rise in the Gulf region, there is a greater need to provide food, water and low-carbon energy for the populace. Since there is a great scarcity of freshwater in this region, any agriculture or bio-energy projects that rely on freshwater will be unsustainable. However, the countries of the Arabian Gulf have access to seawater and high salinity groundwater. If this saline water can be used to produce food and bio-fuel sustainably, then limited freshwater resources can be conserved."

Egypt to launch tender for airport expansion

Egyptian Airports Company (EAC) is preparing a tender for the expansion of Sharm El Sheikh International airport, said a report. EAC plans to expand terminal 2 and increase its capacity by two million passengers per year, thus taking the total capacity of the airport to 9.5 million, reported Daily News Egypt, citing a source. The Ministry of International Cooperation has signed a loan agreement worth \$457 million with the Islamic Development Bank (IDB) for funding the development of the airport by adding a new passenger terminal, it stated.

This also includes the construction of a new runway with a width of 60 m for large aircraft and 40 new airside.

The planned expansions would increase the airport's capacity to 18 million passengers annually, the report added.

The government has agreed with the Islamic Development Bank (IDB) and the African Development Bank (AFDB) to finance the construction of a new terminal at Sharm El Sheikh International airport.



Three regional airlines to add 650 new passenger plane

The three major regional airlines – Emirates, Etihad and Qatar Airways – are poised to expand their fleet by almost 650 new planes, according to an expert in aviation inspection, safety and maintenance systems. “If you include Turkish and Iran Air, the order book comes to a massive 1,058 passenger aircraft,” said Maurice Faber, regional managing director of Olympus Middle East and Africa. Mid-December 2015, Iran announced a fresh \$16.6 billion deal to buy 80 new passenger planes from Boeing. With such massive fleet expansions, airlines face pressure to ensure that the airplanes are properly maintained and have regular maintenance and safety checks, he added.

The fleet expansions will have a direct impact on the growth of the ancillary industries – all of which will provide a fillip to the regional economies. High Demand “Obviously, airlines cannot keep the new planes idle. They have studied the market and see a surge in passenger demand and are getting ready to face that demand with huge investments in new

passenger aircraft and enhanced service and maintenance facilities,” said Faber. His organization Olympus, is specialist in the inspection and verification of the integrity of an aircraft’s hull and its engines. The company will open its regional headquarters for the Middle East and Africa (MEA) in the UAE in January 2017. “The move is to be in the market and to be of the market and for the market in the long term. The Middle East and Africa is the next area of growth in the world and we are here to play a more positive role in the growth and development of the infrastructure and economies of the region,” he said. Aircraft safety check and maintenance is a critical element as it is directly related to passengers’ safety. That is why there are stringent requirements for periodic checks. Olympus has high technology products that are a leader in this field. “With the market growing, our local presence here will help our customers with stronger support on a variety of fronts including faster response times for service and product backup,” said Faber.

Saudia to receive 30 new aircraft



Saudi Arabian Airlines (Saudia) will see the addition of 30 new planes to its fleet this year, said a report. The delivery of new planes is part of Saudia’s ongoing program to modernize and develop its fleet. By 2020, the carrier’s fleet is expected to double to 200 aircraft, said a report in Saudi Gazette. The new planes include seven Boeing B787 Dreamliners, five B777-300ER planes provided with

new suites for first class passengers, 10 A330-300 and eight A320neo aircraft. Delivery of the first new regional Airbus A330-300 aircraft is scheduled to arrive at King Abdulaziz International Airport on January 26, it said. This year, Saudia will ground 18 of its planes, said Eng Saleh Bin Nasser Al-Jasser, director general of Saudi Arabian Airlines.

Emirates announces A380 flight to Morocco



Emirates on Monday announced the inaugural of the first ever daily commercial Airbus A380 flight to the Moroccan city of Casablanca, starting March 26, 2017. The airline said in a statement that its flagship aircraft will replace the currently used Boeing 777-300ER aircraft on the Dubai-Casablanca route. The switch to the

491-seat aircraft will offer 14 private suites in First Class, 76 lie flat seats in Business Class, and 401 seats in the Economy Class cabin. Emirates carried approximately 260,000 passengers and more than 10,000 tonnes of cargo between Dubai and Casablanca in 2015.



تواصلوا معنا عبر صفحتنا

الطيران العربي



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



Morocco and Boeing Announce Major Aerospace Investment



Morocco's King Mohammed VI (right) shakes hands with Raymond L. Conner, Vice Chairman of The Boeing Company and President and Chief Executive Officer of Boeing Commercial Airplanes, at a ceremony in Tangier, Morocco held September 27, 2016.

New Aerospace Ecosystem in Morocco to Facilitate Manufacturing, Create 8,700 Jobs

The Kingdom of Morocco and Seattle-based aerospace company Boeing announced plans to establish a Boeing industrial ecosystem in Morocco that will bring 120 Boeing suppliers to the country, create 8,200 skilled jobs, and generate \$1 billion in exports. The Memorandum of Understanding outlining the project, signed by Morocco's Minister of Industry, Trade, Investment and the Digital Economy MoulayHafidElalamy and Boeing Vice Chairman Raymond L. Conner, comes just days before Boeing is set to host the third annual US-Morocco Trade & Investment Forum in Seattle on October 3. The conference brings US business leaders together with Moroccan officials to learn about investment opportunities in the Kingdom.

"The Moroccan aeronautics industry has seen, thanks to [the vision of King Mohammed VI], huge growth these last few years. The sector has multiplied by six in 10 years and today boasts 121 companies," said Mr. Elalamy at the signing ceremony, which was chaired by King Mohammed VI in Tangier.

"Through our business in Casablanca, we have already seen with our own eyes the unique opportunities offered by Morocco to aeronautics subcontractors in terms of cost effectiveness, all while producing quality products," said Mr. Conner at the event. Boeing has had a presence in Morocco since at least 2001, when the company became a co-founder of Morocco Aero-

Technical Interconnect Systems (MATIS) Aerospace, which produces parts and engines for Boeing jets and employs 850 people in Casablanca. Boeing is also the preferred manufacturer for Moroccan national airline Royal Air Maroc, which earlier this month launched thrice-weekly non-stop flights between Washington Dulles International Airport and Casablanca on a Boeing 787 Dreamliner.

The new aerospace ecosystem will further cement Boeing's presence in Morocco by bringing suppliers to the country, building factories, and streamlining the manufacturing platform. Boeing has also agreed to train the local workforce to meet demands for skilled labor.

In a call on aerospace opportunities in Morocco organized on Monday by the State Department's Bureau of Economic and Business Affairs, US Ambassador to Morocco Dwight L. Bush said, "With a strategic geographic location and historic ties at the crossroads of Europe, Africa, and the Middle East, and its pursuit of integrated supply-chains and entrepreneurial opportunities, Morocco has developed into an important regional player in supplying the aircraft industry for Europe, the Americas, and around the world."

Walter Siouffi, President of the American Chamber of Commerce in Morocco, noted on the call, "I think what's impressing us the most about Morocco is the forward planning and thinking that the government has been embarking on as far back as the early part of 2000. And part of that thinking was that Morocco, given its proximity to Europe, after analyzing the competitive advantages it has in terms of logistics, distance, free trade agreements, labor, etc, figured out really early on that it could be an important part of the supply chain to companies in the aerospace [and other] sectors."

In recent years, Morocco has successfully positioned itself as a gateway for US companies to African and European markets, and through aggressive economic reforms has become a top destination for foreign direct investment in Africa. Earlier this year, the 2016 Bloomberg Innovation Index named Morocco among the 50 most innovative economies in the world, and one of just two such in Africa. The results echoed the findings of many industry reports of recent years. KPMG International and Oxford Economics' 2015 Change Readiness Index (CRI) ranked Morocco as the most "change-ready" country in the Maghreb, with particularly positive results in the category of "enterprise capability." The World Bank's Doing Business 2016 ranked Morocco first out of 20 MENA countries for "ease of starting a business" and placed it sixth overall in the region for "ease of doing business."

EDITORIAL



Director General : Engineer
Mohamed Ibrahim Sherif

According to the forecasts of the International Civil Aviation Organization (ICAO), the number of passengers will grow by 20.4 percent by 2030, which could double the number of passengers to more than 5 billion, compared with 2.3 billion passengers currently. These numbers will certainly increase by the middle of this century - In order to deal with hundreds of millions of additional passengers in a sophisticated and qualitative manner, this will require further investment in civil aviation infrastructure and aviation activities as new aircraft, airports and air navigation facilities, which will require training of hundreds of thousands of aviation personnel to manage and operate highly complex systems and technologies Sophisticated.

This will also include and more closely to cooperate with States and sectors of the industry as well as passengers to maintain the integrity of the global air transport system in order to meet the increasing demand for air transport. This confirms the necessity of adopting an open sky policy otherwise a negative impact on the aviation activities which affecting the country GDP.

The global air transport system currently has more levels of safety than ever, since the international organization has developed a global mechanism and system for the exchange of safety information, in the context of the modification of the ICAO Global Aviation Safety Plan. It has also redoubled its efforts and developed new procedures and methods to strengthen the aviation security system in the context of an effective regional and international coordination mechanism.

The issue of climate change was also raised today as Member States adopted 39 resolutions at the General Assembly to make ICAO the lead agency of the United Nations to develop a coordinated global agreement to reduce emissions and protect the environment.

The International Civil Aviation Organization (ICAO) Stands ready to play its role to the fullest extent in a perfect race with the role of the Arab Civil Aviation Commission as a regional organization that works to guide and coordinate the positions of Member States in harmony and adherence to the international regulations.



General Director : 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

ARAB AVIATION



Editorial

Eng. **Mohammed Ibrahim Sherif**
DG. ACAC

05



News

Morocco and Boeing Announce
Major Aerospace Investment

06



Report

Arab league sustainable
development

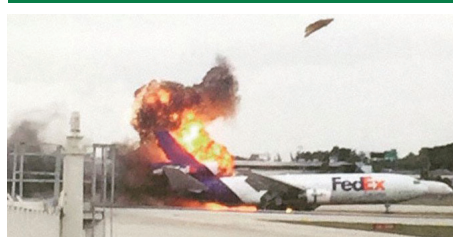
13



Airports

Security increasing priority for tech
investments by World's Airports

17



Accident

10 latest Airplane Crashes

20



Meeting

ICAO Assembly achieves historic
consensus on sustainable future for
global civil aviation

22

Article



The Global Ministerial Aviation
Summit (GMA)

26



Airline Profits in 2017

28

ACAC News



30

A specialized magazine issued by Arab
Civil Aviation Commission.

**General Supervision
Engineer**

Mohamed Ibrahim Sherif
DG, ACAC

Editor in Chief

Eng. Brahim Benomar

Editorial Staff

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

Editorial Secretariat
Mrs. Zineb Errouali

Design Responsibility
Mr. Yassine Abouchrif

E-mail:
acac@acac.org.ma

Website:
www.acac.org.ma

Postal Address
PO Box 5025 Rabat / Souissi the
Kingdom of Morocco

Phone:
(+212) 537 658340/658323

Fax:
(+212) 537 658111/658154

No. Legal Deposit:
165/2000

ISBN:
ISSN 1119 - 3053

All rights reserved

Acknowledgement

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



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





ARAB AVIATION

Issued by Arab Civil Aviation Commission (ACAC)



Issue 28

March 2017

acac@acac.org.ma

www.acac.org.ma

GLOBAL CIVIL AVIATION SUSTAINABLE DEVELOPMENT



■ Report

Arab league sustainable development



■ ACAC News

ACAC Press Release



■ Meeting

39th ICAO Assembly

