

العدد  
39

# الطيران العربي

يونيه 2020

مجلة دورية تصدر عن المنظمة العربية للطيران المدني



المنظمة العربية للطيران المدني  
Arab Civil Aviation Organization

acao@acao.org.ma  
www.acao.org.ma

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



/ArabCivilAviationOrganization



@acao1996



ACAO



/ACAO

# الطيران العربي

المشرف العام  
المهندس عبد النبي منار  
مدير عام المنظمة

رئيس التحرير  
السيد إبراهيم بنادي

هيئة التحرير  
المهندس محمد رجب  
السيد خالد محمد عنتر أحمد  
المهندس عادل بولوطار

الشؤون المالية واللوجستيك  
السيد فيصل بنسليمان

المطبعة  
All Print Pub  
Agdal

البريد الإلكتروني  
acao@acao.org.ma

الموقع الإلكتروني  
www.acao.org.ma

رقم الإيداع القانوني  
2000/165

ردمك  
ISSN 1119 - 3053

الهاتف  
(212) 537 658323/658340

الفاكس  
(212) 537 658154/658111

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

جميع الحقوق محفوظة 2020

تواصلوا معنا

# الطيران العربي

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



المنظمة العربية للطيران المدني  
Arab Civil Aviation Organization

مجلة الطيران العربي تخصص فضاءات لإعلاناتكم

acac@acao.org.ma

www.acao.org.ma

(+212) 537 65 83 23 / 40



بقلم المهندس/عبد النبي منار  
مدير عام المنظمة العربية للطيران المدني

فقطاع الطيران ملتزم بدعم كافة التدابير المتخذة للحد من تفشي المرض وتخفيف وطأته على حياة الناس، ومنظمة الطيران المدني الدولي تعمل بشكل وثيق مع دولها الأعضاء، والمنظمات الإقليمية من ضمنها المنظمة العربية للطيران المدني، ومع منظمة الصحة العالمية، ومنظمة السياحة العالمية، ومع مجلس المطارات الدولي والاتحاد الدولي للنقل الجوي، وذلك حرصاً على القيام بمواجهة منسقة وفعالة، حيث تقرر تصميم وتطوير آليات وخطط عمل الانتعاش قصد تحقيق الاستقرار والتعافي السريع من هذه المصاعب الاقتصادية.

المشكلة تكمن في أن لأحد يعلم موعداً لانتهاء هذه الازمة وهو ما يزيد المشكلة والازمة تعقيداً، حيث لا يمكن تقدير حجم الخسائر التي يمكن ان يتكبدها قطاع الطيران المدني من جراء هذه الازمة العالمية، كما ينبغي ان نضع في الاعتبار أن مقدار الخسائر المتوقعة يتوقف كذلك على عدة عوامل منها البنية التحتية للدول، حجم التشغيل لشركات الطيران العاملة في كل دولة وكذلك مدى استعداد كل دولة لمواجهة هذه الازمة والاجراءات المتبعة فيها للتغلب عليها، كما ينبغي لكل دولة أن تلعب دوراً رئيسياً في استعادة النقل الجوي الخاص بها من خلال تنفيذ سياسات واستراتيجيات عامة منسقة وفعالة عالياً مع الحرص على ان لا تؤثر أي اجراءات وتدابير تنظيمية سلباً على نمو النقل الجوي الدولي.

وتتمثل إحدى الخطوات الأولية من أجل تخطيط أي مسار لتعافي قطاع الطيران، إلى تخفيف أزمة الصحة وحلها إلى حد كبير، ومن ثم وضع سيناريوهات قصيرة، متوسطة وطويلة المدى تأخذ بعين الاعتبار مدى سيرورة الوباء في الانتشار ومدى تحكم الدول والحكومات في القضاء عليه، وسيعتمد المسار الفعلي في نهاية المطاف على عوامل مختلفة، من بينها مدة وحجم التفشي وتدبير الاحتواء، وتوافر المساعدة الحكومية، وثقة المستهلكين والظروف الاقتصادية، كما يجب الدخول في سلسلة من الاجتماعات أو المؤتمرات الافتراضية، على أساس إقليمي، تجمع بين الحكومات وأصحاب المصلحة في الصناعة، بهدف فهم ما هو مطلوب لإعادة فتح الحدود المغلقة والاتفاق على حلول يمكن تفعيلها وتوسيع نطاقها بكفاءة.

ناقلات الأمراض وأهمية برنامج الترتيب التعاوني لمنع وإدارة أحداث الصحة العمومية في مجال الطيران الدولي «كابسكا»، الصادر عن الجمعية العامة لمنظمة الطيران المدني الدولي في دورتها الأربعين، حث الدول على القيام بإجراءات من بينها الانضمام إلى عضوية برنامج الترتيب التعاوني لمنع وإدارة أحداث الصحة العمومية في مجال الطيران الدولي «كابسكا»، والعمل على تفعيل التوصيات التي ترد في المطبوعات والمواد الإرشادية الصادرة عن الإيكاو ومنظمة الصحة العالمية وبرنامج «كابسكا»؛ وفي الوقت الذي تبرز كل المؤشرات دور نشاط النقل الجوي في اقتصادياتنا من خلال فرص العمل التي يوفرها ومساهمتها الفعالة في الناتج الداخلي للدول، وجب على هذه الأخيرة مواجهة آثار جائحة كوفيد (19) الغير مسبوقة، وتوحيد الجهود لاستعادة حركة الطيران بشكل آمن ومستدام.

قطاع الطيران المدني من القطاعات الأكثر تضرراً بالأزمة، حيث تتحمل صناعة الطيران تداعيات تفشي هذا الوباء القاتل بشكل أكثر حدة مقارنة مع الصناعات الأخرى، لأن «سبب وجودها» هو نقل الأشخاص والبضائع في جميع أنحاء العالم بغرض السفر والسياحة والأعمال والتجارة. لذا فإن الانخفاض الحاد في الطلب على الحركة الجوية والذي تتضافر إليه القيود المفروضة على السفر قد أحدث آثاراً سلبية متعددة، والذي يشمل الضغوط على الإيرادات والتدفقات النقدية لدى جميع أصحاب المصلحة، بما في ذلك على سبيل المثال لا الحصر شركات الطيران والمطارات والملاحة الجوية وكذا مزودي الخدمة ومصنعي الطائرات.

منذ ورود الأخبار الأولية عن تفشي الوباء، كانت صناعة النقل الجوي تواجه انخفاضاً حاداً في النمو، والأفق حالياً يصعب تحديده. فخلافاً لتفشي الأوبئة السابقة مثل السارس أو وباء انفلونزا MERS (الرسم البياني رقم 02)، التي استغرقت فترة التعافي خلاله حوالي 6 أشهر مع سيناريو على شكل V فإن السيناريو المتعلق بمراحل الانتعاش COVID-19، قد يمتد إلى ما بعد هذا الأفق الزمني بسبب الركود الاقتصادي المتأصل.

المطلوب الآن هو دعم عاجل لملايين فرص العمل المعرضة للخطر، حيث يحتاج المجتمع الدولي إلى الوحدة والتعاون أكثر من أي وقت مضى، وينبغي لصناعة الطيران المدني أن تتخذ إجراءات فورية ومنسقة وفعالة لتعزيز التنمية المستقرة للصناعة، ووقف انتشار الوباء بشكل فعال من خلال النقل الجوي.

ونحن نعيش تداعيات جائحة فيروس كورونا المستجد والتي أودت بحياة الكثيرين حول العالم، وألحقت أضراراً جسيمة بمجتمعاتنا واقتصادياتنا كان أولها قطاع النقل الجوي، نستحضر ما قامت به دولنا إيماناً منها بأن قطاع الطيران المدني الدولي داعم أساسي للحفاظ على الصداقة والتفاهم بين أمم العالم وشعوبها وتجنبيهم الخلافات، كما أن هذا القطاع الحيوي يعد رافعة أساسية للنهوض بالتعاون في ما بينهم، إذ جرى الاتفاق على مبادئ وترتيبات تؤسس لتوفير طيران مدني دولي آمن ومنظم، وتحقيق إنشاء شبكة دولية للنقل الجوي، وصادقت دول العالم على اتفاقية شيكاغو للطيران المدني الدولي، بالرغم من الظروف والصعوبات التي اعترضت زعماءها ومسؤوليها آنذاك.

ومن ضمن الترتيبات المتخذة في هذا الإطار منع انتشار الأمراض، حيث تؤكد المادة الرابعة عشرة من الاتفاقية موافقة كل دولة متعاقدة على اتخاذ التدابير الفعالة لمنع انتشار الأمراض الآتية بواسطة الملاحة الجوية : الكوليرا، والتيفوس (الوبائي)، والجذري، والحمى الصفراء، والطاعون، وغيرها من الأمراض المعدية التي تقرر الدول المتعاقدة تحديدها من وقت لآخر، وأنه تحقيقاً لهذا الغرض، تحافظ الدول المتعاقدة على الاستمرار في التشاور الوثيق مع الهيئات المعنية بالأنظمة الدولية المتعلقة بالإجراءات الصحية التي تطبق على الطائرات. ويجري هذا التشاور دون مساس بتطبيق أي اتفاقية دولية قائمة في هذا الخصوص وتكون الدول المتعاقدة أطراف فيها.

كما ان القرار رقم 14 حول التخفيف من حدة انتشار الأمراض من خلال وسائل تشمل، في جملة أمور، تطهير الطائرات، وأساليب مكافحة



## المنظمة العربية للطيران المدني تشارك في ندوة افتراضية حول «موازمة النهج التعاوني في قطاع الطيران المدني»



وأضاف قائلاً: «صحيح أن جائحة كوفيد 19 سيكون لها وقع كبير على تنفيذ هذه المخططات، لكن الأزمات السابقة أثبتت أنه كلما تأثر قطاع النقل الجوي بها، تعمل الدول على دعمها، وهو ما نشهده اليوم في بعض المناطق كأوروبا وشمال أميركا، كما أن الموقع الجغرافي وقرب منطقة الشرق الأوسط من أهم الأسواق العالمية، وكذلك التخفيف من آثار انبعاث الكربون، سيعزز دور الشرق الأوسط وشمال إفريقيا في المبادلات التجارية».

وبخصوص الدعم المالي لقطاع الطيران المدني بالشرق الأوسط، قال المهندس منار، « نعتقد أنه سيتم مراعاة الفترة الزمنية المطلوبة لاستعادة حركة النقل الجوي التي سجلت خلال السنة الماضية، لتحديد حجم أساطيل الطائرات والعاملين لدى شركات النقل الجوي ومختلف مؤسسات خدمات المطارات والملاحه الجوية، وكذلك تأجيل الاستثمار».

وأضاف أن دول المنطقة ستكون حريصة على المستوى العالمي لمؤشرات سلامة وأمن الطيران المدني التي حققها، وكذلك على ما جاء في توصيات فرقة (CART).

الرباط-شاركت المنظمة العربية للطيران المدني في الندوة الافتراضية التي نظمتها منظمة الطيران المدني الدولي مكتب الايكاو في القاهرة، حول موازمة النهج التعاوني العالمي/ الاقليمي لتنفيذ مخرجات فرقة عمل مجلس الايكاو لإنعاش قطاع الطيران (CART).

وقد شارك في الندوة ممثلي الدول العربية لدى الايكاو، ومدير النقل الجوي بالأمانة العامة للايكاو، وأمين عام الاتحاد العربي للنقل الجوي والمدير الاقليمي للاتحاد الدولي للنقل الجوي ورئيس مكتب «كابسكا» للشرق الأوسط.

وفي مداخلة حول مدى استجابة دول منطقة الشرق الأوسط حسب التوزيع الجغرافي للايكاو، لمبادئ وتوصيات فرقة عمل المجلس لإنعاش قطاع الطيران (CART) وخاصة في ما يتعلق بالدعم المالي ومراعاة قانون المنافسة وأيضاً سلامة وأمن الطيران. أشار سعادة المهندس عبد النبي منار مدير عام المنظمة العربية للطيران المدني، إلى النمو المتسارع الذي عرفه قطاع النقل الجوي في الشرق الأوسط خلال العشريتين الأخيرتين، ومساهمته في النمو الداخلي لدول المنطقة والذي يتجاوز المعدل العالمي. كما أن الخطط التنموية للعشريتين المقبلتين تعزز وتيرة هذا النمو.

## لجنة البيئة بالمنظمة العربية للطيران المدني تعقد اجتماعها الثامن عشر عبر تقنية التواصل عن بعد



و تطرق المشاركون في الاجتماع لآخر المستجدات في ما يتعلق بتطبيق خطة التعويض عن الكربون و خفضه في مجال الطيران المدني الدولي «كورسيا» في ظل تفشي وباء كورونا COVID-19، و مستجدات الاجتماع التوجيهي للجنة المعنية بحماية البيئة في مجال الطيران المدني (CAEP) خلال ديسمبر 2019 و فرق العمل المستحدثة في لجنة حماية البيئة خلال 2020 كاستحداث فريق الأهداف الطموحة.

جدير بالذكر ان اللجنة اعتمدت خلال اجتماعها الخطة التشغيلية للمنظمة العربية للطيران المدني لعامي 2021-2022 في مجال حماية البيئة في مجال الطيران المدني.

الرباط-عقدت لجنة البيئة بالمنظمة العربية للطيران المدني اجتماعها الثامن عشر عبر تقنية التواصل عن بعد باستخدام برنامج زوم «Zoom» يومي 20 و 21 مايو 2020.

و انعقد هذا الاجتماع الذي عرف مشاركة تسع دول من أعضاء المنظمة و الاتحاد العربي للنقل الجوي، في ظل الظرفية الصعبة التي تعيشها المنطقة العربية و خاصة قطاع الطيران المدني جراء تفشي جائحة كورونا. إذ تداول المشاركون خلال هذا الاجتماع آخر المستجدات والإجراءات التي اتخذتها المنظمة في إطار تنسيق الجهود العربية و التنسيق مع المنظمات الدولية و الإقليمية للحد من انتشار فيروس كورونا الجديد (COVID-19).

## انعقاد الاجتماع الواحد والثلاثون للجنة أمن الطيران عن بعد



الرباط-عقدت لجنة أمن الطيران المدني بالمنظمة العربية للطيران المدني اجتماعها الواحد والثلاثون عبر التواصل عن بعد باستخدام برنامج زوم «Zoom» يومي 18 و19 مايو 2020. و انعقد هذا الاجتماع الذي عرف مشاركة 12 دولة أعضاء بالمنظمة، في ظل الظروف الصعبة التي تعيشها المنطقة العربية وخاصة قطاع الطيران المدني جراء تفشي جائحة كورونا. إذ تداول المشاركون آخر المستجدات والإجراءات التي اتخذتها المنظمة في إطار تنسيق الجهود العربية والتنسيق مع المنظمات الدولية والإقليمية للحد من انتشار فيروس كورونا الجديد (COVID-19) و أيضا الإجراءات والتدابير الوقائية المتخذة من طرف الدول الأعضاء بالمنظمة لمواجهة تفشيه و المتطلبات الأساسية والتدابير المقترحة المتعلقة بأمن الطيران المدني عند عودة أنشطة الطيران المدني إلى وضعها الطبيعي.

في السياق ذاته، اتفق المشاركون على تأسيس برنامج عمل و تواصل و تنسيق دائم في هذه الظروف بين مسؤولي أمن الطيران المدني بالمنطقة العربية و عقد لقاء تواصل بينهم لتبادل المعلومات والتجارب و أحسن الممارسات للعود العادي لأنشطة الطيران المدني.

كما اعتمدت اللجنة خلال اجتماعها الخطة التشغيلية للمنظمة العربية للطيران المدني لعامي 2021-2022 في مجال أمن الطيران.

منير الشابي



## لجنة الملاحة الجوية بالمنظمة العربية للطيران المدني تعقد اجتماعها 42



التوفيق والنجاح لأعمالها. من جانبه، رحب السيد إبراهيم بنيان الجابري، رئيس لجنة الملاحة الجوية وممثل المملكة العربية السعودية بالسادة أعضاء اللجنة مؤكداً على أهمية الاجتماع مذكراً بالمواضيع المدرجة في جدول الأعمال شاكرًا المنظمة والمدير العام على الجهود المبذولة خاصة منها الداعمة لاستعادة نشاط النقل الجوي بالمنطقة على إثر انتشار مرض فيروس كورونا المستجد (COVID-19) مثنياً على اقتراحات المدير العام وخاصة منها تكوين فريق عمل صلب للجنة لمواكبة آخر المستجدات المتعلقة بجائحة كورونا والعمل على توحيد إجراءات الملاحة الجوية ومذكراً بالحضور على أن الهدف الرئيسي لهذا الاجتماع هو الاطلاع على الإجراءات المستجدة في ما يتعلق بجائحة كورونا وتحديد برامج المنظمة في ميدان الملاحة الجوية للفترة القادمة 2021-2022.

وتناول الاجتماع عدة مواضيع ذات الأهمية في ميدان الملاحة الجوية بالمنطقة العربية حيث تطرق إلى عدة مواضيع من أهمها متابعة آخر التطورات والتدابير والإجراءات المتخذة في خصوص تفشي وباء كورونا المستجد CO-19 والرجوع للاستغلال العادي لأنشطة الطيران المدني ومشروع إدارة تدفق الحركة الجوية بمنطقة الشرق الأوسط وكذلك توسعة تغطية الملاحة بالأقمار الصناعية ببرامج المنظمة العربية للطيران المدني في مجال الملاحة الجوية لعامي 2021-2022.

العملية التي من شأنها دعم عودة هذا القطاع للقيام بدوره الطبيعي في التنمية المستدامة وتحفيز النمو السريع للقطاعات الاقتصادية الأخرى. كما اقترح سعادته تكوين فريق عمل يجتمع عن بعد باستعمال التقنيات الحديثة (على غرار منظومة زوم) ويهدف إلى متابعة كل المستجدات المتعلقة بجائحة كورونا وتزويد اللجنة بالوثائق الإسترشادية والهادفة لتوحيد الإجراءات والتسريع في استعادة نشاط الملاحة الجوية للوضع العادية قبل الأزمة.

كما أشار سعادته إلى صدور النسخة الأولى من خطة إنعاش قطاع الطيران المدني لعام 2020 الصادرة من قبل الوكالة الأوروبية للملاحة الجوية (Eurocontrol) والتي تهدف إلى مساعدة شركات الطيران ومقدمي خدمات الملاحة الجوية والمطارات على التخطيط مسبقاً وإعادة نشاط الطيران الأوروبي وتزويد الجهات الفاعلة الرئيسية في مجال الطيران بالرؤية العالمية التي يحتاجونها من أجل التخطيط الفعال. كما أشار سعادته إلى أهمية مراجعة برنامج اللجنة للسنتين المقبلتين 2021-2022 لما لهذا النشاط من تأثير على موازنة المنظمة والمتوقع النظر فيها خلال اجتماع المجلس التنفيذي للمنظمة خلال شهر يونيو 2020. كما أكد على ضرورة طرح مواضيع جديدة في قطاع الملاحة وخاصة منها المتعلقة بوباء كورونا قصد مساندة الدول من الخروج من هذه الأزمة والتخفيف من أثارها وتمتميا

الرباط - عقدت لجنة الملاحة الجوية بالمنظمة العربية للطيران المدني اجتماعها الثاني والأربعين للجنة الملاحة الجوية يومي 18 و19 مايو 2020، عبر التواصل عن بعد باستخدام منظومة زوم « Zoom » بحضور 22 مشاركاً من 11 دولة أعضاء يمثلون كل من المملكة الأردنية الهاشمية والجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية والمملكة العربية السعودية وجمهورية الصومال وجمهورية العراق ودولة الكويت وجمهورية مصر العربية ودولة ليبيا والمملكة المغربية والجمهورية الإسلامية الموريتانية والجمهورية اليمنية.

افتتح الاجتماع سعادة المهندس عبد النبي منار، مدير عام المنظمة العربية للطيران المدني، حيث رحب بالسادة أعضاء اللجنة مؤكداً على أهمية الاجتماع في سياق التوجه نحو تطوير العمل الفني في مجال الملاحة الجوية للمنظمة والذي تمثل لجنة الملاحة الجوية إحدى أذرعه الأساسية، مذكراً بالحضور أن قطاع النقل الجوي الذي يعتبر من القطاعات الاقتصادية الأساسية هو من أكثر القطاعات المدنية الذي تأثر بأزمة لم يشهدها في تاريخه نتيجة لانتشار وباء فيروس كورونا المستجد، حيث يتوقع أن تؤدي هذه الأزمة إلى خسائر ضخمة من ناحية الوظيفة الدائمة والوظائف الموسمية في العالم العربي التي تعتمد في معيشتها على قطاع السياحة والسفر. وأكد المدير العام في كلمته الافتتاحية على النظر في سلسلة من التدابير والخطط



## لجنة السلامة الجوية بالمنظمة العربية للطيران المدني تعقد اجتماعها الرابع والأربعون



من جانبه، رحب رئيس اللجنة المهندس الهادي الشرفادي، ممثل الجمهورية التونسية، بالسادرة أعضاء اللجنة مؤكداً على أهمية الاجتماع ومذكراً بالمواضيع المدرجة في جدول الأعمال و متمنياً التوفيق والنجاح للمنظمة والدول الأعضاء، شاكرًا المنظمة العربية للطيران المدني في شخص المدير العام وخبير اللجنة على الجهود المبذولة لتسهيل الاجتماع ولدعمها المتواصل للاستعداد لعودة نشاط الطيران المدني لوضعه العادي قبل تفشي وباء كورونا المستجد.

وتناول الاجتماع عدة مواضيع ذات الأهمية في ميدان السلامة الجوية بالمنطقة العربية إذ تطرق إلى عدة مواضيع من أهمها آخر التطورات والتدابير والإجراءات المتخذة في خصوص تفشي وباء كورونا COVID-19 والرجوع للاستغلال العادي لأنشطة الطيران المدني ومتابعة توصيات لجنة السلامة الجوية (43) وتوصيات اجتماع المجلس التنفيذي رقم 62 وبرامج المنظمة العربية للطيران المدني في مجال السلامة الجوية لعامي 2021-2022 وإنجازات لجنة السلامة الجوية خلال الفترة الممتدة من يونيو 2018 إلى مايو 2020 وإعادة جدولة أنشطة المنظمة العربية للطيران المدني في ميدان السلامة الجوية لسنة 2020، وآخر المستجدات في خصوص سبل التعاون الاقليمي فيما يخص التحقيق في حوادث ووقائع الطيران.

عمل يجتمع عن بعد باستعمال التقنيات الحديثة (على غرار منظومة زوم) ويهدف إلى متابعة كل المستجدات المتعلقة بجائحة كورونا وتزويد اللجنة بالوثائق الإسترشادية والهادفة لتوحيد الإجراءات والإعداد لاستعادة نشاط الملاحة الجوية لوضعته العادية قبل الأزمة.

وأشار سعادته إلى أن فريق عمل الإيكاو Council Aviation Recovery Task Force (CART) المنشأ على مستوى مجلس الإيكاو والذي يهدف إلى تحديد الأولويات وضع توجيه استراتيجي لدعم الدول والصناعة من أجل مواجهة التحديات الناجمة عن جائحة COVID-19، وستصدر بداية من شهر يونيو 2020، أول الوثائق الإسترشادية لدعم الدول لوضع خطط عمل لاستئناف عمليات الطيران بطريقة مستدامة وآمنة وسليمة ومنظمة بأسرع وقت ممكن.

كما أشار سعادته إلى أهمية مراجعة برنامج اللجنة للسنتين المقبلتين 2021-2022 لما لهذا النشاط من تأثير على موازنة المنظمة المتوقع النظر فيها خلال اجتماع المجلس التنفيذي للمنظمة خلال شهر يونيو 2020.

و أكد على ضرورة طرح مواضيع جديدة في قطاع السلامة وخاصة منها المتعلقة بوباء كورونا قصد مساندة الدول في الخروج من هذه الأزمة والتخفيف من أثارها، متمنياً التوفيق والنجاح لأعمالها.

الرباط-عقدت لجنة السلامة الجوية بالمنظمة العربية للطيران المدني اجتماعها الرابع والأربعون يوم 20 مايو 2020 عبر تقنية التواصل عن بعد باستخدام منظومة زوم «Zoom»، بحضور 21 مشاركاً من 12 دولة يمثلون كل من الجمهورية التونسية والجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية والمملكة العربية السعودية وجمهورية الصومال وجمهورية العراق وسلطنة عمان ودولة فلسطين ودولة الكويت ودولة ليبيا وجمهورية مصر العربية والمملكة المغربية والجمهورية اليمنية.

افتتح الاجتماع سعادة المهندس عبد النبي منار، مدير عام المنظمة العربية للطيران المدني، إذ رحب بالسادرة أعضاء اللجنة مؤكداً على أهمية الاجتماع في سياق التوجه نحو تطوير العمل الفني في مجال السلامة الجوية للمنظمة والذي تمثل لجنة السلامة الجوية إحدى أذرعه الأساسية، مذكراً الحضور أن قطاع النقل الجوي الذي يعتبر من القطاعات الاقتصادية الأساسية هو من أكثر القطاعات المدنية الذي تأثر نتيجة لانتشار وباء فيروس الكورونا المستجد (COVID-19).

وأكد المدير العام في كلمته الافتتاحية على النظر في سلسلة من التدابير والخطط العملية التي من شأنها دعم عودة هذا القطاع لقيام بدوره الطبيعي في التنمية المستدامة وتحفيز النمو السريع للقطاعات الاقتصادية الأخرى. كما اقترح تكوين فريق

## لجنة النقل الجوي تعقد اجتماعها 43 عن بعد



الكويت ؛ جمهورية مصر العربية والمملكة المغربية . كما حضر ممثلون عن كل من المملكة الأردنية واليمن وكل من الاتحاد الدولي للنقل الجوي؛ والاتحاد العربي للنقل الجوي بصفة مراقب.

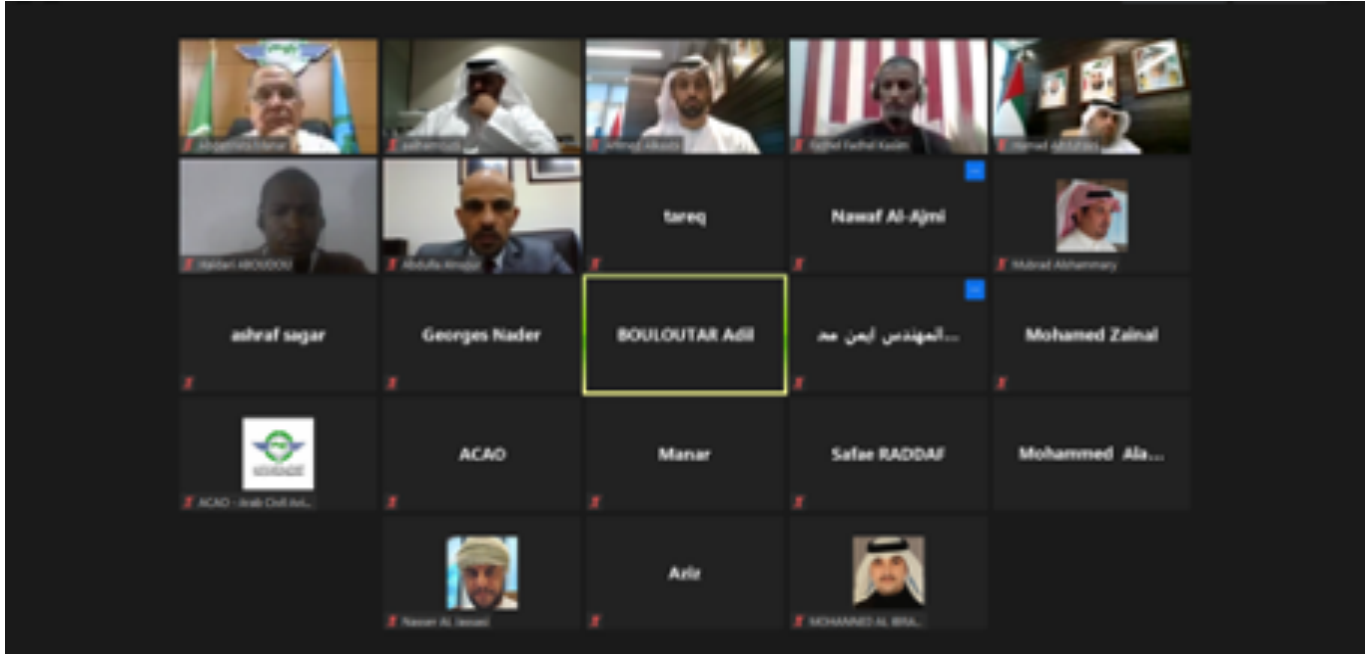
تجدر الإشارة الى ان اجتماعات لجنة النقل الجوي ناقشت في اجتماعها الثالث والأربعين، عدة موضوعات أهمها تأثير جائحة كورونا على الاقتصاد العالمي والعربي وقطاع الطيران المدني في العالم العربي وكيفية التعافي من التأثير السلبي لهذه الجائحة و السياسات في مجال الطيران المدني التي يجب اتباعها ما بعد التعافي وإعادة تشغيل قطاع الطيران.

الرباط-عقدت لجنة النقل الجوي اجتماعها 43، وافتتح سعادة المهندس عبدالنبي منار، مدير عام المنظمة العربية للطيران المدني الاجتماع.

و بعد الترحيب بالسادة أعضاء اللجنة، أكد سعادته على أهمية دور اللجنة في ظل ظروف جائحة كورونا التي أثرت تأثيرا سلبيا على الاقتصاد العالمي وبصفة خاصة قطاع النقل الجوي الأمر الذي يتطلب مزيدا من الجهد من أجل وضع أطر جديدة في مجال سياسات النقل الجوي لما بعد مرحلة التعافي من آثار هذه الجائحة متمنيا التوفيق للجميع في اجتماعات اللجنة.

يشارك في الاجتماعات ممثلو كل من المملكة العربية السعودية، سلطنة عمان ؛ جمهورية العراق ؛ جمهورية السودان ؛ دولة

## اجتماع تنسيقي بين المشرفين على أمن الطيران المدني بسلطات الطيران المدني للدول الأعضاء بالمنظمة العربية للطيران المدني



واجهتهم في تنفيذ المتطلبات الأمنية في سياق تفشي جائحة COVID-19، وكذا أحسن الممارسات والمشاريع المستقبلية فيما يخص الإجراءات الأمنية والتسهيلات عند عودة السير العادي لأنشطة الطيران المدني.

كما استعرضت المنظمة العربية للطيران المدني خلال هذا الاجتماع لمحة عامة عن الدليل الاسترشادي للتدابير والإجراءات المتعلقة بالأمن والتسهيلات لإعادة الاشتغال في ظل تفشي جائحة كورونا، الذي قام بإعداده فريق عمل مكون من أعضاء لجنة أمن الطيران لدى المنظمة العربية للطيران المدني. خلال الاجتماع، تبادل المشاركون وجهات النظر حول التحديات الحالية والمستقبلية لتطبيق المتطلبات الأمنية والتسهيلات مع المتطلبات الجديدة المتعلقة بالصحة العامة في ظل تفشي جائحة كورونا، مثل متطلبات مراقبة جودة أمن الطيران المدني، واستخدام التكنولوجيا والذكاء الاصطناعي....

تجدر الإشارة الى أن هذا الاجتماع يندرج في إطار الجهود التي تبذلها المنظمة العربية للطيران المدني بهدف المساهمة في إنعاش الحركة الجوية وتبادل المعلومات والخبرات والمواءمة بين الإجراءات والتدابير المتخذة من قبل الدول الأعضاء.

الرباط-نظمت المنظمة العربية للطيران المدني اجتماعاً تنسيقياً عبر التواصل عن بعد باستخدام برنامج زوم « Zoom » بين المشرفين على أمن الطيران المدني بالدول الأعضاء بالمنظمة، وذلك يوم 09 يوليو من الساعة 09:30 إلى 11:00 توقيت غرينيتش (UTC Time).

شارك في هذا الاجتماع 26 مشرفاً على أمن الطيران المدني، يمثلون 16 دولة أعضاء بالمنظمة العربية، وهي المملكة الأردنية الهاشمية، ودولة الإمارات العربية المتحدة، ومملكة البحرين، والجمهورية التونسية، والمملكة العربية السعودية، وجمهورية العراق، وسلطنة عمان، ودولة فلسطين، ودولة قطر، وجمهورية القمر المتحدة، ودولة الكويت، والجمهورية اللبنانية، ودولة ليبيا، وجمهورية مصر العربية، والمملكة المغربية، والجمهورية اليمنية. يهدف الاجتماع إلى التشاور والتنسيق بين المشرفين على أمن الطيران المدني بسلطات الطيران المدني حول مستجدات كورونا وتبادل الخبرات والمعلومات وأحسن الممارسات فيما يخص الإجراءات الأمنية والتسهيلات عند العودة للسير العادي لأنشطة الطيران المدني. حيث استعرض ممثلو كل من دولة الإمارات العربية المتحدة والمملكة العربية السعودية وسلطنة عمان وجمهورية مصر العربية تجارب دولهم والتحديات التي

## موجز مناقشات اجتماع المدراء العامون للطيران المدني بالشرق الأوسط اجتماع (23 أبريل 2020)

لسلامة الطيران بالشرق الأوسط RASG-MID و MIDANPIRG المجموعة الإقليمية لتخطيط وتنفيذ الملاحة الجوية بالشرق الأوسط و MI-DRASFG مجموعة الإقليمية لأمن و تسهيلات الطيران بالشرق الأوسط . ويمكن دعوة ممثلي الدول والمنظمات الدولية الأخرى للمشاركة على أساس مخصص.

• النظر في قدرة المجال الجوي لتجنب ازدحام المجال الجوي أثناء استئناف العمليات. بالإضافة إلى ذلك، وافق المشاركون في الاجتماع على أنه يمكن استخدام فريق تنسيق حالة الطوارئ (CCT) كمنصة لتبادل / توجيه المعلومات خلال مرحلة الانتعاش.

• مراجعة الصيغة التنفيذية المقترحة من طرف الاتحاد العربي للنقل الجوي AACO من قبل فرقة العمل التحضيرية الإقليمية RPTF لمواصلة استعراضه وتنقيحه قبل تعميمه على الدول والصناعة لتحصيل اسهاماتهم.

• يجب تحديد الأدوار والمسؤوليات بشكل واضح واحترامها في تنفيذ الاستجابة ل- CO-VID-19: من يقوم بماذا (الحكومات، هيئات الطيران المدني CAAs، مزودي خدمات الملاحة الجوية ANSPs، شركات الطيران، المطارات والمنظمات).

وأشار الاجتماع إلى أن برنامج عمل مكتب الشرق الأوسط MID يخضع للمراجعة بشكل منتظم منذ بداية أزمة COVID-19، وقد وتم تأجيل جميع الفعاليات المخطط لها في مارس وأبريل ومايو ويونيو 2020. ومن المقرر عقد اجتماعات هاتفية مع رؤساء MIDANPIRG و RASG-MID و MID-RASFG لمناقشة برامج عملهم المستقبلية وترتيبات العمل.

وشجع الاجتماع أصحاب المصلحة في مجال الطيران على اغتنام فرصة فترة النشاط المنخفض

• بالنسبة لهيئات الطيران المدني و مزودي خدمات الملاحة الجوية:

رفع أو تقليل أو حتى إزالة قيود / مخططات التدفق، التي تم فرضها في الأصل كتدابير ادارة تدفق حركة المرور AFTM لموازنة السعة مقابل الطلب؛

• بالنسبة لمشغلي المطارات:

القيام بمهام الصيانة في المطارات التي يكون القيام بها صعبا في الظروف العادية.

وضمن العودة المنظمة إلى العمليات العادية في الوقت المناسب.

بعد العرض، ناقش الاجتماع الأسئلة / المواضيع التالية:

• بصرف النظر عن التأثير الاقتصادي، ما هي أصعب التحديات التي تواجهها الدول والصناعة في خضم COVID-19؟

• ما هي التطلعات المنتظرة من المنظمة الدولية للطيران المدني والمنظمات الأخرى في هذه المرحلة؟

• ما هي التدابير المقترحة لعودة سلسلة ومنظمة إلى الوضع العادي (خطة الانتعاش)؟

وسلط الاجتماع الضوء على ضرورة قيام الايكاو بوضع المزيد من المبادئ التوجيهية لدعم الدول لتجاوز التحديات الراهنة التي تواجه عمليات الطيران لرحلات الشحن والأجلاء، وما إلى ذلك؛ وتدرجياً استئناف عملها بصورة كاملة.

وشدد الاجتماع على أهمية اتخاذ جميع التدابير اللازمة لتيسير اتباع نهج تعاوني لاستئناف رحلات الركاب التجارية، بما في ذلك:

• استناد التدابير التي تتخذها الحكومات إلى الأدلة الطبية والنهج القائم على المخاطر.

• تنسيق خطط الإنتعاش بين دول منطقة الشرق الأوسط؛ وهذا يتطلب، في جملة أمور، تبادل المعلومات وأفضل الممارسات لوضع خطة الإنتعاش.

• التعاون والتنسيق وتبادل المعلومات وأفضل الممارسات عبر الحدود.

• إنشاء فرقة العمل المعنية بخطة الإنعاش في منطقة الشرق الأوسط (RPTF MID) لتقديم التوجيه اللازم وتسهيل إعادة التشغيل المتسق لرحلات الركاب التجارية بطريقة مستدامة، آمنة مؤمنة ومنظمة بأسرع ما يمكن عملياً مع الأخذ في الاعتبار تطور وباء COVID-19- وقرارات هيئات الصحة العامة الدولية والوطنية.

• مساعدة فريق العمل التحضيري الإقليمي في اعداد الخطة الإقليمية للانتعاش، مع مراعاة العمل المنجز على المستوى العالمي من أجل ضمان

المواءمة وتجذب ازدواجية الجهود. وسيركز فريق العمل على التطورات العالمية، وتعزيز تنفيذ المواد العالمية على المستوى الإقليمي والتكليف عند الاقتضاء. و يتكون فريق العمل التحضيري الإقليمي RPTF من منظمات دولية وإقليمية (AACO و ACAO و ACI و ICAO و CANSO) ورؤساء كل من المجموعة الإقليمية

عُقد اجتماع عن بعد للمدراء العامون للطيران المدني لمنطقة الشرق الأوسط يوم الخميس 23 أبريل 2020 باستخدام تطبيق زوم Zoom.

حضر الاجتماع عن بعد ما مجموعه ثلاثة وستون (63) مشاركاً من تسع (9) دول (البحرين ومصر والأردن وعمان وقطر والسعودية والإمارات والولايات المتحدة واليمن) وعشر (10) منظمات (الاتحاد العربي للنقل الجوي AACO والمنظمة العربية للطيران المدني ACAO والمجلس الدولي للمطارات ACI ومنظمة الطيران المدني لخدمات الملاحة CANSO و اتحاد النقل الجوي الدولي IATA والاتحاد الدولي لرابطات مراقبي الحركة الجوية IFATCA والاتحاد الدولي لرابطات طياري الخطوط الجوية IFALPA وإدارة امن النقل TSA ووزارة النقل DFT والمنظمة الدولية للطيران المدني ICAO).

وتتمثل الأهداف الرئيسية للاجتماع فيما يلي:

- الإحاطة بالإجراءات التي تتخذها الدول والمنظمات فيما يتعلق ب COVID-19 وتبادل أفضل الممارسات والتحديات والدروس المستفادة؛
- تحديد الاحتياجات القصيرة والطويلة الأجل لكل من الدول وصناعة الطيران؛ و
- الاتفاق على الإجراءات اللازمة لضمان العودة المنظمة والمنسقة للعمليات العادية (مرحلة الانتعاش).

رحب السيد محمد رحمة، المدير الإقليمي لمنطقة الشرق الأوسط MID، بجميع المشاركين وشكرهم على قبول الدعوة للانضمام إلى الاجتماع عن بعد كما تمنى للجميع شهر رمضان مبارك، وسلط الضوء على أن هذا الاجتماع غير رسمي، لتبادل وجمع المعلومات والأفكار وأفضل الممارسات بشأن سبل المضي قدماً.

قدم المدير الإقليمي للايكاو لمنطقة الشرق الأوسط MID ICAO عرضاً عن تأثير CO-VID-19 على صناعة الطيران، والتدابير التي اتخذتها الايكاو على المستويين العالمي والإقليمي والتخطيط لمرحلة الانتعاش.

وتمت الإشارة الى أن أزمة COVID-19 سريعة التطور، قد أثرت بشدة على جميع جوانب الطيران المدني. كما تم التأكيد كذلك على الحاجة الملحة لتنسيق جميع الجهود للحد من مخاطر انتشار COVID-19 عن طريق النقل الجوي وحماية صحة المسافرين وطاقم الطائرة، مع الحفاظ على عمليات النقل الجوي الأساسية



## ورشة عمل عن بعد حول «سلامة مرحلة التعافي واستئناف التشغيل: دعم الإجراءات والرقابة»



الرباط-نظمت المنظمة العربية للطيران المدني ورشة عمل عن بعد (Virtual Workshop) حول «سلامة مرحلة التعافي واستئناف التشغيل: دعم الإجراءات والرقابة» أيام 29 و30 يونيو و1 يوليو 2020 من 0900-1015 بتوقيت غرينيتش (UTC 0900-1015)، حرصاً من المنظمة على الرفع من مستوى العاملين في قطاع الطيران المدني في ظل أزمة كورونا المستجد (COVID-19).

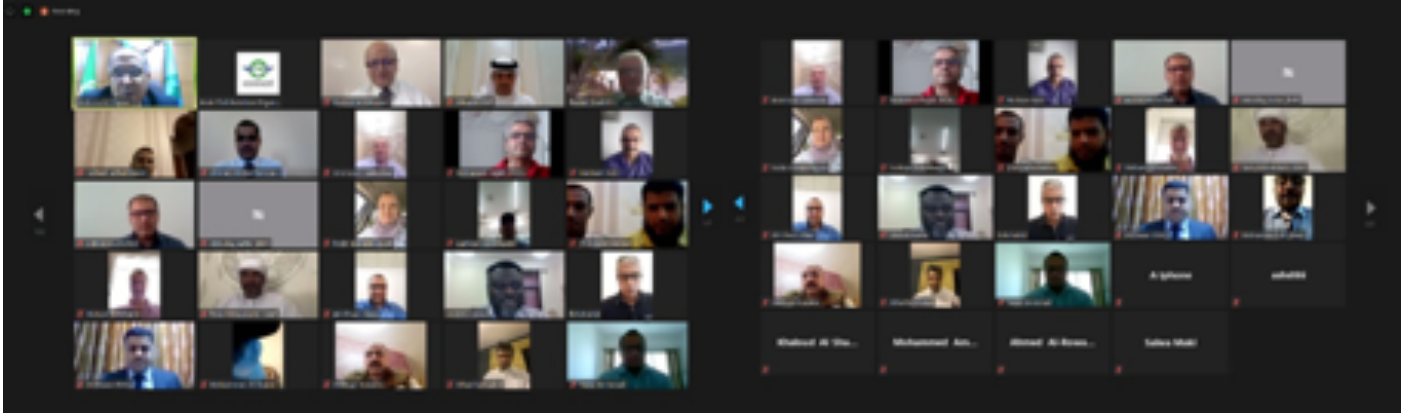
افتتح الورشة سعادة المهندس عبد النبي منار، مدير عام المنظمة العربية للطيران المدني، حيث رحب بالمشاركين وأكد على أهداف الورشة والمتمثلة أساساً في دعم أطر ومفتشي السلامة بسلطات الطيران المدني ومزودي خدمات الحركة الجوية وشركات الطيران إلى استخدام مبادئ إدارة السلامة لدعم اتخاذ قراراتهم من أجل إدارة مخاطر سلامة الطيران، التي تقع تحت مسؤوليتهم، خلال وباء كورونا المستجد (COVID-19) وتسليط الضوء على أهم توصيات فريق عمل مجلس منظمة الطيران المدني الدولي لإنعاش قطاع

الطيران (CART) والوثيقة الإرشادية: الإقلاع: دليل السفر الجوي في أثناء أزمة الصحة العامة الناجمة عن فيروس كورونا المستجد وكيفية ملائمتها مع الوثائق الإرشادية المعدة على النطاق الوطني. نشطت هذه الورشة عن بعد الكابتن مصطفى لخذر، قائد طائرة ارباص 320 وممتحن بشركة الطيران العربية ومفتش سلامة سلطة الطيران المدني المغربية وقد أدار الورشة عن بعد المهندس/ محمد رجب، خبير الملاحة والسلامة بالمنظمة العربية للطيران المدني. حضر هذه الورشة عن بعد 93 مشاركاً من 15 دولة أعضاء المنظمة العربية للطيران المدني (دولة الإمارات العربية المتحدة والجمهورية التونسية وجمهورية جيبوتي والمملكة العربية السعودية وجمهورية الصومال وجمهورية العراق وسلطنة عمان ودولة فلسطين وجمهورية القمر المتحدة ودولة الكويت ودولة ليبيا وجمهورية مصر العربية والمملكة المغربية والجمهورية الإسلامية الموريتانية والجمهورية اليمنية) ومنظمتين دوليتين (ACAO, IFATCA).

الرباط-نظمت المنظمة العربية للطيران المدني ورشة عمل عن بعد (Virtual Workshop) حول «سلامة مرحلة التعافي واستئناف التشغيل: دعم الإجراءات والرقابة» أيام 29 و30 يونيو و1 يوليو 2020 من 0900-1015 بتوقيت غرينيتش (UTC 0900-1015)، حرصاً من المنظمة على الرفع من مستوى العاملين في قطاع الطيران المدني في ظل أزمة كورونا المستجد (COVID-19).

افتتح الورشة سعادة المهندس عبد النبي منار، مدير عام المنظمة العربية للطيران المدني، حيث رحب بالمشاركين وأكد على أهداف الورشة والمتمثلة أساساً في دعم أطر ومفتشي السلامة بسلطات الطيران المدني ومزودي خدمات الحركة الجوية وشركات الطيران إلى استخدام مبادئ إدارة السلامة لدعم اتخاذ قراراتهم من أجل إدارة مخاطر سلامة الطيران، التي تقع تحت مسؤوليتهم، خلال وباء كورونا المستجد (COVID-19) وتسليط الضوء على أهم توصيات فريق عمل مجلس منظمة الطيران المدني الدولي لإنعاش قطاع

## ورشة عمل عن بعد حول «إدارة الأزمة وتدابير الصحة العامة لصناعة الطيران المدني في ظل جائحة كورونا»



COVID-19 و تدابير التخفيف المناسبة من حدة المخاطر على الصحة العامة على المسافرين و الموظفين التي يتعين تنفيذها من قبل المتدخلين في منظومة الطيران المدني و مشغلي المطار و مشغلي الطائرات لتعزيز ثقة المسافرين لإعادة انتعاش نشاط الطيران المدني.

كما تم استعراض خلال هذه الورشة الخطوط العريضة لوثيقة الإقلاع « دليل السفر الجوي في أثناء أزمة الصحة العامة الناجمة عن فيروس كورونا المستجد » الصادرة عن فرقة عمل مجلس للايكاو لإنعاش قطاع الطيران (CART).

و تدرج هذه الورشة في اطار الجهود التي تبذلها المنظمة العربية للطيران المدني بهدف المساهمة في انعاش الحركة الجوية و تبادل المعلومات و الخبرات و المواءمة بين الإجراءات و التدابير المتخذة من قبل الدول الأعضاء .

الرباط، اختتمت فعاليات ورشة عمل عبر التواصل عن بعد ( WEBINAR ) باستخدام برنامج زوم «Zoom حول إدارة الأزمة و تدابير الصحة العامة لصناعة الطيران المدني في ظل جائحة كورونا الجديد (COVID 19)، التي نظمتها المنظمة العربية للطيران المدني خلال الفترة الممتدة من 22 الى 26 يونيو 2020 من الساعة 09:30 إلى 10:45 توقيت قرينيتش يوميا (UTC Time).

واستفاد من هذه الورشة التي استمرت على مدى 5 أيام، 47 مشارك من مختلف الهياكل المتدخلة بمنظومة الطيران المدني من 11 دولة أعضاء بالمنظمة العربية للطيران المدني : دولة الإمارات العربية المتحدة، و مملكة البحرين، و الجمهورية التونسية، و المملكة العربية السعودية، و جمهورية العراق، و دولة فلسطين ، و دولة قطر ، و دولة ليبيا ، و جمهورية مصر العربية، و المملكة المغربية، و الجمهورية اليمنية.

واستعرضت هذه الورشة المتطلبات المتعلقة بالصحة العامة الصادرة عن منظمة الصحة العالمية في سياق تفشي جائحة

## منظمة الطيران المدني الدولي توافق على التعديل الوقائي لخطة CORSIA لتخفيض الكربون بسبب كورونا



جدير بالذكر أن خطة CORSIA تم تصميمها لمعالجة الثغرات في قدرة الطيران على الحد من انبعاثات ثاني أكسيد الكربون والقضاء عليها من خلال الابتكارات المستمرة في تصميم الطائرات والدفع والإجراءات التشغيلية والوقود ووسائل أخرى أكثر استدامة لتحقيق الهدف الطموح للقطاع المتمثل في النمو المحايد للكربون اعتباراً من عام 2020.

كما أن قرار الجمعية العمومية لمنظمة الطيران المدني الدولي A40-19 يتضمن طرقاً لتعديل CORSIA في حالة حدوث حالة غير متوقعة تؤثر على استدامة المخطط أو عبء اقتصادي غير مناسب مثل ذلك الذي يسببه COVID-19، وكذلك مراجعة الحاجة إلى تعديل عناصر التصميم للمخطط من خلال مراجعات دورية كل ثلاث سنوات.

19-VID، سوف تحترم النية والأهداف المتفق عليها أصلاً للدول الأعضاء في منظمة الطيران المدني الدولي الـ 193 عندما اعتمدت CORSIA في أكتوبر 2016.

وعلق رئيس مجلس منظمة الطيران المدني الدولي سالفاتوري شياكيانو قائلاً: «لقد قامت دول المجلس اليوم بتقييم مدروس ووصلت إلى أكثر الحلول المعقولة المتاحة نظراً لظروفنا الحالية والاستثنائية جداً». بالإضافة إلى الحماية خلال المرحلة التجريبية. قد تكون هناك آثار على المراحل اللاحقة من CORSIA في ضوء كيفية حدوث انتعاش القطاع، وستكون هناك حاجة إلى المزيد من البيانات وتحليل الوضع والتأثيرات على CORSIA في ضوء الفقرة 17 من القرار A40-19 بشأن المراجعة الدورية لـ CORSIA التي تبدأ في عام 2022، والتي تتزامن مع الدورة القادمة لجمعية الأيكاو. ومن المتوقع أن تقوم الدول بمراجعة CORSIA لإدخال تعديلات محتملة عليها من المراحل اللاحقة.

مونتريال-وافق مجلس منظمة الطيران المدني الدولي الإيكاو على توفير حماية واضحة في ضوء وباء فيروس كورونا المستجد، إلى خطة المنظمة لتخفيض الكربون كورسيا (COR-SIA)، وهو أول إجراء عالمي قائم على السوق يتم تطبيقه لأي قطاع صناعي.

وكانت المنظمة العربية للطيران المدني، اقترحت في رسالة وجهتها إلى الإيكاو في السابع من مايو 2020، احتساب مستويات الانبعاثات لعام 2019 كخط الأساس لكورسيا، نظراً للظروف الاستثنائية التي تعيشها صناعة الطيران بسبب جائحة كورونا المستجد، والتي أدت إلى شبه توقف لحركة الطيران العالمي، إذ أصبح من اللازم إعادة النظر في احتساب سنة 2020 في خط الأساس لخطة التعويض عن الكربون وخفضه.

وأقر قرار مجلس منظمة الطيران المدني الدولي (ICAO) بأن الاستفادة من نتائج حركة المرور والانبعاثات غير المتوقعة بشكل ملحوظ التي حدثت هذا العام بسبب CO-

## ندوة عبر الأنترنت/ اجتماع افتراضي عن بعد الإجراء المبسط لصنع القرار التعاوني لإدارة الحركة الجوية (21 مايو 2020)



تهدف هذه الندوة عبر الأنترنت إلى تقديم الإجراء المبسط لإدارة الحركة الجوية / صنع القرار التعاوني الذي تم تطويره لدعم التنسيق والتعاون بين الدول وتوفير إطار وتوجيه لدعم مناطق منظمة الطيران المدني الدولي مع التحضير للتعافي من جائحة COVID-19.

وقد نشط هذه الندوة السيد/إيلي خولي، الخبير الدولي لإدارة الحركة الجوية بمنظمة الطيران المدني الدولي بالمقر الرئيسي للإبكاو وقد حضرها خبراء وممثلين عن سلطات الطيران المدني ومزودي خدمات الملاحة الجوية والمنظمات الإقليمية والدولية.

## ندوة عبر الأنترنت/ اجتماع افتراضي عن بعد إدارة المخاطر في ظل جائحة وباء كورونا (14 مايو 2020)



تهدف هذه الندوة عبر الأنترنت إلى دعم أطر ومفتشي السلامة بسلطات الطيران المدني ومزودي خدمات الحركة الجوية وشركات الطيران إلى استخدام مبادئ إدارة السلامة لدعم اتخاذ قراراتهم من أجل إدارة مخاطر سلامة الطيران، التي تقع تحت مسؤولياتهم، في ظل جائحة وباء كورونا المستجد (COVID-19).

وقد نشطت هذه الندوة السيدة إليزابيث غنيم، المسؤولة عن برنامج إدارة السلامة في منظمة الطيران المدني الدولي. كما حضر هذه الندوة خبراء السلامة لدى سلطات الطيران المدني الدولي ومزودي خدمات الملاحة الجوية وشركات الطيران وأكاديميات الطيران والمنظمات الدولية والإقليمية.

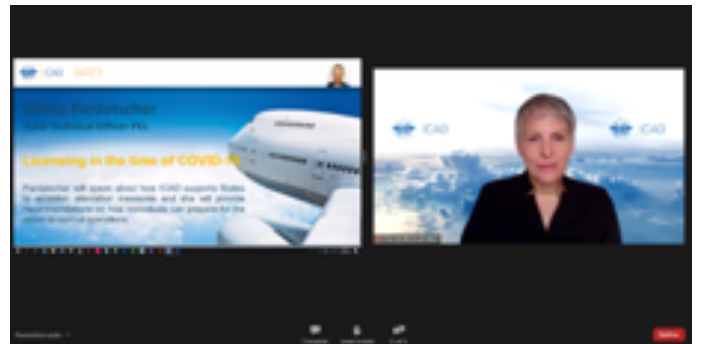
## ندوة عبر الأنترنت/ اجتماع افتراضي عن بعد

### يوم 2 يونيو 2020: تراخيص أعوان الطيران في زمن وباء كورونا المستجد (COVID-19)

المتعاقدات إعضاءات لدعم أصحاب المصلحة. وتوضح هذه الندوة عبر الأنترنت كيف تدعم منظمة الطيران المدني الدولي الدول في تدابير التخفيف من آثار تفشي هذا الوباء وتقديم توصيات ومواد إرشادية حول كيفية تأهيل أعوان الطيران للعودة إلى العمليات الطبيعية.

وقد حضر هذه الندوة ممثلين عن سلطات الطيران المدني ومزودي خدمات الملاحة الجوية والمطارات وشركات الطيران وأكاديميات التدريب والمنظمات الدولية والإقليمية وحاملي التراخيص والإجازات مثل الطيارين ومراقبي الحركة الجوية. وقد نشطت هذه الندوة الخيرة الدولية السيدة/ جيردا بارداتشر (Gerda Pardatscher)، المسؤولة على ترخيص شؤون الموظفين بمنظمة الطيران المدني الدولي.

وقد نشطت هذه الندوة الخيرة الدولية السيدة/ جيردا بارداتشر (Gerda Pardatscher)، المسؤولة على ترخيص شؤون الموظفين بمنظمة الطيران المدني الدولي.



تحدد اتفاقية شيكاغو والملحق الأول أنه يجب على حاملي الإجازات والتراخيص والموافقات مثل الطيارين ومراقبي الحركة الجوية حمل وثيقة صالحة المفعول لإثبات كفاءتهم المستمرة. اليوم بسبب تفشي وباء كورونا المستجد (COVID-19)، لا يستطيع العديد من حاملي الإجازات الحفاظ على تراخيصهم سارية المفعول وفقاً للمتطلبات المعمول بها. ولذلك تصدر الدول



## ندوة عبر الأنترنت/ اجتماع افتراضي عن بعد يوم 9 يونيو 2020: ندوة عبر الأنترنت (Webinar) حول «وثائق إرشادية لخدمات الحركة الجوية لاستخدامها في جائحة كورونا المستجد (CoVID-19)»



على الرغم من أن هناك انخفاضاً كبيراً حالياً في العمليات الجوية، إلا أن توفير خدمات الحركة الجوية تعتبر من العناصر الأساسية التي يجب أخذها بعين الاعتبار لمواجهة جائحة CO-VID-19.

توفر هذه الندوة مجموعة من المعلومات والمواد الإرشادية بهدف دعم الدول لإعادة التشغيل التدريجي للحركة الجوية ومواجهة التهديد والخسائر الناتجة عن جائحة وباء كورونا المستجد CO-VID-19.

وقد تم خلال هذه الندوة عبر الأنترنت (Webinar) مناقشة المسائل التالية:

1. مبادئ التخطيط للطوارئ ATS
2. تدابير الحماية الأساسية التي يتعين تنفيذها
3. البيئة التشغيلية لإدارة الحركة الجوية والإجراءات التعزيزية للعمل
4. سلامة وأمن الموظفين
5. إعادة تنشيط الخدمات
6. إجراءات معالجة مرافق ومنشآت الحركة الجوية المعرضة للخطر
7. إدارة مخاطر السلامة
8. الإجراءات فيما يتعلق بمراقبة السلامة من قبل سلطات الطيران المدني

وقد نشط هذا الويبينار السيد/إيديان مداز (Katherine Roo-ney)، مسؤول إدارة الحركة الجوية والبحث والإنقاذ بمنظمة الطيران المدني الدولي-مكتب أمريكا الشمالية وأمريكا الوسطى ومنطقة البحر الكاريبي.

## ندوة عبر الأنترنت/ اجتماع افتراضي عن بعد يوم 4 يونيو 2020: التعاون الإقليمي في أوقات الأزمات



حتى وقت قريب، واجه مجتمع الطيران تحديات كبيرة في إيجاد طرق للتكيف مع الوتيرة السريعة للتكنولوجيات الجديدة، وكذلك الحاجة إلى توفير رقابة فعالة من قبل سلطات الطيران المدني. لأكثر من عقد من الزمان، كان التعاون الإقليمي من خلال آليات مثل المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة (RSOOs) وبرنامج التسمية التعاونية للسلامة التشغيلية واستمرار الطائرات للطيران (COSCAPs) فعالاً في مساعدة الدول على مواجهة هذه التحديات، وبالتالي تعزيز سلامة الطيران ككل.

مع التأثير غير المتوقع وغير المسبوق لجائحة كورونا المستجد (COVID-19)، تعمل منظمة الطيران المدني الدولي (ICAO) مع مجتمع الطيران لإيجاد استراتيجيات تخفيف مناسبة للتعافي السريع والفعال والأمن للصناعة. من أهم مبادئ هذا التعافي تنسيق استراتيجيات التخفيف هذه. أكثر من أي وقت مضى، أهمية RSOOs كمحفزات لعمليات التخفيف المنسقة أمر بالغ الأهمية.

وقد تم عرض خلال هذه الندوة عبر الأنترنت أهمية التعاون الإقليمي ودور منظمات الدعم الإقليمي في دعم الدول الأعضاء في أوقات الأزمات.

ونشط هذه الندوة الكابتن/ ميغيل راموس (Captain Miguel Ramos)، مدير برنامج النظام العالمي لمراقبة سلامة الطيران في منظمة الطيران المدني الدولي (GASOS). وشارك بهذه الندوة ممثلو عن سلطات الطيران المدني ومزودي خدمات الملاحة الجوية والمنظمات والجمعيات الدولية والإقليمية.

ندوة عبر الأنترنت/ اجتماع افتراضي عن بعد

## يوم 11 يونيو 2020: سلامة نقل البضائع خلال جائحة وباء كورونا المستجد (CO-VID-19)



هذا كما وفرت هذه الندوة معلومات عن الجهود التي تبذلها منظمة الطيران المدني الدولي لمعالجة عقبات نقل البضائع عبر الجو من خلال إشراك أصحاب المصلحة في تحديد وتخفيف الصعوبات التي تؤثر على شحنات الشحن الجوي.

وقد نشط هذا الوبينار كل من السيدة/ كاثرين روني (-Kathe rine Rooney)، رئيسة قسم سلامة البضائع في منظمة الطيران المدني الدولي والسيدة/ لين ماكجيجان (Lynn McGuigan)، مسؤولة فنية لسلامة البضائع في نفس القسم بالإيكاو. وقد شارك بهذا الوبينار ممثلون عن سلطات الطيران المدني وشركات الطيران ومن المنظمات الدولية والإقليمية.

أدى تفشي وباء كورونا المستجد (COVID-19) إلى انخفاض غير مسبوق في عدد الرحلات الجوية التي تنقل الركاب وزيادة الحاجة إلى نقل البضائع الحرجة والمنقذة للحياة، بما في ذلك البضائع الخطرة، بسرعة في جميع أنحاء العالم. تواجه الدول عدداً من التحديات في ضمان وسلامة نقل هذه البضائع.

وقد وفرت هذه الندوة عبر الأنترنت (Webinar) إرشادات بشأن:

- ضمان تدريب العاملين في البضائع الخطرة بكفاءة على الرغم من الحاجة إلى الابتعاد الجسدي،
- تحميل البضائع الخطرة على متن الطائرات مع كبائن الركاب التي تم إعادة استخدامها لأغراض نقل البضائع، و
- تحديد من يمكن أن يكون على متن طائرة تحمل بضائع خطيرة غير مسموح بها على متن طائرة تقل ركاباً.

## «المجالات المحتملة للتعاون المدني العسكري في مجال الطيران» محور اجتماع افتراضي عن بعد



تقديم بعض تجارب الدول في مجال التعاون المدني العسكري. وبحسب المتدخلين، يعد التعاون والتنسيق المدني العسكري الفعال مطلوباً ليس فقط لتلبية متطلبات الحركة الجوية المدنية والعسكرية في المستقبل من أجل زيادة السلامة والأمن والقدرة والكفاءة والاستدامة البيئية ولكن أيضاً لتحقيق التشغيل البيئي والسلاسة والمواءمة.

وبازدياد شح المجال الجوي وتطور الحركة الجوية بالمنطقة العربية، يتعين على الدول أن تأخذ بنهج متوازن في إدارة المجال الجوي على نحو يكفل انسياب الحركة الجوية الدولية بسلاسة ويلبي احتياجات الدول. ويتطلب التعاون الناجح تعاوناً يقوم على التواصل والتثقيف والتعاون والثقة بين جميع المتدخلين.

و اتفق الحضور على عقد لقاء آخر عبر الأنترنت لمناقشة مختلف الإجراءات الواجب اتخاذها لوضع حيز التنفيذ لفرص التعاون المستقبلي المقترحة من قبل منظمة حلف شمال الأطلسي (NATO) في مجال التعاون المدني العسكري.

الترحيب بالمشاركين والتأكيد على أهداف الاجتماع الافتراضي والمتمثلة أساساً في ضمان اتساق المبادرات المدنية العسكرية في مناطق الايكاو وتقديم المشورة والتدريب حسب الاقتضاء، فيما يتعلق بتكثيف قدرات الطيران ودمج وسلامة عمليات المجال الجوي للطائرات مع ودون طيار ومرور الطيران ضد الهجمات الإرهابية، بما في ذلك إدارة المجال الجوي والمطارات أثناء عمليات منظمة حلف شمال الأطلسي (NATO) وملائمة الطيران بعد الأزمات.

تم أيضاً، خلال هذا الاجتماع متابعة أهم التوصيات المنبثقة عن الحدث المشترك الناجح جداً بين المنظمة العربية للطيران المدني ومنظمة الطيران المدني حول التعاون المدني العسكري الذي عقد بالجزائر العاصمة سنة 2018 وتقديم عرض مرئي من جانب ممثل الناتو حول التعاون والتنسيق المدني العسكري الفعال وفرص التعاون المستقبلي المقترحة والمتمثلة في تقديم الدعم والتدريب للدول العربية في مجال التعاون المدني العسكري وكذلك إمكانية المشاركة في التمارين العسكرية المنظمة من قبل الناتو.

من جانب آخر، تقاسم المشاركون أفضل الممارسات و تم تبادل المعرفة والمعلومات بين المهنيين في منطقة الدول العربية، من خلال

الرباط-حرصاً من المنظمة العربية للطيران المدني على التنسيق والتعاون مع المنظمات الدولية والإقليمية العاملة في مجال الطيران المدني في ظل أزمة كورونا المستجد (CO-VID-19)، نظمت بالتنسيق مع منظمة الطيران المدني الدولي-مكتبي القاهرة وباريس ومنظمة حلف شمال الأطلسي (NATO) اجتماع افتراضي عن بعد حول «المجالات المحتملة للتعاون المدني العسكري في مجال الطيران» يوم 23 يونيو 2020.

حضر الاجتماع الافتراضي 59 مشاركاً عن 15 دولة أعضاء المنظمة العربية للطيران المدني و4 منظمات إقليمية ودولية (ACAO, ICAO, IFATCA, NATO).

تم افتتاح الاجتماع من قبل المهندس محمد رجب، خبير الملاحة والسلامة الجوية نيابة عن سعادة المهندس عبد النبي منار، مدير عام المنظمة العربية للطيران المدني والسيد سفين هال، المسؤول الإقليمي لإدارة الحركة الجوية بالمكتب الإقليمي لمنظمة الطيران المدني الدولي بباريس والسيد أحمد عميرة، المسؤول الإقليمي لإدارة الحركة الجوية والبحث والإنقاذ بالمكتب الإقليمي لمنظمة الطيران المدني الدولي بالقاهرة والسيدة ماريا رويده من الناتو (NATO)، حيث تم

## الاجتماع الافتراضي للمدراء العامون للطيران المدني في منطقة أوروبا وشمال الأطلسي لمنظمة الطيران المدني الدولي (EUR / NAT-DGCA / 2020-4)

(CART) والمواد الإرشادية بشأن تدابير الصحة العامة للطيران لتقليل المخاطر الناجمة من جائحة كورونا المستجد (COVID-19) ذات الصلة وذلك من خلال:

أ) إحاطة الحضور بتوجيهات منظمة الطيران المدني الدولي بشأن تدابير الصحة العامة للطيران لتقليل المخاطر المرتبطة بـ COVID-19؛

ب) تقديم معلومات حول برنامج الايكاو الحالي والمستقبلي للمساعدة (الافتراضية)؛

ج) تبادل المعلومات حول القضايا والتطورات والخطط المتعلقة بتنفيذ الدول والمنظمات الدولية والإقليمية في هذا الصدد.

افتتح الاجتماع الدكتورة فانغ ليو، الأمينة العام لمنظمة الطيران المدني الدولي، مرحبة بالمشاركين ومسلطة الضوء على الغرض الرئيسي من تقرير CART ووثيقة توجيه الإقلاع ذات الصلة وكذلك على ضرورة تنفيذ جميع أصحاب المصلحة لتدابير تخفيف المخاطر بما يتفق تماماً مع تدابير الصحة العامة للطيران مؤكدة بأن الطيران المدني يمثل عنصر أساسيا للانتعاش الاقتصادي.

أوضحت السيدة سيلفيا جريز، المديرية الإقليمية للمكتب الإقليمي لمنظمة الطيران المدني الدولي في أوروبا وشمال الأطلسي (EUR / NAT)، دور مكتب باريس لمنظمة الطيران المدني الدولي (EUR / NAT) في ضمان حسن تنفيذ توصيات CART والتنسيق بين الدول الأعضاء لدعم إعادة تشغيل واستعادة الطيران في المنطقة.

ICAO PARIS UNITING AVIATION

### ICAO CART Public Health Measures

Opening Remarks by  
Silvia Gehr

ICAO Regional Director  
Europe and North Atlantic

ICAO EUR/NAT DGCA teleconference  
8 June 2020

الرباط-حرصاً من المنظمة العربية للطيران المدني والتنسيق والتعاون بين المنظمات الإقليمية والدولية، شاركت المنظمة العربية للطيران المدني باجتماع المدراء العامون للطيران المدني في منطقة أوروبا وشمال الأطلسي لمنظمة الطيران المدني الدولي عن بعد في 8 يونيو 2020.

حضر هذا الاجتماع ثمانية وتسعون (98) مشاركاً من 40 دولة و8 منظمات دولية وإقليمية.

هدف الاجتماع إلى متابعة تقرير فريق العمل المكلف باستعادة وانتعاش الطيران التابع لمجلس منظمة الطيران المدني الدولي

## الاجتماع الإقليمي الرفيع المستوى عن بعد بين المنظمات الإقليمية والدولية ICAO و IATA و ACAO و AACO

حضر هذا الاجتماع عن بعد اثنان وعشرون (22) مشاركاً من أربع (4) منظمات (AACO و ACAO و IATA و ICAO).

هدف هذا الاجتماع أساساً إلى إعلام الحضور بآخر التطورات العالمية والتقدم المحرز على أعمال فريق عمل استعادة نشاط الطيران المنشأ على مستوى مكتب القاهرة للإيكاو (MID RPTF) وإلى التنسيق والإعداد إلى الندوة عبر الأنترنت حول مخرجات فريق عمل مجلس منظمة الطيران المدني الدولي لإنعاش قطاع الطيران (CART) والاجتماع الافتراضي الثاني لمدراء العامون بالشرق الأوسط (DGAC-MID) المخطط له خلال 18 يونيو 2020.

الرباط-حرصاً من المنظمة العربية للطيران المدني والتنسيق والتعاون بين المنظمات الإقليمية والدولية، شارك وفد من المنظمة العربية للطيران المدني برئاسة سعادة المهندس/عبد النبي منار، مدير عام المنظمة وبعضوية المهندس/محمد رجب، خبير الملاحة والسلامة والمهندس/عادل بلوطار، خبير أمن الطيران والبيئة بالاجتماع الإقليمي الرفيع المستوى بالشرق الأوسط بين AACO و ACAO و IATA و ICAO يوم الاثنين 15 يونيو 2020 من 1100 إلى 1400 بتوقيت غرينيتش.



## ندوة افتراضية للهيئة العامة للطيران المدني بدولة الامارات العربية المتحدة بالشراكة مع منظمة الطيران المدني الدولي تحت عنوان «وضع تصميم جماعي لمستقبل إدارة الحركة الجوية لما بعد كوفيد-19»

العالمية (WHO) ومنظمة السياحة العالمية (UNWTO)، بالإضافة إلى رؤساء العديد من سلطات الطيران الوطنية والإقليمية، ومنها المنظمة العربية للطيران المدني. الهدف من فريق العمل تحديد الأولويات والسياسات الاستراتيجية للدول ومشغلي القطاع والتوصية بها، حيث ستستفيد من جميع البيانات المتاحة للحكومات والقطاع، من أجل التوصل إلى حلول للتحديات المباشرة على مستوى القطاع، والأولويات التي ينبغي معالجتها لإعادة تشغيل الشبكة في عالم ما بعد داء كوفيد-19، وجعلها أكثر مرونة واستجابة خلال هذه العملية، ولتقديم التوجيه رفيع المستوى الذي تحتاجه الحكومات والصناعة لبدء إعادة تشغيل النقل الجوي الدولي والتعايش من فيروس كورونا المستجد. وقد تم اعتماد صيغة التقرير النهائي يوم 01 يونيو 2020، وقراره من مجلس الايكاو، مرفوقاً بوثيقة توجيه الإقلاع TAKEOFF والذي يقترح نهجاً مرحلياً لإعادة تشغيل الطيران ويحدد مجموعة التدابير القائمة على المخاطر والقابلة للتطبيق بشكل عام، تماشياً مع توصيات وتوجيهات منظمة الصحة العالمية، والتي ستخفف من مخاطر انتقال فيروس COVID-19 أثناء عملية السفر، حيث تشمل هذه الإجراءات: التباعد الجسدي بالقدر الممكن مع تنفيذ التدابير الملائمة القائمة على المخاطر، ارتداء أقتعة الوجه من قبل الركاب وطاقم الطائرة وعمال الطيران، التطهير الروتيني لجميع المناطق التي يمكن أن تكون أمكنة تلامس وانتقال بالنسبة للركاب، الفحص الصحي قبل وبعد الطيران، تتبع بيانات التواصل للمسافرين و موظفي الطيران، الاختبار في حال توفر اختبارات سريعة وموثوق بنتائجها في الوقت الفعلي.

الرباط-شاركت المنظمة العربية للطيران المدني، في الندوة الافتراضية التي نظمتها الهيئة العامة للطيران المدني بدولة الامارات العربية المتحدة، بشراكة مع منظمة الطيران المدني الدولي، تحت عنوان «وضع تصميم جماعي لمستقبل إدارة الحركة الجوية لما بعد كوفيد-19»، وذلك يومي 15 و16 يونيو 2020. وفي عرضه خلال الجلسة الافتتاحية للندوة، أشار سعادة السيد مدير عام المنظمة العربية للطيران المدني، إلى آثار تفشي وباء كوفيد-19 على نشاط النقل الجوي والسياحي العالمي بشكل عام والعربي بشكل خاص، والإجراءات التي قامت بها الإدارة العامة للمنظمة بتنسيق مع سلطات الطيران المدني للدول الأعضاء والمنظمات الإقليمية والدولية، قصد اتباعها بما يضمن مكافحة تفشي الفيروس، مع ضمان استعادة وانتعاش القطاع واسترجاع عافيته، حيث كان من أولى الأولويات تعزيز التعاون بين الدول العربية لتنفيذ إجراءات مشتركة لمنع انتشار الفيروس بها، مع الوضع بعين الاعتبار حساسية هذه الفترة وما تتطلبه من نقل وباستمرار لمنتجات رئيسية تتمثل في المواد الغذائية، اللوازم والمعدات الطبية، معدات الوقاية الشخصية وكذلك المنتجات الأخرى الضرورية لتشغيل سلاسل الامدادات الحساسة، دون أن ننسى الرحلات الجوية المخصصة لرحلات الإجلاء.

ولتحقيق نجاح انتعاش القطاع في الحاضر مع ضمان مرونته في المستقبل، تم إنشاء فريق عمل استئناف الطيران إثر كوفيد-19- يحمل اسم CART، ويتألف فريق العمل الجديد التابع لمجلس منظمة الطيران المدني الدولي، من أعضاء المجلس وممثلين رفيعي المستوى عن قطاع الطيران بما في ذلك الرؤساء والمدراء العامون لصناعة النقل الجوي، والهيئات المختصة لدى الأمم المتحدة مثل منظمة الصحة

## الاجتماع الثاني عبر الأنترنت بين نقاط الاتصال لإدارة معلومات الطيران بالشرق الأوسط

(أ) تقديم التطورات العالمية والإقليمية المتعلقة بجائحة كورونا المستجد (COVID-19) وتدابير الصحة العامة للطيران لتقليل المخاطر المرتبطة بـ COVID-19 إلى الحد الأدنى؛  
(ب) عرض النتائج الرئيسية لأنشطة لفريق عمل معلومات الطيران والمتعلقة خاصة بتحليل إعلانات الطيارين المنشورة على مستوى منطقة الشرق الأوسط والتوصيات ذات العلاقة في ضل جائحة كورونا المستجد ونموذج إعلان الطيارين لاستعادة النشاط؛  
(ج) تبادل المعلومات حول التحديات المهمة التي تواجهها الدول في نشر معلومات الطيران استجابة لـ COVID19 والخطوات الإيجابية التي تم اتخاذها لمعالجتها.

الرباط- في إطار متابعة أعمال فريق عمل استعادة نشاط الطيران المنشأ على مستوى مكتب القاهرة للإيكاو (MID RPTF)، شارك المهندس/محمد رجب بالاجتماع الثاني عبر الأنترنت بين نقاط الاتصال لإدارة معلومات الطيران (MID- AIM FP Meeting) بالشرق الأوسط يوم 30 يونيو 2020 من الساعة 11:00 إلى 12:00 بتوقيت غرينيتش.

حضر الاجتماع عن بعد ثمانية وعشرون (28) مشاركا من ثماني (8) دول (البحرين ومصر وإيران والعراق والأردن وقطر والمملكة العربية السعودية والامارات العربية المتحدة) وأربع (4) منظمات (، AACO و IATA و ICAO).

ويهدف هذا الاجتماع أساساً إلى ما يلي:

## الاجتماع الافتراضي الثاني الإقليمي للمدراء العامون لمنطقة الشرق الأوسط



مع جميع أصحاب المصلحة من منظمات دولية وإقليمية والصناعة، لتعزيز تنفيذ توصيات CART وتقديم المساعدة اللازمة للدول من أجل إعادة تشغيل متناسق وسلس لاستعادة نظام الطيران واستعادته. وأشادت في هذا الصدد بعمل فرقة العمل المعنية بخطة الإنعاش لمنطقة الشرق الأوسط (RPTF).

نيابة عن الإتحاد العربي للنقل الجوي (AACO) والمنظمة العربية للطيران المدني (ACAO) والإتحاد الدولي للنقل الدولي (IATA)، قدم السيد/عبد الوهاب تفاحة، الأمين العام للإتحاد العربي للنقل الجوي عرضاً مشتركاً يقترح مجموعة من التوصيات بما في ذلك نهج تدريجي لإعادة تشغيل الطيران بما يتماشى مع إرشادات CART، والتدابير القائمة على المخاطر، واستخدام التكنولوجيا للتخفيف من مخاطر النقل. وسلط الضوء على التدابير التي يجب تجنبها، مثل التدابير الصارمة وغير الواضحة التي لا توفر حماية إضافية والتي قد يكون من الصعب الامتثال لها، وتثقل كاهل الصناعة برسوم / رسوم إضافية.

ومن جانب آخر، تم تقديم عروض مرئية لإعلام الحضور على استراتيجيات المملكة الأردنية الهاشمية والمملكة العربية السعودية والإمارات العربية المتحدة وأفضل الممارسات في معالجة التحديات وأنشطة التعافي وإعادة التشغيل والاستئناف. وقد قام بتقديم هذه العروض المرئية كل من:

- سعادة الكابتن /هيثم ميستو، الرئيس التنفيذي / رئيس المفوض - CARC - الأردن؛
- السيد /عبد العزيز الدهمش، مدير عام الجودة وحماية المستهلك، المملكة العربية السعودية؛
- السيد. اسماعيل محمد البلوشي، مساعد المدير العام لشؤون سلامة الطيران قطاع الهيئة العامة للطيران المدني - الإمارات العربية المتحدة.

الرباط-شاركت المنظمة العربية للطيران المدني بالاجتماع الافتراضي الثاني للمدراء العامون لمنطقة الشرق الأوسط (DGCA-MID) الذي انعقد يوم الخميس 18 يونيو 2020 من الساعة 11:00 إلى 14:00 بالتوقيت العالمي باستخدام منظومة الزوم (ZOOM). وقد حضر هذا الاجتماع ما يزيد عن أربعة وثمانون (84) مشاركاً من أربع عشرة (14) دولة (البحرين، مصر، العراق، الأردن، الكويت، لبنان، عمان، قطر، المملكة العربية السعودية، السودان، سوريا، الإمارات العربية المتحدة، المملكة المتحدة واليمن) وسبع (7) منظمات (AACO و ACIO و IATA و ACI و IFATCA و IFAL- و PA و ICAO).

رحب السيد محمد السماوي، المدير الإقليمي بالإنابة لمكتب منظمة الطيران المدني الدولي بالقاهرة، بجميع المشاركين وشكرهم على قبول الدعوة للانضمام إلى الاجتماع الثاني للمدراء العامون لسلطات الطيران المدني بمنطقة الشرق الأوسط.

وقد حضي هذا الاجتماع بمشاركة سعادة الدكتورة/فانغ ليو، الأمانة العام لمنظمة الطيران المدني الدولي، التي قدمت كلمة ترحيبية أشادت من خلالها على أن المكتب الإقليمي بمنطقة الشرق الأوسط يلتزم بإتباع النهج التعاوني والتواصل مع جميع دول الشرق الأوسط لتوفير آخر التطورات والدعم والتوجيه في الوقت المناسب كجزء من استراتيجية الأيكاو المستمرة للاستجابة والتعافي من جائحة كورونا المستجد. وسلطة الدكتورة ليو الضوء على الغرض الرئيسي من تقرير فريق عمل مجلس منظمة الطيران المدني الدولي لإنعاش قطاع الطيران (CART) والوثيقة التوجيهية للإقلاع المرتبطة به مؤكدة أنه ينبغي اعتبارهما مرجعاً لإعادة التشغيل المنسق واستعادة نظام النقل الجوي؛ وينبغي بذل الجهود من أجل تنفيذ التوصيات والمبادئ الرئيسية ذات الصلة.

وفي هذا الصدد، سلطت الضوء على الجهود الإقليمية التي يبذلها مكتب القاهرة لمنظمة الطيران المدني الدولي، بالتنسيق والتعاون

## قانون «عقود النقل الجوي» في المغرب يدخل حيز التنفيذ



الرباط-دخل قانون رقم 30.20 بسن أحكام خاصة تتعلق بعقود الأسفار والمقامات السياحية، حيز التنفيذ بعد صدوره بالجريدة الرسمية، كما وافق عليه مجلس النواب ومجلس المستشارين. القانون المنشور في عدد 6887 من الجريدة الرسمية للمملكة، يسري على عقود الأسفار والمقامات السياحية وعقود النقل الجوي للمسافرين المقرر تنفيذها خلال الفترة الممتدة من فاتح مارس إلى غاية 30 سبتمبر 2020، والتي يتعلق موضوعها بالخدمات المقدمة في إطار ممارسة الأنشطة المنصوص عليها في القانون المتعلق بالنظام الأساسي لوكالات الأسفار، والقانون بمثابة النظام الأساسي للمؤسسات السياحية، والظهير الشريف بشأن النقل بواسطة السيارات عبر الطرق والنصوص المتخذة التطبيقية، والقانون المتعلق بالطيران المدني. ووفق المصدر ذاته، يتضمن القانون «أحكام خاصة بالعقود المقرر تنفيذها خلال الفترة الممتدة من اليوم الموالي لتاريخ رفع حالة الطوارئ الصحية إلى غاية 30 سبتمبر 2020»، وتمكن هي الأخرى مقدم الخدمات أن يقترح على الزبون بدل إرجاع المبالغ المؤداة برسم العقد المفسوخ، وصلا بدين. ويتضمن القانون جملة أحكام مشتركة، تتعلق بمبلغ الوصول بالدين، والعقود التي جرى تنفيذ جزء منها، وأحكام أخرى ترتبط بالنقل الجوي للمسافرين وخدمات الأسفار المرتبطة بالعمرة، وغيرها.

الرباط-دخل قانون رقم 30.20 بسن أحكام خاصة تتعلق بعقود الأسفار والمقامات السياحية، حيز التنفيذ بعد صدوره بالجريدة الرسمية، كما وافق عليه مجلس النواب ومجلس المستشارين. القانون المنشور في عدد 6887 من الجريدة الرسمية للمملكة، يسري على عقود الأسفار والمقامات السياحية وعقود النقل الجوي للمسافرين المقرر تنفيذها خلال الفترة الممتدة من فاتح مارس إلى غاية 30 سبتمبر 2020، والتي يتعلق موضوعها بالخدمات المقدمة في إطار ممارسة الأنشطة المنصوص عليها في القانون المتعلق بالنظام الأساسي لوكالات الأسفار، والقانون بمثابة النظام الأساسي للمؤسسات السياحية، والظهير الشريف بشأن النقل بواسطة السيارات عبر الطرق والنصوص المتخذة التطبيقية، والقانون المتعلق بالطيران المدني. ووفق المصدر ذاته، يتضمن القانون «أحكام خاصة بالعقود المقرر تنفيذها خلال الفترة الممتدة من فاتح مارس 2020 إلى



## وزير الطيران المدني في جمهورية مصر العربية يلتقي خبراء ورموز الطيران المدني المصري



يسرى الأمير نائب رئيس سلطة الطيران المدني الأسبق ورئيس القطاع المالى والتجارى بالوزارة سابقاً و الدكتور محمد القطرى رئيس قطاع التخطيط بالوزارة سابقا و الطيار شريف جلال رئيس شركة مصر للطيران للخطوط الجوية الأسبق و اللواء حسن محمد حسن رئيس الاكاديمية المصرية لعلوم الطيران الأسبق ، واللواء حسن ابو غنيمه أمين عام وزارة الطيران المدني سابقاً و اللواء ممدوح حشمت رئيس مجلس ادارة الشركة المصرية للمطارات الأسبق.

هذا وحضر اللقاء الطيار منتصر مناع نائب وزير الطيران المدني والمهندس محمد سعيد محروس رئيس مجلس ادارة الشركة المصرية القابضة للمطارات والملاحة الجوية والطيار رشدي زكريا رئيس مجلس ادارة الشركة القابضة لمصر للطيران والمهندس أشرف نوير رئيس سلطة الطيران المدني والأستاذ سيد عبدالله أمين عام وزارة الطيران المدني والطيار عمرو أبو العين رئيس شركة مصر للطيران للخطوط الجوية والطيار باسم جوهر رئيس شركة مصر للطيران للشحن الجوي والاستاذ حسين شريف رئيس مجلس إدارة شركة اير كايرو ولقيف من قيادات الوزارة والشركات التابعة.

وفى نهاية اللقاء أكد الطيار محمد منار وزير الطيران المدني أن جمهورية مصر العربية قادرة على مواجهة الأزمات وتجاوزها بسواعد أبنائها والكفاءات الموجودة على أرضها، وذلك وفقاً لتوجهات القيادة السياسية وأن الحكومة المصرية ماضية في استكمال مسيرتها نحو دعم وتطوير جميع القطاعات وبخاصة قطاع الطيران المدني الذي سوف يمر من هذه الأزمة بشكل سريع.

القاهرة-استقبل الطيار محمد منار وزير الطيران المدني بمكتبه بديوان عام الوزارة لقيف من وزراء الطيران المدني السابقين وخبراء ورموز الطيران المدني المصري الذين يعدون من اعمدة صناعة النقل الجوى فى مصر والعالم العربى والذين آثروا صناعة النقل الجوى المصرى بخبراتهم ومجهوداتهم على مدار الأعوام الماضية.

وقد جاء هذا اللقاء فى إطار التحديات التى يواجهها قطاع الطيران المدني حالياً فى ظل الآثار السلبية لفيروس كورونا على صناعة النقل الجوى وذلك لاتاحة الفرصة لبحث تداعيات هذه الأزمة على مجال النقل الجوى وتبادل الرؤى والأفكار حول آلية التعافى وعودة حركة الطيران المدني الى ما كانت عليه قبل انتشار فيروس كورونا المستجد.

وخلال اللقاء تم مناقشة الأوضاع الحالية التى يشهدها قطاع الطيران المدني وتم استعراض عدد من الآراء والأفكار البناءة التى تحظى بقدر عالٍ من الخبرة والأهمية حيث تعد المرة الأولى التى يجتمع فيها هذه الكوكبة من رموز وقيادات الطيران المدني السابقين على مائدة الحوار والتي ضمت كل من المهندس عاطف عبدالحميد وزير النقل الاسبق ومحافظ القاهرة السابق ورئيس مجلس إدارة الشركة القابضة لمصر للطيران الأسبق ووزراء الطيران السابقين المهندس حسين مسعود والاستاذ سمير امبابي والطيار حسام كمال بالإضافة إلى الطيار عبدالفتاح كاطو رئيس مجلس ادارة شركة مصر للطيران الأسبق والخبير الدولى فى مجال الطيران المدني، والطيار اسعد درويش رئيس شركة مصر للطيران للشحن الجوي الأسبق واللواء



## الشورى السعودي يمرر اتفاق النقل الجوي مع موريتانيا



وسيسهل الاتفاق المذكور حركة نقل المسافرين والبضائع جواً بين البلدين عن طريق تشغيل الناقلات الجوية بالبلدين لرحلات منتظمة مباشرة بين مطاراتهما، مما سيفتح الباب واسعاً لتعزيز التبادل الاقتصادي بين البلدين. وسيساهم الاتفاق في حل معضلة تنقل المعتمرين والحجاج جواً من موريتانيا إلى البلاد المقدسة. وسيمنح الاتفاق "الموريتانية للطيران" فرصة إبرام عقود تجارية تشاركية مع الخطوط الجوية السعودية والاستفادة من تجاربها وما تغطيه شبكتها من جهات مختلفة تشمل أغلب بقاع العالم.

الرياض-وافق مجلس الشورى السعودي، الأحد 3 مايو 2020، على مشروع اتفاقية الخدمات الجوية بين حكومة المملكة العربية السعودية وحكومة الجمهورية الإسلامية الموريتانية. وكانت موريتانيا قد وقعت شهر سبتمبر من العام الماضي على اتفاق مع السعودية يتعلق بخدمات النقل الجوي بين البلدين، ووقع الاتفاق عن الجانب الموريتاني وزير التجهيز والنقل محمدو ولد أحمدو ولد أمحميد وعن السعودية نظيره السعودي نبيل بن محمد العامودي.

## البيان الختامي الصادر عن الجلسة الطارئة للمجلس الوزاري العربي للسياحة حول جائحة فايروس كورونا المستجد (كوفيد - 19)



اللّه، واعتبارهما جزءاً من خطط تعاليف اقتصادات الدول العربية. 4- الإشادة بالجهود التي بذلتها المنظمة العربية للسياحة بالتعاون مع الاتحاد العربي للنقل الجوي والمنظمة العربية للطيران المدني في إطار فريق إدارة الأزمات، ودعوة الدول العربية للاسترشاد بالتقارير والتحليل البيانية والتوصيات التي صدرت في هذا الشأن، والاستفادة من البرامج التدريبية عن بعد التي أعدتها المنظمة العربية للسياحة مع عدد الجامعات الموجهة للعاملين في القطاع السياحي.

5- الإشادة بالجهود التي قامت بها منظمة السياحة العالمية وتعزيز التعاون مع المنظمة، لضمان تبادل أفضل الممارسات ذات الصلة التي اتخذتها الدول للمساهمة في تعاليف الاقتصادات من الأثار السلبية للجائحة، ودعم عمل لجنة الأزمات التابعة لمنظمة السياحة العالمية، ومنها: خطة الإنعاش والتعاليف، وحزم المساعدات التقنية، ولوحة المنظمة لمعلومات السياحة العالمية، والمبادرات الأخرى لمواجهة الجائحة المتوفرة على الموقع الإلكتروني للمنظمة، وتزويد المنظمة بتوصيات الدول العربية.

6- تعزيز التعاون مع القطاع الخاص للحد من اثار الضرر في قطاع السياحة والسفر، والمحافظة على الوظائف بالقطاع وتطوير وتدريب الكفاءات العاملة فيه، وتعزيز استخدام التقنيات الحديثة في البرامج التدريبية للعاملين في القطاع السياحي وفي خلق الوظائف خاصة القطاعات الأكثر تضرراً مثل صناعة الطيران، ومساعدة شركات قطاع السياحة خاصة المؤسسات المتناهية الصغر، والصغيرة، والمتوسطة، ورواد الأعمال، على مواجهة الأزمة، وعلى التكيف والازدهار في مرحلة ما بعد الأزمة.

وختاماً أكد المجلس الوزاري العربي للسياحة أهمية تضافر الجهود بين مختلف القطاعات الحكومية في الدول العربية لدعم اقتصاداتها واتخاذ السياسات الكفيلة بتسريع عملية التعاليف من الأثار السلبية للجائحة، والمحافظة على مكتسبات القطاع السياحي.

إن المجلس الوزاري العربي للسياحة الذي تتأهه المملكة العربية السعودية في دورته الحالية، يعرب في جلسته الطارئة التي عقدت عبر شبكة الاتصال المرئي برئاسة معالي الأستاذ/ أحمد بن عقيل الخطيب وزير السياحة بالمملكة العربية السعودية، عن تعاطفه العميق تجاه الخسائر في الأرواح البشرية التي تسببت بها جائحة فايروس كورونا المستجد (كوفيد-19)، وما سببته من اثار سلبية على كافة القطاعات الاقتصادية، وخاصة قطاع السياحة والسفر في الوطن العربي.

ووفقاً للتقرير الصادر عن منظمة السياحة العالمية ( في مايو 2020 م، فإن قطاع السياحة على المستوى العالمي سيخسر ما بين 850 مليون 1.1- مليار) سائح دولي خلال العام الحالي 2020 م، وسيؤدي ذلك إلى خسائر متحققة في إيرادات السياحة ما بين (910 مليار 1.2- ترليون) دولار أمريكي، وهناك ما بين (100-120 مليون) وظيفة مهددة بالخسارة على مستوى العالم خلال العام الحالي 2020 م في القطاع السياحي الذي يعد أحد أهم القطاعات المولدة للوظائف في اقتصاديات الدول العربية.

ويشيد المجلس الوزاري العربي للسياحة بالجهود التي اتخذتها الدول العربية لاحتواء تفشي الفايروس، ومنح الأولوية لصحة مواطنيها، وفرض عدد من الإجراءات والسياسات لتسريع التعاليف من الأثار السلبية على القطاع السياحي فيها، وفي هذا الصدد يؤكد المجلس أهمية اتخاذ الخطوات المكتملة للجهود المتخذة في هذا الشأن:

- 1- التعاون بين الدول العربية الأعضاء لتنسيق الجهود ورفع قيود السفر على عدة مراحل، مع الأخذ بعين الإعتبار الاحتياطات اللازمة للمساعدة في تخفيف الأثار السلبية لفايروس كورونا، سواء على الصحة العامة والمجتمعات، أو على اقتصاداتها.
- 2- أهمية ضمان صحة وسلامة العاملين في قطاع السياحة والسفر، وأهمية تنسيق الجهود لدعم الوصول إلى تعاف شامل ومستدام للقطاع.
- 3- أهمية توفير بنية سفر آمنة تساعد على إعادة بناء الثقة لدى السائح، وتشجيع السياحة الداخلية في الدول العربية، والعمل على استقطاب السياح الدوليين حال انتهاء أزمة تفشي الفايروس إن شاء



## SECURITY RISK IS A STRATEGIC MATTER ENGAGE THE RIGHT EXPERTISE



### “GLOBAL SECURITY SOLUTIONS”

CLOUD SYSTEM SECURITY DESIGN • NETWORK AND WEBSITE MONITORING • DATA ENCRYPTION • INFORMATION SECURITY MANAGEMENT SOLUTIONS • IDENTITY AND ACCESS MANAGEMENT • VULNERABILITY DETECTION • CYBER THREAT PREVENTION • CYBER CRISIS MANAGEMENT • TECHNICAL SUPPORT FACILITIES • POLICY AND STATUTORY COMPLIANCE AUDITS • INTRUSION TESTING AND BENCHMARKING • CYBER INFRASTRUCTURE SECURITY DIGITAL PRESERVATION • BUSINESS CONTINUITY • CYBER SECURITY ARCHITECTURE DESIGN CYBER SECURITY SURVEILLANCE SYSTEMS • VULNERABILITY PREVENTION TRAINING

[info@alomragroup.com](mailto:info@alomragroup.com) • [www.alomragroup.com](http://www.alomragroup.com)





## هكذا احتوت الدول العربية أزمة «كورونا» وأعدت الحياة للنقل الجوي



بعيثة يجب أن يقتصر الدخول إلى مبنى المطار على عمال المطار وشركات الطيران والمسافرين، وإجراء فحوصات درجات الحرارة من قبل موظفي الحكومات المدرسين عند نقاط الدخول في مباني المطارات، وتحقيق مسافات التباعد الاجتماعي الأمانة في جميع مراحل التي يخضع لها المسافرون بما في ذلك طوابير الانتظار، واستخدام أغطية الوجه للركاب والأقنعة للموظفين بما يتماشى مع اللوائح المحلية، وتوفير خيارات الخدمة الذاتية لتسجيل الوصول المستخدمة من قبل الركاب قدر الإمكان للحد من نقاط الاتصال وقوائم الانتظار.

### قبول الحجوزات في الامارات

وقال المتحدث باسم مجموعة «الاتحاد للطيران»، إن الناقل تستقبل حجوزات للرحلات على امتداد شبكة وجهاتها العالمية وذلك تهيئاً لعودة تشغيل رحلاتها المنتظمة تدريجياً بدءاً من مطلع يوليو 2020، بناءً على رفع قيود السفر المفروضة، وذلك مع استعداد الناقل بتشغيل جدول رحلاتها الدولية من وإلى أبو ظبي. وأن الناقل قامت بزيادة عدد الرحلات الخاصة في يونيو والبالغ عددها قبل يونيو 19 وجهة، إضافة إلى تشغيل عدد من رحلات الاتجاه الواحد إلى أبو ظبي من 17 وجهة لمساعدة المواطنين والمقيمين على العودة.

### طيران الخليج

قالت طيران الخليج، الناقل الوطنية لمملكة البحرين، إنها استأنفت رحلاتها المباشرة من

وتم إطلاق المرحلة الثانية من التدابير اللازمة لإعادة بناء الثقة للمسافرين حول العالم وتشجيع عودة السفر والتي تتضمن بروتوكولات السفر الآمن لشركات الطيران والمطارات ومنظمي الرحلات السياحية لدفع عودة السفر الآمن وبهدف تمكين صناعة الطيران والسياحة، ومنظمي الرحلات ومراكز المؤتمرات والمعارض والفعاليات من الازدهار مرة أخرى.

وقال محمد علي البكري، نائب رئيس الاتحاد الدولي للنقل الجوي «إياتا» في منطقة أفريقيا والشرق الأوسط، إن الاعتراف المتبادل بالتدابير المتفق عليها لاستئناف السفر الدولي أمر ضروري في الوقت الحالي، مشيراً إلى أن القطاع يواجه أكبر تحد في تاريخ الطيران التجاري وهو إعادة تشغيل القطاع الذي توقف إلى حد كبير عن العمل، مع ضمان أنه ليس مساهماً في نقل وانتشار الفيروس.

وأضاف البكري أن مواجهة هذا التحدي يتطلب إجراء تغييرات كبيرة على تجربة السفر بالطائرة ما قبل الرحلة في مطار الإقلاع، وعلى متن الطائرة وعند الوصول إلى مطار الوجهة وما بعد الرحلة، حيث ستحتاج شركات الطيران والمطارات إلى إدراج عمليات وإجراءات جديدة والتكيف معها لتقليل مخاطر العدوى.

### تدابير متعددة

وتم اقتراح تدابير متعددة المراحل في المطارات

الطيران العربي الرباط-جهود حثيثة بذلتها الحكومات والدول العربية، تسارع بها الزمن لاحتواء أزمة الجائحة الوبائية التي ضربت دول العالم والتعايش معها لوقف نزيف الخسائر الدامي الذي أصاب قطاع الطيران المدني حول العالم، وأصاب حركته بشلل تام، وكان سبباً في إعلان العديد من الشركات حول العالم انهيارها أمام الأزمة، والبعض الآخر عدم قدرته على الصمود أكثر أمام تلك الخسائر. وعادت شركات الطيران حول العالم للتخليق مجدداً بعد فتحها باب الحجوزات رسمياً لرحلات منتظمة اعتباراً من منتصف شهر يونيو، بعد صدور قرارات رسمية وحكومية بإعادة فتح الأجواء التي ظلت مغلقة لنحو شهرين منعاً لتفشي جائحة فيروس «كورونا»، بعد اتخاذ جميع الشركات لكافة الاستعدادات اللازمة من خلال مجموعة من الإجراءات والتدابير التي تضمن صحة وسلامة المسافرين والعاملين.

ويراهن قطاع الطيران على جملة تدابير احترازية تكون أداة لمكافحة الفيروس، تشمل استمارة أو شهادة صحية لدى الوصول إلى المطار، وأنظمة تنقية الهواء عالية الأداء، مرفقة في الطائرات، وقياس حرارة الأفراد، ووضع كمامات في المطار والطائرة، وتوزيع الطعام المغلف مسبقاً تجنباً للاحتكاك، وتطهير الطائرات والحد من عدد الحقائق المسموحة في المقصورة، وعملية سريعة في تسليم الحقائق.

### بناء الثقة



جاء هذا الإعلان على خلفية اجتماع رئيس الجمهورية عبد المجيد تبون مع أعضاء اللجنة العلمية لرصد ومتابعة انتشار جائحة كورونا فيروس بحضور الوزير الأول، وقد خصص الاجتماع لتقييم الوضعية الصحية المرتبطة بجائحة كورونا في البلاد، ومناقشة المقاربة العلمية المقترحة من أجل الخروج التدريجي من نظام الحجر الصحي تبعاً لحالة كل ولاية.

### تونس تستقبل سياحها

أعلن وزير السياحة التونسي محمد علي التومي عن جاهزية بلاده لاستقبال الأفواج السياحية بعد نجاح تونس في الخروج من الحجر الصحي وفتح حدودها في نهاية شهر يونيو أمام الزائرين، رافعا شعار "تونس جاهزة وأمنة" في حملة ترويج دولية للسياحة، معيدا دورة العمل إلى مئات الشركات والمنتجعات والفنادق السياحية في البلاد.

وكشف وزير السياحة التونسي محمد علي التومي عن قيام بلاده بفتح منتجعاتها السياحية أمام الزائرين اعتباراً من السابع والعشرين من يونيو الحالي، معلنا انضمام تونس رسمياً إلى الدول القليلة في العالم التي أعلنت عودة الأنشطة في هذا القطاع الحيوي للاقتصاد الوطني.

وأكد التومي على تطوير بروتوكول صحي فريد ومفصل من 250 إجراء بهدف تأمين السياح والموظفين من فايروس كورونا، معبرا عن تفاؤله بموسم سياحي ناجح، وهو يكشف عن عملية إعادة إحياء طال انتظارها لموسم غير مسبوق.

### السعودية تضيف 5 مطارات لعملية استئناف الرحلات الداخلية

أضافت هيئة الطيران المدني السعودية 5 مطارات للعمليات التشغيلية المرتبطة بخطة «استئناف الرحلات الجوية داخل السعودية». والمطارات الخمسة هي: «بيشة والطائف وينبع وحفر الباطن وشرورة».

وكانت الهيئة قد استأنفت الرحلات الجوية الداخلية منذ الأحد 8 شوال 1441هـ الموافق 31 مايو 2020م، وذلك عبر الناقلات الجوية الوطنية، بناءً على ما رفعته الجهات الصحية المختصة في السعودية، بشأن عودة بعض الأنشطة الحيوية للعمل وفق الضوابط والتدابير الاحترازية الصحية المتخذة في مواجهة فيروس كورونا المستجد.

وأوضحت حينها الهيئة العامة للطيران المدني استعداداتها التشغيلية لرفع تعليق الرحلات الجوية الداخلية بشكل تدريجي، وذلك لضمان رحلة سفر آمنة للمسافرين عبر المطارات

لا يتعلق بفتح الحدود الجوية والبرية والبحرية للمملكة، ولكن فقط بعملية استثنائية.

وأوضح وزير التربية الوطنية والتكوين المهني والتعليم العالي والبحث العلمي، الناطق الرسمي باسم الحكومة، السعيد أمزازي، في بيان تلاه خلال مؤتمر صحفي عقب انعقاد مجلس الحكومة، برئاسة سعد الدين العثماني رئيس الحكومة، أن بوريطة أفاد بأن هذه العملية الاستثنائية تروم السماح بولوج التراب الوطني ابتداء من يوم الأربعاء 15 يوليو الجاري بالنسبة للمواطنين المغاربة، কিفما كانت وظيفتهم (سياح عالقين أو طلبة أو مقيمين بالخارج...)، وكذا الا جانب المقيمين بالمملكة والموجودين بالخارج لسبب من الأسباب وكذا عائلاتهم.

وشدد الوزير بوريطة على ضرورة التقيد، خلال هذه العملية، بعدة شروط تشمل التوفر على الجنسية المغربية أو بطاقة الإقامة بالمغرب بالنسبة للأجانب، وتقديم قبل صعود الطائرة اختبار سلبي للكشف (PCR) لا تتجاوز مدته 48 ساعة، وكذا اختبار سيروولوجي (تحاليل مصلية)، وعند الوصول إخضاع أي شخص حامل لأعراض لها علاقة بالإصابة بفيروس كورونا لفحوصات إضافية وتكميلية.

وسجل بوريطة أن هذه العملية الاستثنائية تروم أيضا السماح بمغادرة تراب المملكة ابتداء من يوم الأربعاء 15 يوليو الجاري، بالنسبة للمواطنين المغاربة القاطنين بالخارج والعالقين بالتراب الوطني والراغبين في العودة إلى بلدان إقامتهم والأجانب العالقين بالمغرب.

أما بخصوص الطلبة الجدد المقبولين بمؤسسات جامعية أجنبية قصد متابعة دراستهم وكذا رجال الأعمال والمواطنين المضطرين للسفر خارج أرض الوطن قصد العلاج والأجانب القاطنين بالمغرب، فقد أوضح الوزير بوريطة أنه يشترط حصولهم على ترخيص استثنائي من الجهات المختصة.

وخلص بوريطة إلى أن هذه العملية ستم عبر نقط العبور الجوية أساساً من خلال رحلات لشركة الخطوط الملكية المغربية، وشركة العربية للطيران، وكذا عبر نقط العبور البحرية من خلال برمجة باوخر لهذا الغرض حصرياً من ميناءي «سيت» بفرنسا، و«جينوي» بإيطاليا.

### الجزائر تُوَجَّل فتح مجالها الجوي

أعلنت رئاسة الجمهورية الجزائرية في بيان لها يوم السبت 13 يونيو 2020، أنه تأجل البحث في إمكانية فتح المجال الجوي والحدود البرية والبحرية إلى مطلع شهر يوليو.

باكستان مع أول رحلة من مطار إسلام آباد الدولي إلى مطار البحرين الدولي مع استئناف رحلات الناقل من مدن أخرى في باكستان خلال الأيام المقبلة، تماشياً مع قرار شؤون الطيران المدني في باكستان، حيث لن تشغل الرحلات إلا مع المسافرين خارج باكستان.

### عودة الطيران في مصر

وصرحت مصادر مطلعة بالطيران المدني المصري عن موعد عودة عمل حركة الطيران في مصر، قائلة: «حركة الطيران المنتظم إلى مطار القاهرة الدولي عادت في 12 يونيو». وأوضحت المصادر، أن الرحلات التي تنظمها مصر للطيران هي: \* رحلة إلى أمستردام وفرانكفورت يوم 12 يونيو. ورحلات أخرى أيام 14 و15 يونيو إلى باريس وفيينا وميونخ.

يشار إلى أن هذه الرحلات أقلت مواطني الاتحاد الأوروبي، وتم فتح الحجز على المقاعد الخالية للمواطنين المصريين الذين يحملون إقامات دائمة في هذه الدول، كما أن هذه الرحلات ذهاب فقط، على أن يتم نقل المصريين العالقين في هذه الدول في مرحلة العودة.

### قطر استأنفت رحلاتها الى تركيا

قالت الخطوط الجوية القطرية، إنها استأنفت رحلاتها إلى إسطنبول كبرى مدن تركيا، اعتباراً من 13 حزيران/ يونيو.

وكشفت الشركة أيضا عن موعد استئناف رحلاتها من الدوحة إلى العاصمة الأردنية عمّان، التي انطلقت أول رحلة لها من مطار حمد الدولي في الدوحة إلى مطار الملكة علياء الدولي في عمّان في الساعة الـ 08:00 من يوم 19 يونيو القادم.

### مطارات المغرب مستعدة للعودة الى عملها الاعتيادي

المطارات المغربية على أتم الاستعداد لمرحلة استئناف نشاط النقل الجوي رغم عدم الإعلان عن تاريخ عودة الرحلات الجوية بشكل رسمي.

المكتب الوطني للمطارات أنهى استعدادة لإعادة فتح المطارات عبر الشروع في اتخاذ مجموعة من التدابير الوقائية، ومن بينها وضع الملصقات الخاصة باحترام التباعد الاجتماعي، وسيكون مطار محمد الخامس الدولي بالدار البيضاء أول مطار يحظى بالأولوية في هذا الإطار.

وقال وزير الخارجية والتعاون الإفريقي والمغاربة المقيمين بالخارج، ناصر بوريطة، بخصوص بيان السلطات الحكومية، أن الأمر

والتباعد الاجتماعي لمنع اي تكديس في التقاطعات اثناء دخول او خروج المسافرين من البوابات، مع توفير اجهزة تعقيم في كل منطقة في المطار ووضع علامات ارضية تحقق التباعد الاجتماعي في مناطق اصطاف المسافرين وكذلك في مواقع الجلوس والانتظار.

وتابع العتيبي: «كما سيتم وضع حواجز زجاجية على كل الكاونترات في مناطق وزن الامتعة والجوازات داخل أروقة المطار، بحيث تكون فواصل حماية للمسافرين وكذلك الموظفين العاملين خلف هذه الكاونترات، مع وضع ضوابط تضمن انسيابية حركة المسافرين خلال صعودهم للطائرة ونزولهم منها بحيث يتم التأكيد على الناقل الجوي بتصعيد وإنزال الركاب بصورة انسيابية تحقق التباعد بينهم.

### خدمات جديدة

أكد العتيبي ان الادارة العامة للطيران المدني تدرس حالياً وضع خدمات جديدة تحافظ على انسيابية الحركة داخل المطار، بحيث يمنع التكدس داخل صالة استلام الامتعة للمسافرين القادمين عبر توفير خدمة توصيل الامتعة للمسافرين الى منازلهم تحت اشراف شركات النقل الجوي. 3

### محاور للإستراتيجية:

#### المسافرون

#### شركات النقل الجوي

#### الأجهزة الحكومية والخاصة العاملة في المطار

#### دراسة لإيصال أمتعة القادمين إلى منازلهم وإلغاء الانتظار

#### حث المحال التجارية على تقديم الخدمة فقط من دون الجلوس.. والدفع إلكترونياً فحص الراكب مرتين قبل دخول المطار والطائرة

#### الحضور قبل الإقلاع بـ3 ساعات.. ولا سفر بلا كمادات وقفازات

#### حواجز زجاجية وعلامات أرضية تحدّد اصطاف المسافرين

#### خارطة طريق مرتبطة بتدابير صحية

وكان الاتحاد الدولي للنقل الجوي (إياتا) قد أعد في 20 مايو/أيار خارطة طريق مرتبطة بتدابير صحية وصفها بأنها «أساسية» من شأنها الدفع من جديد بهذا القطاع الحيوي الذي تضرر أكثر من غيره من وباء كوفيد-19- إذ أن تنقل الأشخاص كان العامل الرئيسي لانتشار الفيروس بوتيرة مذهلة. وذلك ما دفع العالم إلى إغلاق الحدود والالتزام بالعزل الصحي.

في المطارات لفحص الركاب بشأن فيروس كورونا قبل صعود الطائرات»، حسبما ذكرت وكالة أنباء بلومبرج.

### الكويت تضع خطة لإعادة تشغيل الرحلات التجارية

أكد المتحدث الرسمي في الادارة العامة للطيران المدني م. سعد العتيبي ان الادارة انتهت من خطة اعادة تشغيل الرحلات التجارية في مطار الكويت الدولي التي تحدد مسؤوليات المسافرين وشركات النقل الجوي وطبيعية العمل اللوجستي للأجهزة الحكومية والخاصة العاملة في المطار. و كشف المتحدث الرسمي عن ابرز محاور الخطة، التي سترتكز في مجملها على تفعيل الخدمات الذاتية الإلكترونية أمام المسافرين تطبيقاً للمعايير الدولية المعتمدة من منظمة الطيران المدني ومنظمة الاتحاد الدولي للنقل الجوي، مشيراً الى ان الخدمات الالكترونية تتضمن وجود اجهزة لإصدار بطاقات صعود الطائرة وميكنة اجراءات نقل الحقائق في قاعات نقل الامتعة واستخدام الوسائل والاجهزة التقنية للتحقق من تذاكر السفر دون التعامل المباشر مع المسافرين، فضلاً عن حث وتشجيع المحال التجارية على توفير تقنيات الدفع الإلكتروني والحد من التعامل النقدي، مع الاكتفاء بتقديم الخدمة فقط دون جلوس المسافرين داخل المحال التجارية، منعا للازدحام.

### مسار المسافرين

وأشار الى ان الخطة تتضمن خطوات مسار المسافرين المغادرين والقادمين منذ الوصول الى مواقف السيارات وصالة السفر مروراً بقاعة نقل الامتعة وصولاً الى منطقتي الجوازات والتفتيش الامني والجمارك تمهيداً لصعود الطائرة، موضحاً ان المسافرين سيتم اخضاعهم للفحص الطبي عبر قياس درجة الحرارة قبل دخول المطار وقبل صعودهم الطائرة. وبين ان الرحلات ستعود بصورة تدريجية تبدأ بنسبة 30 بالمئة، وستتم جدولة الرحلات الجوية بمواعيد زمنية لا تقل عن ساعة بين كل رحلة واخرى حتى يتم تعقيم كل المواقع عقب كل رحلة، في إطار يضمن وقاية المسافرين والعاملين.

واكد العتيبي ان من ضمن الاجراءات الوقائية التي سيتم تطبيقها بعد عودة الحركة الجوية هي حضور المسافرين قبل 3 ساعات على الأقل قبل موعد الرحلات، والالتزام بلبس الكمادات والقفازات التي تعتبر اهم اشتراطات السماح للركاب بالمغادرة عبر المطار، مع منع وجود المودعين والمستقبلين في صالات السفر باستثناء ذوي كبار السن والاحتياجات الخاصة.

وقال ان الخطة تضمن انسيابية حركة المسافرين عبر تطبيق الاجراءات الوقائية

السعودية، مع اتخاذها الإجراءات الوقائية والتدابير الصحية اللازمة كافة، بالتعاون مع وزارة الصحة والجهات الحكومية ذات العلاقة داخل مرافق المطارات، كما ستعمل بالتنسيق مع المطارات والناقلات الجوية والشركات العاملة في قطاع الطيران المدني لتلبية الطلب في السوق المحلي.

وتضمنت المرحلة الأولى تشغيل المطارات الآتية: (مطار الملك خالد الدولي بالرياض، مطار الملك عبد العزيز الدولي بجدة، مطار الملك فهد الدولي بالدمام، مطار الأمير محمد بن عبد العزيز الدولي بالمدينة المنورة، مطار الأمير نايف بن عبد العزيز الدولي بالقصيم، مطار أبها الدولي، مطار الأمير سلطان بن عبد العزيز الدولي بتبوك، مطار الملك عبد الله بن عبد العزيز الدولي بجازان، مطار حائل الدولي ومطار الملك سعود بالباحة ومطار نجران). والمرحلة الثانية خمسة مطارات هي: (بيشة والطائف وينبع وحفر الباطن وشرورة).

### سلطنة عمان وقرار جريء

وفي سياق متصل كشف وزير النقل في سلطنة عمان أحمد بن محمد بنسالم الفطيسي عن وضع خطة فاعلة وسريعة تهدف إلى استئناف الرحلات الجوية لربط السلطنة بالعالم جواً. ونقلت وكالة الأنباء العمانية عن الفطيسي قوله في مؤتمر صحفي، إن الخطة تتضمن وسائل تعال في قطاع الطيران والنهوض به واستدامة تشغيله، والمضي قدماً في تنفيذ الاستراتيجية الوطنية للطيران من مخرجات ومشاريع ذات طابع استثماري عالمي لتعزيز المساهمة في برنامج التنويع الاقتصادي.

وأشار إلى أن الخطة تستهدف مواصلة اتخاذ الإجراءات اللازمة لتمكين الموانئ العمانية من تعزيز الاستيراد المباشر وتنمية أنشطة التصدير إلى مختلف دول العالم وجعل السلطنة مركزاً لوجيستياً عالمياً.

وأوضح أن قطاعات النقل المختلفة أصبحت جاهزة للدفع بالتنوع الاقتصادي، ورفع معدلات التشغيل الوطنية وإيجاد فرص عمل جديدة، وإنعاش الحركة التجارية والاستثمارية والصناعية.

### الصومال تستأنف الرحلات الجوية المحلية رغم تزايد إصابات كورونا

أعلنت وزارة النقل والطيران المدني الصومالية أن البلاد استأنفت الرحلات الجوية المحلية، بالرغم من زيادة حالات الإصابة بفيروس كورونا (كوفيد-19).

وقال وزير النقل والطيران المدني عبد الله صلال للصحفيين: «سوف نشي منشأة صحية

## وجهة نظر أوروبية بتأن الذكاء الاصطناعي في مجال الطيران إدارة الحركة الجوية عن مؤسسة هيرميس (HERMES)

من خلال توفير أدوات جديدة للكشف عن تعارض الحركة الجوية، والمعلومات الإرشادية عن الحركة الجوية وتسوية التعارضات، بالإضافة إلى القدرة على التكيف في الفضاء الإلكتروني. مع ذلك، فإن إمكانات الذكاء الاصطناعي لا تستغل بشكل كامل في مختلف أنحاء أوروبا أو في مجال الطيران / إدارة الحركة الجوية. ورغم وجود العديد من قصص نجاح الذكاء الاصطناعي، إلا أنها تظل محدودة النطاق. إن فهم الكيفية التي يمكن من خلالها للذكاء الاصطناعي أن يولد قيمة تجارية ومجتمعية لا يزال في خطواته الأولى، والخبرة نادرة. ووعياً بهذه التحديات، اتخذت المنظمة الأوروبية لسلامة الملاحة الجوية و EUROCONTROL مع المفوضية الأوروبية ومجموعة واسعة من المنظمات الشريكة قراراً بإنشاء مجموعة الطيران الأوروبية رفيعة المستوى (EAAI HLG) بهدف المزيد من الفهم من قبل الجهات الفاعلة في مجال الطيران / إدارة الحركة الجوية. للذكاء الاصطناعي وإمكاناته، تبديد الغموض الذي يكتفه، والمساعدة في التعجيل من الاستفادة منه في قطاعنا.

1. الذكاء الاصطناعي يتواجد بالفعل في القطاع الجوي، ولكنه يتطلب إجراءات عاجلة أخرى. بدأ الذكاء الاصطناعي بالفعل في تغيير الطريقة التي يعيش ويعمل بها الناس في العالم، وتتزايد سرعة انتشار الذكاء الاصطناعي حالياً بوتيرة كبيرة. وتعد إدارة الطيران والحركة الجوية (ATM) قطاع في وضع مثالي للاستفادة الكاملة من الذكاء الاصطناعي، لا سيما فيما يخص التعلم الآلي. لقد بات الذكاء الاصطناعي والتعلم الآلي يساهمان بالفعل في مجموعة واسعة من الفرص المتاحة ذات القيمة المضافة في مجال صناعة الطيران / إدارة الحركة الجوية، من التطبيقات التي تركز على تحسين الكفاءة إلى التي تعد حيوية فيما يخص السلامة. للذكاء الاصطناعي إمكانات هائلة قد تستخدم في المجالات التي يمكن أن يقلل فيها عبء العمل البشري أو يعزز القدرات البشرية في مواجهة السيناريوهات المعقدة، على سبيل المثال لدعم مراقبي الحركة الجوية (ATCOs)، الطيارين، مشغلي المطارات، مراقبي التدفق أو ضباط الأمن الإلكتروني. كما سيعمل الذكاء الاصطناعي على تعزيز السلامة

للمساعدة في الدفع قدماً بالذكاء الاصطناعي، اعتمدنا «خطة عمل FLY AI» مع سلسلة من التوصيات، ولا سيما لإنشاء بنية تحتية موحدة للذكاء الاصطناعي تحتوي على بيانات تاريخية لأغراض التدريب وتطوير تطبيقات الذكاء الاصطناعي، مصحوبة بهيكل إدارة مناسب؛ لتسريع نشر الذكاء الاصطناعي بشكل خاص في مجالات التطبيقات الإلكترونية والتطبيقات غير المهمة للسلامة، وإجراء المزيد من الأبحاث والتطوير في مجال الذكاء الاصطناعي على وجه الخصوص للمساعدة للاستجابة لعمليات السلامة الحرجة وكذا العمليات المتعلقة بإدارة الحركة الجوية، لتعزيز ظهور ثقافة الذكاء الاصطناعي من خلال التدريب وتحسين مهارات الموظفين فيما بين المؤسسات؛ تعزيز الشراكات مع مراكز الابتكار الرقمي الأخرى، و متخصصي الذكاء الاصطناعي والقطاعات الصناعية الأخرى؛ وتيسير وزيادة تبادل الخبرات والمعارف والتواصل والتعميم.

في سياق الأنظمة المعتمدة على متن الطائرة، والتطبيقات / الخدمات المستندة إلى الذكاء الاصطناعي في إدارة الحركة الجوية ATM/ ANS AI، يمكن أن تتضمن العملية المستقبلية للاعتماد / المصادقة على المنتجات القائمة على الذكاء الاصطناعي، كما تمت مناقشتها حالياً في مجموعة EUROCAE WG 114 / SAE G34، ميزات مثل ضمان التعلم، والأساليب الشكلية، والاختبار، والشرح، والترخيص، والخبرة أثناء الخدمة، و ضمان التعلم عبر الإنترنت. يبقى الذكاء الاصطناعي القابل للتفسير في مجال البحث ويجب تسريع وثيرته.

على الرغم من أن هذا التقرير يهدف إلى تطوير الذكاء الاصطناعي في الطيران / إدارة الحركة الجوية الأوروبيين، إلا أنه يستحسن اعتماده على نطاق أوسع.

### 2. معايير جديدة للذكاء الاصطناعي

ينظر تقرير FLY AI إلى أنشطة التوحيد القياسي كمجال رئيسي لتسريع استيعاب الذكاء الاصطناعي في الطيران / إدارة الحركة الجوية. وينبغي أن تتناول أنشطة التوحيد القياسي الحاجة إلى تكييف أطر الاعتماد / والتصديق الحالية مع التطبيقات القائمة على الذكاء الاصطناعي.

<ul style="list-style-type: none"> <li>ينبغي انشاء اساس بيانات وبنية تحتية للذكاء الاصطناعي بشكل موحد</li> </ul>	<b>البيانات و الاطار المتعلق بالهياكل الأساسية للذكاء الاصطناعي</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>ينبغي تعزيز البحث فيما يخص إمكانات الذكاء الاصطناعي في قطاع الطيران/إدارة الحركة الجوية في المجالات التالية:</li> <li>- تأثير كبير على أداء وبيئة الطيران/إدارة الحركة الجوية</li> <li>-التعاون بين الانسان والالة</li> <li>-عمليات السلامة الحرجة</li> <li>-أدوات عمل ذكية مسخرة للسلامة و أجهزة الاستخبارات المتعلقة بالتهديدات الالكترونية</li> </ul>	<b>البحث و الابتكار</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>يجب تطوير مناهج و أدوات مصادقة و معايير و مبادئ توجيهية مناسبة</li> </ul>	<b>المصادقة و المعايير</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>ينبغي تشجيع الاستفادة بسرعة من الحلول المرتكزة على الذكاء الاصطناعي في مجال امن الفضاء الالكتروني وعمليات السلامة الغير الأساسية</li> <li>ينبغي ان تسعى الجهات الفاعلة في مجال الطيران/إدارة الحركة الجوية بأوروبا الى خفض الوقت اللازم لتطوير الذكاء الاصطناعي في السوق</li> </ul>	<b>التعميم</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>يجب تعزيز التواصل بشأن الذكاء الاصطناعي</li> <li>يجب دعم تعميم الفوائد والدروس المستفادة من الذكاء الاصطناعي</li> <li>يجب تتبع انتشار وتطور التطبيقات المتعلقة بالذكاء الاصطناعي في مجال الطيران و إدارة الحركة الجوية</li> </ul>	<b>التواصل و النشر</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>يجب تنمية ثقافة الذكاء الاصطناعي من خلال التدريب و التدريب المستمر و تنمية المهارات وكذا إدارة التغيير</li> </ul>	<b>التدريب و ادارة التغيير</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>يجب على قطاع الطيران/إدارة الحركة الجوية إقامة شراكة شاملة في مجال الذكاء الاصطناعي للطيران و إدارة الحركة الجوية</li> </ul>	<b>الشراكة</b>

ثمة حاجة إلى نهج قائم على الأداء سواء مع أو بدون ذكاء اصطناعي لضمان عدم تأثير أي نظام على الأداء العام للعمليات الجوية. في الوقت الحالي، تنتج الأنظمة التي تم تطويرها في مجال الطيران لعمليات السلامة الحرجة استجابة مفهومة وقابلة للتفسير وقابلة للتكرار، مما يسمح بوضع إجراءات تشغيل بشرية واضحة قابلة للتكرار. لذا، على سبيل المثال، في أي مرحلة إلى غاية الهبوط، يمكن للطيار إحباط عملية الهبوط عن طريق الشروع في الانقذاف ولا يزال هو من يتخذ القرار.

بالاستخدام السهل للتطبيقات المستقبلية التي لا يمكن تصورها بعد.

يجب النظر في بعض مبادرات التوحيد القياسي التي تقوم بها الصناعة أو مجموعات العمل الصناعية واستكمالها لمعالجة معايير بيانات الذكاء الاصطناعي بشكل كامل.

### 3. النظام المشترك الالي البشري لتطوير الذكاء الاصطناعي

علاوة على ذلك، فإن تحديد وتنفيذ معايير معالجة البيانات وهيكل البيانات وعناصر البيانات والبيانات الوصفية وجودة البيانات سيسهل التكامل والاستخدام في تطبيقات وتحليلات متعددة. يجب أن تدعم هذه المعايير سلامة البيانات وعمليات التحقق من الجودة. كما يجب تقديم مؤشر لجودة البيانات لتوضيح المسؤوليات خلال فترة إنتاج البيانات ونشرها وتخزينها ومن الذي يتحكم فيمن ومن المسؤول عن دورة البيانات بأكملها. ويمكن لظهور البيانات المفتوحة أن يدعم المنافسة ويسمح



إلى حد كبير على وظيفة الموظفين. سيتم تطبيق التدريب المتعمق في المقام الأول للصناعات التي تطور تطبيقات الذكاء الاصطناعي. و يجب على المنظمين، الذين سيلعبون دوراً أساسياً في تحديد معايير الاعتماد / المصادقة «التي لم يتم تحديدها بعد»، أن يتبعوا أيضاً تدريباً خاصاً يتناول كلا من الخصائص التقنية والتشغيلية للذكاء الاصطناعي.

سوف يكون من الضروري تدريب المستخدمين النهائيين مثل مراقبي الحركة الجوية ATCOs / المشرفين ومشغلي المطارات ومديري تدفق الحركة الجوية على أمور مثل الوعي بالذكاء الاصطناعي والثقة في الذكاء الاصطناعي وفهم سلوكياته المتوقعة في ظل الظروف الطبيعية أو الغير الطبيعية النادرة. ومع ذلك، في بيئة مؤتمتة للغاية و / أو بيئة مستقبلية قائمة على الذكاء الاصطناعي قد يفقد فيها المراقبون الجويون مهاراتهم الحالية، فإن الحفاظ على القدرات البشرية لضمان إدارة آمنة ومأمونة للأحداث النادرة للغاية والدرجة بالنسبة للسلامة تتطلب نوعاً جديداً من التدريب التشغيلي وبرامج إعادة التدريب.

سيطلب نشر الذكاء الاصطناعي جهوداً كبيرة في إدارة التغيير والتدريب لتلبية مجموعة كاملة من احتياجات المستخدمين والمطورين عبر قطاع الطيران / إدارة الحركة الجوية. وإجمالاً، لتبني الذكاء الاصطناعي بشكل كامل، نحتاج إلى رعاية «ثقافة الذكاء الاصطناعي» في الطيران / إدارة الحركة الجوية من خلال التدريب، (إعادة التدريب /) برامج تنمية المهارات وإدارة التغيير. فالغرض من إنشاء ثقافة الذكاء الاصطناعي هو ضمان قدرة المطورين على إتقان استغلال البيانات، وإنشاء تعاون مناسب متعدد الوظائف، وتشجيع التعلم من حالات الاستخدام الواقعية، حيث سيسهل ذلك تطوير ذكاء اصطناعي مرن آمن ومأمون. علاوة على ذلك، يجب أن تهدف ثقافة الذكاء الاصطناعي إلى إزالة الغموض الذي يكتنف موضوع الذكاء الاصطناعي بأكمله، مع تحديد المستوى المطلوب من الثقة اللازمة لتسهيل قبول الذكاء الاصطناعي من قبل العاملين البشريين.

بالنسبة لأي نظام مهم للسلامة في الوقت الحاضر. يوصي التقرير بتكييف حالات سلامة نظم الملاحة الجوية/إدارة الحركة الجوية / ATM ANS مع خصوصيات الحلول القائمة على الذكاء الاصطناعي.

#### 4. ثقافة الذكاء الاصطناعي من خلال التدريب / إعادة التدريب / تنمية المهارات وإدارة التغيير

تواجه معظم القطاعات التي تنتقل إلى فضاء العمل الرقمي ولا سيما تطوير الحلول القائمة على الذكاء الاصطناعي نفس المشكلة - نقص في مهارات الذكاء الاصطناعي المطلوبة بين الموظفين الحاليين، والتكاليف المرتفعة لتوظيف الموظفين ذوي الخبرة بالذكاء الاصطناعي. فالطيران / إدارة الحركة الجوية لا يختلف في هذا الصدد. علاوة على ذلك، فإن الذكاء الاصطناعي لا يشكل جزءاً من تدريب مهندسي الطيران حتى الآن. وبالتالي، لا تزال الخبرة في مجال الطيران / إدارة الحركة الجوية في مجال الذكاء الاصطناعي محدودة، ويعد التواصل مع العالم الأكاديمي للذكاء الاصطناعي محدوداً. لإيجاد حلول لهذا الفارق، ينبغي إنشاء قوى عاملة تضم علماء ومحليي بيانات الطيران للعمل جنباً إلى جنب تكون ذات خبرة في نمذجة وهندسة البيانات والكفاءات ذات الصلة. سيتم توظيف موظفين ذوي الخبرة بهذه البيانات بعدد محدود إلى جانب بذل جهد مكثف لتدريب الموظفين الحاليين على مهارات السلائف في هذا المجال: غالباً ما يكون الموظفون الحاليون في صناعتنا متواجدين بعدد كبير بالإضافة إلى تمتعهم بفهم قوي للمجال، وكلاهما نقاط انطلاق جيدة لتطوير فهم علم البيانات. توجد دورات تدريبية عبر الإنترنت حول الذكاء الاصطناعي، لكنها تميل إلى أن تكون متنوعة وتغطي العديد من الموضوعات، مع الافتقار الواضح في التوجيه بخصوص تحديد المراحل الأولية. وفي جميع الأحوال، فإن تقنية الذكاء الاصطناعي تتطور بسرعة، وتتطلب التكيف المستمر مما يجعل العديد من الدورات التدريبية العامة غير ضرورية بشكل سريع. وأخيراً، لتحقيق النجاح في تطوير الذكاء الاصطناعي، تعتبر معرفة الأعمال أمراً أساسياً.

يؤكد تقرير FLY AI على أن التدريب المرتبط بتنمية المهارات والتدريب المستمر في مجال الذكاء الاصطناعي للطيران / إدارة الحركة الجوية بالإضافة إلى إدارة التغيير ضروري. ومع ذلك، فإن هذه الدورات التدريبية تعتمد

في تطبيقات التعلم الآلي / الذكاء الاصطناعي الحالية، لا يتغير دور الإنسان بشكل كبير، ولكن يحتاج المشغل إلى وضع ثقته في الذكاء الاصطناعي لتقديم المساعدة. ومن ثم، فهو / هي بحاجة إلى درجة ما من «قابلية التفسير» لسلوك الذكاء الاصطناعي ونتائجه. على وجه الخصوص، يحتاج المشغل إلى فهم كيفية عمل الذكاء الاصطناعي و «الأسباب»، وماذا يفعل بالضبط، وما يمكن أن يفعله بشكل صحيح - ولكن أيضاً ما الأخطاء التي يمكن ان يرتكبها. يجب توخي الحذر أيضاً كي لا يساء تفسير نظام الذكاء الاصطناعي على أنه يمتلك القدرة على الفهم والشعور بالمعنى الإنساني، لأن ذلك قد يؤثر على فريق العمل.

ومع ذلك، عندما يكون الذكاء الاصطناعي قادراً على دعم مستويات أعلى من الأتمتة / الاستقلالية أو مهام صنع القرار / الاستدلال أكثر تقدماً، سيكون من الضروري تقييم وإعادة تعريف مهام الإنسان داخل النظام الآلي البشري المشترك (JHMS) لضمان تفاعلات هادفة والرقابة والمراقبة المناسبة. قدرات الذكاء الاصطناعي المتقدمة هذه لم يتم تفعيلها حتى الآن في مجال الطيران / إدارة الحركة الجوية، ولكنها ستخلق نموذجاً جديداً للتفاعل مع عمليات التفكير / صنع القرار الجديدة، والتي تختلف عن الذكاء البشري. وهذا بطبيعة الحال يستلزم نماذج جديدة للتفاعل حيث أن جميع النماذج القائمة تستند إلى النماذج البشرية.

بالإضافة إلى ذلك، قد تختلف درجة التفويض لا سيما بحسب نوع الذكاء الاصطناعي المستخدم ومستوى التخصيص لأداء المستخدم. وبالتالي، في حين أن نظام الذكاء الاصطناعي ينبغي ان يعزز أداء الإنسان، إلا أنه إذا تم تخصيصه للمشغل يؤدي إلى مشاركة متغيرة وغير منهجية وغير حتمية للإنسان في صنع القرار. لذلك، قد لا يكون التدخل الإلزامي للإنسان مناسباً في جميع الظروف.

وبالتالي، في سياق دعم الذكاء الاصطناعي لمهام صنع القرار / الاستدلال المسبق، يجب أن يأخذ النهج القائم على الأداء في الاعتبار النظام المشترك الآلي البشري وكذا مفهوم الثقة وكيف يمكن تأسيس الثقة وتمييزها وثباتها بأمان لتحقيق الأداء المتوقع.

عند النظر في النظم الذاتية المستقلة بالكامل، قد نصل إلى تحول نموذجي حيث قد لا يتمكن الإنسان من الاستعادة السائلة لأعطال الذكاء الاصطناعي. لذلك، سوف تتطلب هذه الحلول المتقدمة المستندة إلى الذكاء الاصطناعي نظماً أقوى أو إجراءات طوارئ مكيّفة، كما هو الحال

(1) تؤدي فلسفة نظام الآلة البشرية المشتركة (JHMS) إلى اعتبار الإنسان والآلة من مكونات النظام الذي تم تصميمه لضمان تعزيز القدرات البشرية من قبل الذكاء الاصطناعي ولا يحل محلها.



smartexperience

# Cutting edge technology for growing airports

Wide experience in FIDS solutions, AODB/RMS,  
passenger tracking solutions and monitoring process.



[www.ikusi.aero](http://www.ikusi.aero)

## إجراءات السلامة والصحة المهنية في قطاع النقل الجوي وأثارها على البناء التدريجي للثقة

ويتخذ هذا المعيار مقارنة تستند إلى المخاطر ويتوافق مع الطريقة التي تدير بها الشركات مخاطر الأعمال الأخرى. لذلك، يجب دمج متطلبات معيار ISO 45001 في عمليات الإدارة الشاملة للشركة.

وتستفيد الشركات الحائزة على ميزة ISO 45001 من تحسين أداء الصحة والسلامة المهنية بها في المقام الأول، كما تضع سياسة للصحة والسلامة المهنية وتحدد الأهداف ذات الصلة. وتنشئ الشركات عمليات منتظمة عن طريق أخذ المخاطر والفرص واللوائح القانونية وغيرها من المتطلبات في الاعتبار. كما تحدد الأخطار التي تهدد صحة وسلامة الموظفين فيما يتعلق بأنشطتها، وتسعى للقضاء عليها وإجراء عمليات التدقيق لتقليل تأثيرها المحتمل. ويفضل معيار ISO 45001 كذلك، يزداد الوعي بين الموظفين بصحتهم وسلامتهم. وبالمثل، يقوم الموظفين بدور نشط في هذه القضايا.

بالإضافة إلى ذلك، فإن تمتع الشركات ببيئة عمل آمنة تحقق الفوائد التالية:

- تحسين قدرة الشركة على الوفاء بالمسؤوليات الناشئة عن اللوائح القانونية
- تخفيض التكاليف بشكل عام
- تقليل تكاليف التوقيف والتوقف
- تخفيض تكلفة قسط التأمين
- الحد من التغيب وانخفاض المردودية
- الاعتراف بأن الشركة لديها معيار دولي (يؤثر هذا على العملاء المعنيين بالمسؤولية الاجتماعية للشركة)

وتتجلى أهمية معيار نظام إدارة السلامة والصحة المهنية ISO 45001 أيضاً، في توفيره على ميزات هيكلية عالية المستوى تنطبق على معايير نظام إدارة ISO الأخرى مثل نظام إدارة الجودة ISO 9001 ونظام إدارة البيئة ISO 14001. ويتيح هذا النظام للشركات النظر إلى أبعد من قضايا الصحة والسلامة في حالات الطوارئ والتفكير فيما يتوقعه المجتمع بمعنى أوسع. هذا هو نهج شامل للغاية، يجب على جميع الشركات، بما في ذلك الموردين، النظر في تأثيره على أنشطتها.

يمكن القول في الأخير ان الهدف المشترك لجميع اللوائح القانونية المتعلقة بالصحة والسلامة المهنية هو تعزيز بيئة عمل صحية وآمنة للعاملين في منطقة العمل، وطالما أن الموظفين يتمتعون بصحة جيدة وآمنة، فإن الشركات ستقتل من مطالباتهم بالتعويض، والنفقات الطبية وتكاليف التأمين.

الطيران والعاملين فيه، واستثمار الجهود لتتيف جميع الأفراد حول كيفية حماية أنفسهم والحد من انتشار العدوى. وبمناسبة اليوم العالمي للسلامة والصحة في العمل الذي يصادف 28 أبريل من كل عام، عززت الحكومات العربية مجهوداتها وانخرطت في حملة توعية عالمية تستهدف تركيز الاهتمام الدولي على الاتجاهات الناشئة في مجال السلامة والصحة المهنية وعلى حجم الإصابات ذات الصلة بالعمل أو الأمراض والوفيات في جميع أنحاء العالم.

في الكويت مثلاً، تم تخليد المناسبة هذا العام بتناول موضوع تفشي الأمراض المعدية في مكان العمل لاسيما وباء (كوفيد - 19) وأهمية تدابير السلامة والصحة الملائمة في احتواء انتشار هذا المرض مع حماية العمال والمجتمع، واستحضار الدور الحاسم الذي تؤديه الحكومات وأصحاب العمل والعمال في معالجة أزمة كورونا وكيف أن تعاونهم هو مفتاح للتخفيف من آثار هذه الأزمة الصحية على عالم العمل والاقتصاد وأن وقف الوفيات والإصابات في العمل مسؤولية الجميع.

ان مسؤوليات الحكومات تتمثل في توفير القوانين والبيئة التمكينية وتدابير التيسير الضرورية لضمان بقاء العاملين قابلين للتوظيف وأن تكون الشركات مرنة ومستدامة من خلال تطوير الاستجابة الوطنية الاقتصادية الطارئة وإجراءات التخفيف من المخاطر ونظام التفيتش لفرض الامتثال لتشريعات السلامة والصحة المهنية وإجراءات الاستجابة. كما أن أرباب العمل من جانبهم مسؤولون عن ضمان بيئة عمل آمنة وصحية لعمالهم كما أن العمال مسؤولون عن العمل بأمان وحماية أنفسهم ومعرفة حقوقهم والتفويض الصارم للمبادئ التوجيهية والتعليمات بشأن التدابير الوقائية.

وبعد نظام إدارة السلامة والصحة المهنية إيزو 45001 الذي شاركت أكثر من خمسين دولة ومنظمة في إعدادها، معياراً دولياً يحدد المتطلبات لتمكين الشركات من تحسين أداء الصحة والسلامة المهنية بشكل استباقي وضمان صحة وسلامة الموظفين في مختلف الأعمال حتى لا يتعرضوا للحوادث والأمراض المهنية والقلق أو الإصابة أو فقدان حياتهم. وينطبق هذا المعيار على أي مؤسسة بغض النظر عن الحجم ومجال النشاط والمؤهلات. مع هذا المعيار، تدمج الشركات جميع جوانب الصحة والسلامة، مثل صحة ورفاهية الموظفين. بالإضافة إلى ذلك، تقوم المؤسسات الرسمية أيضاً بإصدار الترتيبات القانونية اللازمة وإجراء عمليات التدقيق اللازمة.



إبراهيم بنادي

يبدو ان التعايش مع فيروس كورونا المستجد، في ظل عدم وضوح المدى الزمني الذي ستستغرقه أزمة هذا الوباء هو الحل المؤقت الذي قد يلجأ له العالم عموماً وقطاع الطيران على الخصوص، وتؤكد الأوضاع الراهنة الناجمة عن انتشار الفيروس القاتل والتحديات التي يواجهها القطاع على أهمية الالتزام بتطبيق أعلى المعايير الدولية في العمليات التشغيلية لضمان الجاهزية الفورية للاستجابة والحفاظ على انسياب تدفق الحركة الجوية وتوفير نقل جوي سليم وامن. وتعتبر شهادة تطبيق المعايير القياسية لنظام إدارة السلامة والصحة المهنية إيزو 45001 التي حلت محل شهادة OHSAS 18001:2007. اعترافاً دولياً بما تقوم به المؤسسات التجارية والشركات لضمان سلامة وصحة كافة موظفيها وعمالها وشركائها.

الى حدود الان وحسب الإحصائيات فإن 72 دولة، ضمنهم دول عربية، تحوز على هذه الشهادة العالمية في مختلف مؤسساتها التجارية وشركات الطيران والمطارات، وهو ما من شأنه ان يعيد الدفء الى حركة النقل الجوي بين هذه الدول في انتظار خضوع باقي الدول لهذه الشروط. ان الوضع الراهن لا يتطلب أكثر من اعادة الثقة تدريجياً بين المسافرين من جهة وشركات الطيران والمطارات من جهة أخرى لتعود الناقلات الجوية الى التحليق مجدداً، وهذا لن يتأتى الا بتوفير ضمانات صحية داخل الطائرات والمطارات.

من الواضح انه أمام تفشي الوباء وجدت الحكومات نفسها مجبرة على الاستجابة السريعة لاتخاذ تدابير إيجابية لدعم قطاع



## طريق الانتعاش ما بعد كوفيد – 19 تعود المطارات إلى المسار الصحيح لكنها تواجه تحديات جديدة



للحصول على فضاءات أكثر نظافة والتي تكون صيانتها أسهل وربما اعتماد أسطح مضادة للميكروبات تعمل دون لمس: أي إقحام المشاغل المتعلقة بالنظافة والصحة في إعادة تصميم مرافق المطارات. وبشكل عام، تتطلب استعادة ثقة العملاء جمع البيانات المتعلقة برضا العملاء بحيث يسمح لهم بالإبلاغ عن الاختلالات والمشاكل التي تواجههم من أجل تمكينهم وتوليد استجابة سريعة وفعالة من طرف المطارات. كما يعد الالتزام بالمتطلبات الصحية وتوافر المعلومات الكلمة-المفتاح لاستعادة ثقة الركاب، ولكن على المدى الطويل. وفيما يتعلق بالاستدامة، تحتاج المطارات إلى وضع معايير مشتركة وطلب اعتماد معترف به في مجال النظافة.

**2- الخدمة الذاتية دون لمس**  
تم الإعلان عن الخدمة الذاتية كأفضل طريقة لتحسين وتخصيص تجربة سفر الركاب في المطارات المزدحمة. ووفقاً للاتحاد الدولي للطيران، فقد استفاد حوالي 80 بالمائة من الركاب العالميين في عام 2020 من تكاثر تقنيات الخدمة الذاتية والانتشار السريع لحلول الخدمة الذاتية في جميع أنحاء العالم. ومع ذلك، فإن كل هذه التقنيات تتطلب تفاعلاً مادياً مع الركاب، مما يزيد من خطر تسرب العدوى. لذلك، فهناك حاجة إلى تطوير الخدمات الذاتية التي تعمل دون لمس (تكنولوجيا تفعل بالصوت ...) وتقليل

### 1- نظافة المنشأة والإجراءات الخاصة بالركاب

لطالما ارتكزت الإجراءات الخاصة بالركاب على السرعة والكفاءة. فكانت المطارات تخضع للتدقيق ويتم تقييمها من حيث قدرتها على تسهيل الرحلة ومعالجة قوائم الانتظار بشكل أسرع وزيادة عدد نقاط التفتيش لتجنب الاختناقات. فتم تصميم المسارات السريعة، بناءً على أحدث معدات الفحص، لخدمة هذا الهدف. وبينما نفكر في مستقبل الإجراءات الخاصة بالركاب نلاحظ تحول الشواغل بتزايد مخاوف الركاب واهتزاز ثقتهم على أساس أن كل شخص موجود داخل المحطة هو حامل محتمل للمرض. فلا يتم فهم المخاطر وإدارتها دون تخفيف المخاوف والتفكير بحكمة في الكيفية التي يمكن من خلالها استعمال التكنولوجيا لتحقيق هذا الغرض. لذلك فهناك حاجة، على المدى القريب، لدعم عمل خدمات الرعاية والتواصل بشأن التدابير المتخذة من أجل تعميم التزام المطارات في توفير بيئة نظيفة وصحية. وعلى المدى الطويل، يجب فتح نقاش حول المخاوف المتعلقة بصحة الركاب واستحداث تقنيات الفحص الصحي من أجل الكشف عن التهديدات الصحية المحتملة (الكشف عن درجة الحرارة والحمى عن بعد، تحديد هوية المسافرين، وما إلى ذلك). ويمكن إدخال تحسينات أخرى بما في ذلك تصميمات جديدة لبعض مرافق المطار

في ظل انتشار جائحة كوفيد وما خلفته من عواقب على جميع القطاعات الاقتصادية الحيوية، تعرضت صناعة الطيران العالمية لضربة قوية إثر توقف أساطيل شركات الطيران الرئيسية واغلاق غير مسبوق للمطارات وبرزت تحديات تشغيلية لم تكن مستعدة لها.

وخلال هذه الفترة أقدم كل من الخبراء والمنظمات في جميع أنحاء العالم على البحث عن إجابات وسبل الانتعاش لمواصلة تجربة السفر وكذلك تكييف المعتقدات الحالية وفقاً للتحديات الجديدة. ومن دون شك فإن التعرف على احتياجات الركاب والموظفين، وقبول التغيير الثقافي والتكيف مع المتطلبات الجديدة سيسهل رحلة آمنة ويساهم في اقتصاد مطار أفضل.

ومن الواضح أن جميع الجهات الفاعلة تدرك أن هذه الأزمة الصحية العالمية غير المسبوقة قد زعزعت المعتقدات الأساسية التي كانت تنظم كلا من تجربة العملاء في المطار، وتجربة موظفي المطارات وبشكل عام بيئة وعمليات المطار. ففي عالم ما بعد كوفيد، يمكن حصر خمس قواعد أساسية والتي من شأنها ان تواجه تحديات، وهي: الإجراءات الخاصة بالركاب، الخدمة الذاتية، التمكين البيومترى، رفاهية الموظف وتقديم الخدمات بمرور، و كل ذلك من خلال منظور الصحة والسلامة للجميع.



ضمان خفض مستويات الخدمة مع تقليل عدد الموظفين الى غاية الوصول إلى أحجام الركاب المتأولة سابقا.

تتمثل إحدى التحديات الرئيسية في التخطيط للانتعاش في صعوبة تطوير نموذج للتنبؤ: إذ تتضاعف السيناريوهات على شكل U أو W أو A وتضطر إدارة المطارات / شركات الطيران إلى التخطيط أسبوعيا بدل التخطيط لعدة شهور والسعي في نفس الوقت لتحصيل المعلومات وتطوير نهج تعاوني مع مختلف أصحاب المصلحة. وهذا له بالتأكيد تأثير مهم على الوكلاء، والتوظيف، متاجر التجزئة في المطارات وعمليات المطار التي تعتمد على البنية التحتية للمطار (مباني الركاب متعددة مقابل مبنى واحد)، مما يعني انخفاضاً في الخدمات المقدمة للركاب واستراتيجيات الرامية الى إدارة المستويات القياسية من حيث عدد الركاب.

الإجابة على هذه التحديات تكمن بالتأكيد في قدرة نهج الشراكة التي ستمكن المطارات من تفعيلها مع مختلف أصحاب المصلحة من أجل مواجهة الشكوك المتعلقة باستئناف خدمتهم، وبالتالي فإن مشاركة المعلومات ستسمح لهم بالتخطيط والتكيف والاستجابة في الوقت المناسب وبسرعة لاحتياجات الركاب. كما أن الاجتماع الافتراضي لتبادل الاستراتيجيات وجمع البيانات والمشاركة في تحديد القطاعات الفرعية للركاب وتخطيط الجداول الزمنية المستقبلية، سيسمح بالتأكيد للمطارات بالتخطيط لمناولة الأحجام والعمليات بشكل أفضل. و انتهاء تصور جديد لمبنى المطار كنظام بيئي يضم العديد من الجهات الفاعلة وإعطاء الأولوية للنهج التعاوني لصنع القرار سيسمح لصانعي القرار بتخطيط واستباق استئناف العمليات من حيث الحجم والمساحة والأولوية والمتطلبات الصحية أثناء الاستجابة لاحتياجات الركاب بشكل أفضل.

وفي الختام، سيسمح تحدي الأرتوذكسيات التقليدية بنهج خطة عمل أفضل من أجل تلبية تطلعات العملاء. كما أن استعادة ثقة الركاب على المدى القصير وإعادة التفكير في الأولويات والاستثمارات ومتطلبات التصميم على المدى المتوسط والطويل مع تطوير نهج تعاوني وتبني استراتيجية ثقافة التغيير سيمهد بالتأكيد مسار الانتعاش.

الاستثمار في تكنولوجيا المعلومات والتقنيات السحابية لتلبية الاحتياجات الأساسية للمسافر ومواجهة الاهتمامات الصحية بالحلول الحديثة التي تناسب بنيتها التحتية وقيود ميزانيتها (غرف التقييم الطبي / الفرز الطبي، الفحص الحراري...).

#### 4 - صحة وسلامة الموظفين - تحسين تجربة الموظف

أدى النهج التعاوني في العقد الماضي إلى تحسين تجربة الموظف وقد ساعد على الاحتفاظ بأفضل المواهب مع تحسين الخدمة المقدمة للركاب: من ملاحظات الموظفين، وتعزيز التنوع، واستحقاقات الركاب ... كل ذلك في إطار تحول ثقافي كبير في بيئة العمل. وقد أثارت أزمة كوفيد المخاوف بخصوص سلامة الموظفين، لا سيما لأولئك الذين يجدون أنفسهم على اتصال مباشر مع العموم. ومن أجل راحة الموظفين الميدانيين وطماقتهم، يتعين على المطارات توفير معدات الحماية بالتوازي مع التواصل المطمئن. وعلى المدى القصير، يُتبعين على المطارات توفير ضمانات متعلقة بمكان العمل واستحداث قنوات تواصل قوية مع موظفيها لمواجهة جميع مخاوف الصحة والسلامة مع تقديم معدات الحماية وضمان جداول التنظيف بشكل منتظم، وتوافر مطهرات اليد، والإشراف الطبي. وعلى المدى المتوسط والبعيد، يمكن للمطارات تصميم مناطق للحجر الصحي وضوابط هندسية أخرى لضمان سلامة الموظفين (واقى العطس على سبيل المثال). ولا تزال النقطة الأساسية ترسيخ قناة تواصل نشطة وإشادة بمبادئ الصحة والسلامة في مكان العمل.

#### 5- التخطيط لتناول أحجام الركاب (الفضاء الاحتياطي وتغيير حجم المساحة المخصصة للعمليات)

لطالما تم تخطيط النمط التقليدي والمنتظم للعمليات والتنبؤ به من قبل المطارات مع مراعاة التقلبات الموسمية والطارئة المنصوص عليها في دلائل العمليات. وقد تغير ذلك بسبب انتشار جائحة كوفيد حيث ان الآثار السلبية وتأثير الجائحة بات يتطلب تخطيطاً طارئاً محدداً واستراتيجية تنبؤية جديدة بشكل منفرد لكل مطار. ومن المؤكد أن الانتعاش يتطلب مرونة من أجل

نقاط الاتصال الجسدية من تسجيل الركاب حتى صعودهم إلى الطائرة للتقليل من مخاطر التلوث ذات الصلة، بما في ذلك الفحص بدون تلامس. وعلى المدى القصير، يجب تفعيل الإجراءات المتعلقة بالنظافة (مطهرات اليد ومناديل التطهير) بالتوازي مع الترويج لها في مبادرة لإعلام ومساعدة الركاب.

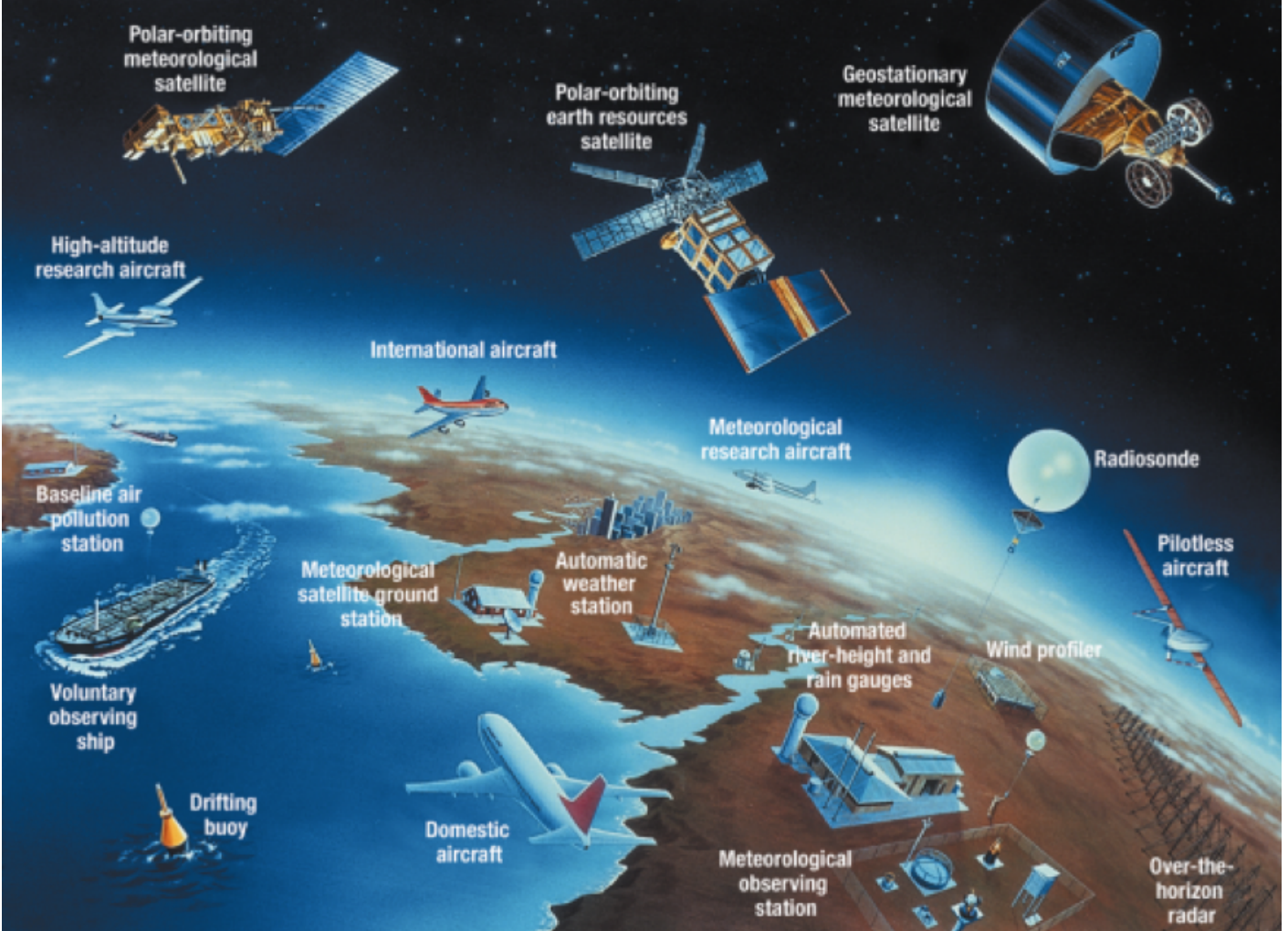
#### 3- القياسات الحيوية المتعددة الوسائط والمفعلة بدون لمس

قد جرى نشر القياسات الحيوية في المطارات الرئيسية منذ أحداث 11 سبتمبر مع تفضيل القياسات الحيوية المعتمدة على تقاطيع الوجه والتي تضمن احكام مراقبة الولوج إلى المناطق المحظورة بالمطارات وكذا السيولة في مختلف العمليات المتعلقة بمسار الراكب بينما تخدم الأهداف الأمنية التي وضعتها السلطات المختصة. وقد تكون القياسات الحيوية المعتمدة على تقاطيع الوجه هي العنصر الأساسي في تفعيل مسار مكيف للعميل في المطار والذي يساعد على تحديد هويته وتسهيل إجراءاته عبر الخدمات المختلفة المتواجدة بالمطار. ومع ذلك، فإن جمع البيانات وتخزينها واستخدامها، والاعتبارات المتعلقة بالخصوصية والحريات المدنية، قد أثار العديد من المخاوف وهناك بالتأكيد حاجة إلى وضع إطار قانوني مناسب من أجل تنفيذ حل أمني متكامل يقوم على تقنيات التعرف على الوجه.

ويبدو أنه قد ترتب عن جائحة كوفيد تسريع هذه العملية، فهي تحت معظم المطارات على إعادة النظر في التخطيطات الأمنية المتعلقة بالفحص ومراقبة الولوج مع تقليل الاتصال الجسدي وانتشار الأمراض المعدية. و في ذات الوقت يجدر الإشارة الى انه يمكن أن تصبح الأقنعة، التي يُرجح أن تُفرض، عائقاً أمام تقنيات القياس الحيوي لمقاطع الوجه التقليدية وعلى نحو مثالي، ينبغي التفكير في حلول بيومترية أخرى.

واستكشاف حلول بيومترية مختلفة لا تعمل باللمس ومصممة لتتناسب متطلبات وخصائص المطار المتميزة يستوجب بالتأكيد من جميع أصحاب المصلحة في هذا العالم المصغر التفكير في المطار كنظام بيئي فريد. وبالتالي، تعد الشراكة ضرورية في التخطيط للمستقبل، والسماح للمطارات بأن تصبح محاور مبتكرة تتكيف مع التغيير وكذلك

## القلق يساور المنظمة العالمية للأرصاد الجوية إزاء تأثير فيروس كورونا (CO-VID-19) على نظام الرصد



مكوناته الساتلية وكثير من شبكات الرصد الأرضية التابعة له، مؤتمتة إما جزئياً وإما بالكامل. ولذلك فمن المتوقع أن تستمر هذه الأجزاء في العمل دون تدهور كبير لعدة أسابيع، بل ولفترة أطول في بعض الحالات. ولكن إذا استمرت الجائحة أكثر من بضعة أسابيع، فإن انعدام أعمال الإصلاح والصيانة والإمدادات، فضلاً عن عمليات إعادة التوزيع، سيصبح مصدر قلق متزايد.

وقد تأثرت بالفعل أجزاء من نظام الرصد، وليس أدل على ذلك من أن الانخفاض الكبير في الحركة الجوية كان له أثر واضح. فالقياسات المنفذة خلال الرحلات الجوية لدرجة الحرارة المحيطة وسرعة الرياح واتجاهها هي مصدر هام جداً للمعلومات بالنسبة لكل من التنبؤ بالطقس ومراقبة المناخ.

تواصل أداء وظائفها الأساسية على مدار الساعة طوال أيام الأسبوع على الرغم من التحديات الشديدة التي تشكلها جائحة فيروس كورونا. وأضاف «إننا نحیی تفانيها في العمل لحماية الأرواح والممتلكات، غير أننا ندرك القيود المتزايدة على قدراتها ومواردها». واستطرد قائلاً «إضافة إلى تواصل آثار تغير المناخ وتزايد عدد الكوارث المتصلة بالطقس، فإن جائحة فيروس كورونا (COVID-19) تشكل تحدياً إضافياً، وربما تؤدي إلى تقاوم احتمالات حدوث أخطار متعددة في البلد الواحد. ولذلك، فمن الأهمية بمكان أن تولي الحكومات الاهتمام لتعزيز قدراتها الوطنية في مجال الإنذار المبكر ورصد الطقس، على الرغم من أزمة فيروس كورونا (COVID-19)». وثمة أجزاء كبيرة من نظام الرصد، مثل

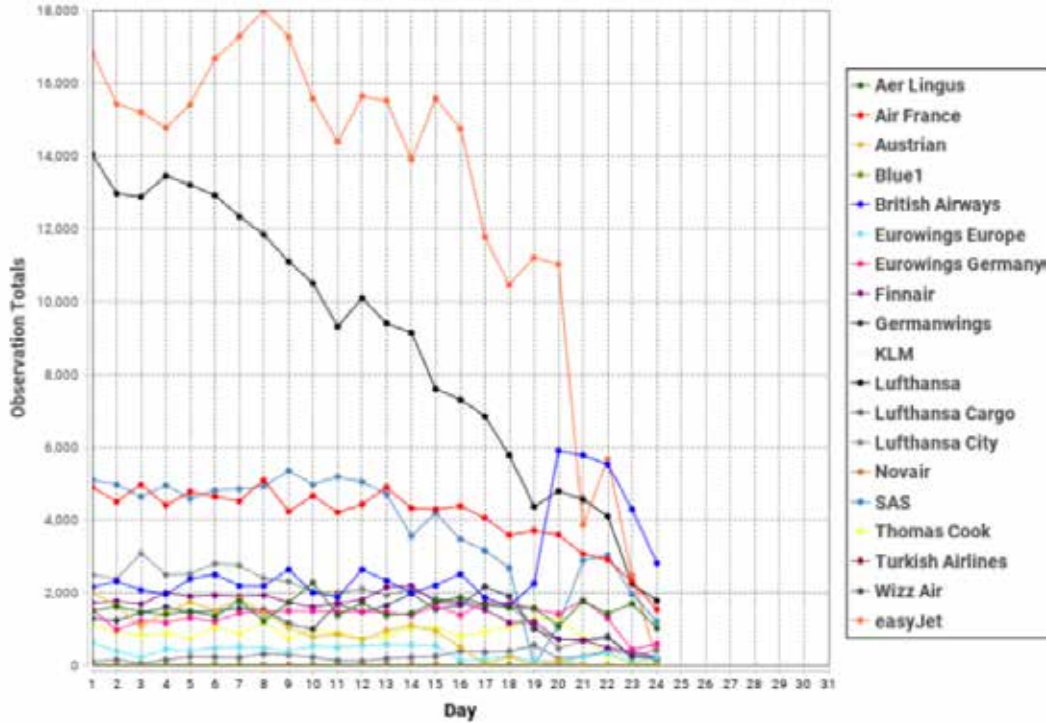
جنيف-القلق يساور المنظمة (WMO) إزاء تأثير جائحة فيروس كورونا (COVID-19) على كمية ونوعية عمليات رصد الطقس والتنبؤ به، وكذلك مراقبة الغلاف الجوي والمناخ.

يشكل النظام العالمي للرصد التابع للمنظمة (WMO) الركن الركين لكافة خدمات ونواتج الطقس والمناخ التي تقدمها الدول الأعضاء في المنظمة (WMO)، والبالغ عددها 193، إلى مواطنيها. فهذا النظام يوفر رصدات عن حالة الغلاف الجوي وسطح المحيطات باستخدام أدوات برية وبحرية وفضائية القاعدة. وتستخدم هذه البيانات في إعداد التحليلات والتنبؤات والتقارير والإنذارات المتعلقة بالطقس.

وقد أشار الأمين العام للمنظمة (WMO)، السيد بيتيري تالاس، إلى أن «المراقب الوطنية للأرصاد الجوية والهيدرولوجيا (NMHSS)

## March 2020 E-AMDAR observation totals by airline

(data received at DWD)



تعتمد على عمليات الرصد التي يقوم بها راصدو الطقس يدويا، والتي ترسل إلى الشبكات الدولية لاستخدامها في النماذج العالمية للطقس والمناخ.

وقد شهدت المنظمة (WMO) انخفاضا كبيرا في توافر هذا النوع من الرصدات اليدوية على مدى الأسبوعين الماضيين. وقد يعزى هذا الانخفاض في بعضه إلى الحالة الراهنة لفيروس كورونا، ولكن ليس من الواضح حتى الآن ما إن كانت عوامل أخرى تؤدي دورا أيضاً. وتعكف المنظمة (WMO) حالياً على التحقيق في هذا الأمر.

وأشار السيد Lars Peter Riishojgaard، مدير فرع نظام الأرض في إدارة البنية التحتية في المنظمة (WMO): «لا نزال نتوقع في الوقت الراهن أن يكون الأثر السلبي لانعدام عمليات الرصد على نوعية نواتج التنبؤ بالطقس متواضعا نسبيا. ومع ذلك، ومع استمرار، بل وزيادة، تقلص توافر عمليات رصد الطقس من الطائرات، يجوز لنا أن نتوقع انخفاضا تدريجيا في موثوقية التنبؤات».

وأضاف «ويصح هذا أيضاً إذا استمر الانخفاض في عمليات رصد الطقس السطحية، ولا سيما إذا بدأت فاشية فيروس كورونا (COVID-19) تؤثر على نطاق أوسع على قدرة الراصدين على القيام بعملهم في

أكثر من 80 في المائة في الرصدات الجوية والقياسات على متن الطائرات على مدى الأسبوعين الماضيين (انظر الرسم البياني أدناه الذي قدمته شبكة مرافق الأرصاد الجوية الأوروبية (EUMETNET)). والبلدان المنتسبة إلى الشبكة (EUMETNET)، وهي شبكة تعاونية بين المرافق الوطنية للطقس في أوروبا وعددها 31، تناقش حالياً سبل تعزيز قدرات أجزاء أخرى من شبكتها الرصدية على المدى القصير من أجل التخفيف جزئياً من انعدام الرصدات على متن الطائرات.

وبالإضافة إلى ذلك، تتعاون المنظمة (WMO) وشبكة مرافق الأرصاد الجوية الأوروبية (EU-METNET) والشركاء الوطنيين في البرنامج (AMDAR) مع شركة إلكترونيات الفضاء (FLYHT) لضمان أن تتاح للمنظمة (WMO) وأعضائها أي عمليات رصد إضافية من الطائرات متوافرة من شبكة شركات الطيران التابعة لهذه الهيئات خلال فترة الطوارئ الناجمة عن فيروس كورونا (COVID-19).

الرصدات السطحية القاعدة أصبحت الآن عمليات رصد الطقس سطحية القاعدة آلية بالكامل تقريبا في معظم البلدان المتقدمة. بيد أن التحول إلى عمليات الرصد الآلي لا يزال قيد التنفيذ في كثير من البلدان النامية، ولا تزال أوساط الأرصاد الجوية

بيانات الأرصاد الجوية المستمدة من الطائرات

تساهم الطائرات الخطية التجارية في برنامج إعادة بث بيانات الأرصاد الجوية الصادرة من الطائرات (AMDAR) التابع للمنظمة (WMO)، الذي يستخدم أجهزة الاستشعار والحواسيب ونظم الاتصالات الموجودة على متن الطائرة في القيام ألياً بجمع الرصدات الجوية ومعالجتها وتحديد نسقها وإرسالها إلى المحطات الأرضية عن طريق السواقل أو الوصلات الراديوية.

ويوفر نظام الرصد التابع للبرنامج (AMDAR) أكثر من 800000 رصد عالية الجودة يوميا لدرجة حرارة الهواء وسرعة الرياح واتجاهها، فضلا عن المعلومات الموضعية والزمنية المطلوبة، ومع إجراء عدد متزايد لقياسات الرطوبة والاضطرابات. وتسهم حالياً 43 شركة طيران وبضعة آلاف من الطائرات في البرنامج (AMDAR) الذي يُتوقع أن يتسع نطاقه اتساعا كبيرا في السنوات المقبلة كثمرة للتعاون المشترك مع الرابطة الدولية للنقل الجوي (IATA).

وفي أنحاء كثيرة من العالم، ولا سيما في أوروبا والولايات المتحدة، يؤدي الانخفاض في عدد الرحلات الجوية التجارية إلى انخفاض بنسبة تتراوح بين 50 في المائة تقريبا إلى

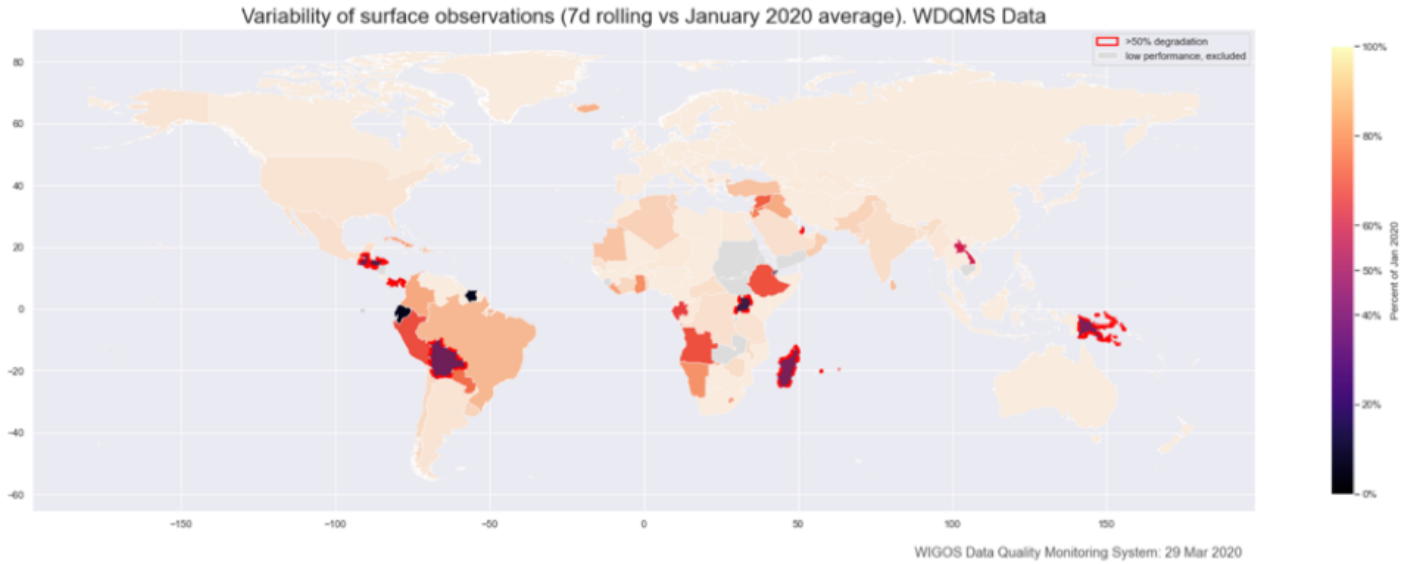


مع مرور الوقت سينخفض عدد الرصدات بسبب انعدام أعمال الإصلاح أو الاستبدال أو إعادة الإمداد جراء تفشي فيروس كورونا (COVID-19). وقد لوحظ في الوقت الحاضر انخفاض محدود في عدد عمليات الرصد من السفن ومن بعض منصات الرصد المستقلة. غير أن تبعات ذلك ليست مؤثرة حتى الآن.

الطقس وترسل قياسات متغيرات الأرصاد الجوية البالغة الأهمية إلى الأرض أثناء تحليتها من السطح إلى ارتفاعات تتراوح بين 20 و30 كيلومتراً. وتراقب المنظمة (WMO) أيضاً تبادل الرصدات من نظم الرصد البحري، التي توفر معلومات بالغة الأهمية عن ثلثي سطح الأرض الذي تغطيه المحيطات. ومعظم هذه النظم مستقلة إلى حد بعيد، ولكن

أجزاء كبيرة من العالم النامي. وستواصل المنظمة (WMO) مراقبة الوضع، وهي تعمل مع أعضائها للتخفيف من أثر ذلك قدر الإمكان.

ومن أجل التخفيف جزئياً من أثر الانخفاض في عمليات الرصد من الطائرات، زاد بعض أعضاء المنظمة (WMO)، ولاسيما في أوروبا، من عدد عمليات إطلاق المسابير الراديوية. وتركب المسابير الراديوية على بالونات



(الخريطة أعلاه مقدمة من المنظمة (WMO)؛ والبلدان المبينة بألوان داكنة قد قدمت الأسبوع الماضي عدداً من الرصدات أقل من متوسط شهر كانون الثاني/يناير 2020 (قبل فيروس كورونا COVID-19)؛ والبلدان المبينة باللون الأسود لا ترسل حالياً أي بيانات على الإطلاق).

وإضافة إلى ذلك، يقوم ما يربو على 10000 محطة مأهولة وأوتوماتية للرصد السطحي للطقس، و1000 محطة لرصد الهواء العلوي، و7000 سفينة، و100 عوامة رأسية و1000 عوامة منجرفة، ومئات رادارات الطقس، و3000 طائرة تجارية مجهزة بمعدات خاصة، بتنفيذ قياسات يومية للبارامترات الرئيسية للغلاف الجوي واليابسة وسطح المحيطات.

عن الموقع الرسمي للمنظمة العالمية للأرصاد الجوية

### عمليات الرصد الفضائية القاعدة

ومن الجوانب الإيجابية، تبين الحالة الراهنة أهمية واستقرار مكون نظام الرصد الفضائي القاعدة، الذي يعتمد عليه أعضاء المنظمة (WMO) بصورة متزايدة. فيوجد حالياً 30 ساتلاً للأرصاد الجوية و200 ساتل بحثي توفر رصدات مستمرة وآلية بدرجة كبيرة. ويشغل هذه السواتل أعضاء في فريق تنسيق السواتل الأرصاد الجوية (CGMS)، وفي اللجنة المعنية بسواتل رصد الأرض (CEOS). ولئن كان يُتوقع على المدى القصير أن لا يتأثر مكون نظام الرصد الفضائي القاعدة، وأن يعمل بكامل طاقته، فإن المنظمة (WMO) على اتصال بمشغلي سواتل الأرصاد الجوية لتقييم الأثر المحتمل أن يترتب على فيروس كورونا (COVID-19) على الأجل الطويل.



## تقنية blockchain



- جديدة للمعاملات نذكر منها:
1. جعل كافة مراحل تطبيع المنتجات أكثر موثوقية وسهلة التحصيل.
  2. تحسين توقعات الإنتاج، التسليم وإدارة المخزون.
  3. تتبع شهادات الترخيص
  4. إدارة هوية الفنيين الرقمية.
  5. الترميز الرقمي لكل مكون للحد من التزوير.
  6. حماية الطابعات ثلاثية الأبعاد قصد استعمالها في إنتاج المكونات في الوقت المناسب.
  7. رمزية تذاكر الطائرات.
  8. تحسين الثقة في الوافدين الجدد أو الغير المعروفين. في صناعة الطيران.
  9. توفير نظام التعويض التلقائي.
  10. أتمتة المشتريات.

كما أن شركة الاتصالات الدولية للطيران (SITA) أنشأت تحالفا جديدا لتنفيذ مفهوم البلوكشين في صيانة الطائرات (-mainte nance, repair and overhaul)، يضم شركات متخصصة في صناعة قطاع غيار الطائرات، صناعة الطائرات واللوجستيك، ومن المنتظر أن تقدم نتائج هذه المبادرة قبل نهاية النصف الأول من هذه السنة.

وحسب دراسة أعدها (PwC)، فإن تطبيق مفهوم البلوكشين، ومن خلال التخزين الآمن للمستندات وضمان سرية البيانات، وضبط مدة الصيانة وأوقات الجرد، وكذلك سير العمل الآلي ومواءمة السجلات، ستمكن من الرفع من إيرادات صناعة الطيران بـ 4% أي ما يعادل 40 مليارا دولار، مع تخفيض التكلفة بحوالي 3.5 % أي 3,5 مليار دولار.

وفي هذا الإطار ودعمًا لهذا التوجه، قامت منظمة الطيران المدني الدولي والهيئة العامة للطيران المدني بدولة الإمارات العربية المتحدة بعقد قمة حول بلوك تشين خلال الفترة من 2 إلى 4 أبريل 2019 بحضور أكثر من 90 دولة و800 مشارك يسعيان من خلالها إلى تسليط الضوء ودعم تطبيقات تقنية «بلوك تشين» في منظومة الطيران بدءًا من الطائرة والأصول الأخرى التي تمول العمليات التجارية بما في ذلك تجربة المسافرين وإدارة العقود وحفظ السجلات والأمن.

ويعتمد نظام الطيران المدني اليوم في أغلب الحالات على العنصر البشري أو الوسطاء للقيام بأنشطة التحقق من صحة المعطيات والمعلومات، وبالتالي يمكننا أن نتوقع أن تكامل عمليات blockchain لدعم نظام مراقبة سلامة الطيران في الدولة قد يتطلب تعديلات جوهرية على اللوائح ذات الصلة، والإجراءات والمسؤوليات. من ناحية أخرى، ستكون هناك بعض المخاطر حيث أن الاعتماد على مجموعة من الخوادم والعقود الذكية للتحقق من صحة المستندات وإصدار الشهادات يشكل مخاطر إلكترونية واضحة. لذلك من الضروري الأخذ بعين الاعتبار الإجراءات الأمنية قبل اعتماد تطبيقات blockchain لإدارة عمليات السلامة الجوية والمسائل الأخرى المتعلقة بالطيران المدني.

وقد أكدت الدراسات أهمية استعمال تطبيقات سلسلة الكتلة (blockchain) في قطاع الطيران المدني، تم تحديدها في عشر مجالات تهدف معظمها إلى تحسين تتبع وموثوقية العمليات، في حين تمهد بعضها إلى فتح الطريق لأساليب

أصبح العالم اليوم أكثر إدراكا للفوائد والاستخدامات التي يمكن أن تقدمها تقنية «بلوك تشين» التي لم يعد تطبيقها محصورا في مجال المدفوعات والعملات الرقمية بل إن هذه التقنية في الواقع يمكن أن تحدث ثورة في كيفية تفاعلنا مع الملكية الفكرية وأسواق رأس المال والتأمين والرعاية الصحية والحكومة بالإضافة إلى العقود الذكية التي تعتبر اللبنة الأساسية للتطبيقات اللامركزية وهي الإدارة التعاقدية للمعاملة بين أي طرفين أو أكثر يمكن التحقق منها برمجيا عبر البلوك تشين، بدلا من الطرق التقليدية مثل المتحكم المركزي أو متخذ القرار مثل الوسيط أو البنك وغيرها. من المتوقع أن تتضاعف أحجام الحركة الجوية العالمية خلال الخمسة عشر عاماً القادمة والتي سينتج عنها زيادات في عدد الطائرات والرحلات وفي الأنشطة الأرضية وعدد الركاب وحجز التذاكر ومناولة البضائع والتوسع الموازي لمتطلبات التتبع والتوثيق والموافقة وإصدار الشهادات المرتبطة بها.

ومع نمو الحركة الجوية، تبرز واحدة من التحديات والمخاطر الجديدة وهي العدد المتزايد من الأنشطة اللوجستية والإدارية والرقابة والتي يمكن أن يتم معالجتها عبر تطبيقات تقنية «Blockchain» وفي الوقت نفسه المحافظة على زيادة الطلب ومستويات الجودة، كما يمكن استخدام تطبيقات تقنية blockchain في جميع مناطق نظام الطيران تقريباً حيث تتم إدارة السجلات الهامة المعقدة والسلامة وتحديثها، مثل ترخيص الأفراد أو صيانة الطائرات أو العمليات التشغيلية أو قوائم الشحن.



CHECK IN OK ?

# HTDS

Hi-Tech Detection Systems

Optez pour des **solutions d'inspection** efficaces !



Scanners  
Rayons X



Solutions de  
détection de métaux



Solutions d'inspection  
véhicules & conteneurs



Solutions NRBC

HTDS vous propose des solutions **dissuasives**,  
**fiables** et **économiques** pour limiter vos risques

HTDS : 3 rue du Saule Trapu - 91 300 Massy - Tel : +33 1 64 86 28 28  
Fax : +33 1 69 07 69 54 - Mail : [info@htds.fr](mailto:info@htds.fr) - Site : [www.htds.fr](http://www.htds.fr)

## خطة إنتعاش عمليات الشبكة (NOP) لعام 2020

- التقليل إلى أقصى حد ممكن من القيود التشغيلية للشبكة؛

- التكييف المستمر لقدرة شبكة ادارة الحركة الجوية الأوروبية ATM (En-route و TMA's والمطارات) مع تطور طلب الملاحة الجوية لتمكين تشغيل الشبكة بدون قيود؛  
- إعادة جدولة تنفيذ المشاريع والفعاليات والتدابير العسكرية الكبرى، واحتمال مزامنتها خلال فترة قصيرة؛

- الاعتماد على الإجراءات لإعداد هذه الخطة لزيادة تحسين تخطيط عمليات شبكة ادارة الحركة الجوية الأوروبية ATM على المدى المتوسط / الطويل؛

- زيادة تعزيز الروابط بين التخطيط الاستراتيجي / ما قبل التكتيكي والعمليات التكتيكية؛

- مشاركة الممارسات التشغيلية والتقنية الجيدة لكل من استمرارية العمل والانتعاش.

وتضمن خطة انتعاش عمليات الشبكة - 2020 تخطيطاً وتحضيراً منظمًا للطوارئ لتمكين مدير الشبكة والجهات الأخرى المعنية بالعمليات من النجاح في التخفيف من آثار الأزمة الحالية.

للاطلاع على خطة انتعاش عمليات الشبكة لعام 2020 للمنظمة الأوروبية لسلامة الملاحة الجوية Eurocontrol ، اضغط هنا .

تسببية حيوية تتوخى ما يجب القيام به لعودة الطائرات مجددا الى السماء، من خلال تزويد الجهات الفاعلة الرئيسية في مجال الطيران بالنظرة العالمية التي يحتاجونها من أجل التخطيط الفعال.

كما تعد خطة انتعاش عمليات الشبكة الأوروبية - 2020 إصدارا لحالة الطوارئ لخطة عمليات الشبكة NOP ، والتي تغطي مرحلة الانتعاش لعام 2020 بأكملها وستواصل حسب الضرورة. إنها نسخة خاصة من NOP تم اعدادها في ظل الظروف الاستثنائية لأزمة COVID-19.

التحديات والفرص الرئيسية لخطة استعادة عمليات الشبكة الأوروبية - 2020 هي:  
- الشروع في التطور التدريجي من المستويات الحالية لتقديم الخدمة المشار إليها في أحدث نسخة من وثيقة خطة استمرارية الأعمال NOP ؛

- استخلاص تطور حركة المرور بدقة خلال مرحلة الانتعاش حتى يتحقق الاستقرار ؛  
- تسجيل توقعات خلية تنسيق ازمات الطيران الأوروبية EACC لمعطيات مراكز تنسيق الدول بشأن التوقعات الخاصة بمرحلة الانتعاش بشكل منظم؛

- جمع معطيات دقيقة بخصوص تطور الطاقة الاستيعابية En-route و TMA والمطارات؛

أصدرت المنظمة الأوروبية لسلامة الملاحة الجوية Eurocontrol في 30 أبريل 2020 النسخة الأولى لخطة إنتعاش عمليات الشبكة (NOP) لعام 2020، والتي تغطي فترة أربعة أسابيع متجددة تهدف إلى مساعدة شركات الطيران ومقدمي خدمات الملاحة الجوية (ANSP's) والمطارات على التخطيط مسبقاً وإعادة الطيران الأوروبي مرة أخرى الى السماء.

يقوم المنشور ، الذي يتم تحيينه كل أسبوع، بدمج بيانات ذات مصادر مختلفة (شركات الطيران، ومراكز مراقبة الملاحة الجوية (ACCs) ، والمطارات والدول) في خطة واحدة فريدة يتم تحديثها من طرف مدير الشبكة للمنظمة الأوروبية لسلامة الملاحة الجوية-EU ROCONTROL Network Manager (NM) كل أسبوع.

تعكس الخطة الجهد التنسيقي الكبير المبذول من قبل مديرية الشبكة وشركائها لضمان توافر السعة في مراكز مراقبة الملاحة الجوية ACC وفي المجال الجوي الذي يديره، وعلى الأرض في المطارات، لتلبية حركة المرور المتوقعة الطلب من قبل شركات الطيران في كل يوم من الأربيع أسابيع القادمة.

خطة الانتعاش NOP 2020 تعد مبادرة



## كورونا والهبوط الاضطراري لقطاع الطيران



إبراهيم الرؤساء- لم يدر بخلد الأياتا (الاتحاد الدولي للنقل الجوي) أن تتهار توقعاته في غضون بضعة أشهر من إعلانه في نهاية 2019م بارتفاع أرباح شركات الطيران بالعالم لنحو 25 مليار دولار.

ذاب ذلك كله مع جائحة كورونا فتحوّلت الأرباح إلى خسائر وبدلاً من تحليق الطائرات باتت قابعة في مخابئها وأعلنت الأياتا عقب ذلك عن تراجع الحركة الجوية بنحو 70% بخسائر بلغت 39 مليار دولار في الربع الثاني من العالم الحالي، ووفق تقديرات «أياتا» فإنه قد يتبخر 61 مليار دولار من الاحتياطي النقدي وفقدان آلاف من الوظائف.

إن توقف طائرة واحدة يعني أن هناك مشكلة، فالطائرات صنعت لتتحلق لكن ثمة 40% من طائرات العالم تبيض في مخابئها على الأرض.. وتغص بها المطارات، بل إن المخاطر تحدث بيدن الطائرة قبل شركات الطيران.

الأزمة وضعت الطيران بين كماشتين أحدهما التوقف ثم التعرّض لخسائر فادحة والثاني المجازفة والاستمرار ثم صنع بيئات جديدة لهذا الفيروس.

لقد تعاملت بعض الحكومات ومنظمات الطيران بفاعلية وسرعة مستتدة إلى استشارات الخبراء للحفاظ على المكتسبات، وكانت الإجراءات المتخذة في المملكة العربية السعودية صارمة جداً واضعة نصب عينها صحة الانسان أولاً بغض النظر عن أي اعتبار آخر.

في الواقع نجحت هذه الصرامة في المملكة ومضى الفايروس بعيداً عن ملعب

مستمر وتخفيف الأعباء عن شركات الطيران من إعفاءات ضريبية ورسوم المطارات.

من جانب آخر فإن العديد من القطاعات ستعاني من هذه الجائحة فمن المهم دعم مسارات رؤية المملكة 2030 التي ركزت على تنويع مصادر الدخل وتعزيز الجوانب الاقتصادية ودعم الفرص الاستثمارية وبلورة القطاع السياحي المرتبط بشكل مباشر بقطاع الطيران فضلاً عن استغلال الموقع الجغرافي للمملكة بين القارات الثلاث وبالتالي تفعيل الدور اللوجستي للمملكة والمضي قدماً في استقطاب أكثر من 30 مليون معتمر والمضي نحو تعافي أسرع للقطاع ونهضة أوسع لهذه الصناعة.

ومما يساعد في عودة الطيران إلى مستواه الاقتصادي السابق هو فتح أسواق جديدة معوضة لفقد نسب في الأسواق السابقة، فإن زيادة وتيرة الإنجاز في تحقيق أهداف رؤية المملكة 2030 فيما يخص الاستفادة من موقع المملكة الجغرافي، بحيث تكون منطقة لوجستية عالمية، إنجاز هذا الهدف سوف يجلب للمملكة المزيد من الشركات العالمية المصنعة والتي سوف تقوم بإنشاء مستودعاتها في المناطق

الحرّة free zones مما يجلب أيضاً مزيداً من شركات النقل العالمية DHL/Fedex/UPS/Kuehne/ DB Schenker ، وغيرها من عمالقة النقل والشحن.

هذا الوضع سوف يصب وبشكل كبير في حركة الشحن الجوي، بالإضافة إلى زيارة حركة المسافرين من شريحة الأعمال.

ما يتطلب الأمر هو عدم التركيز على المردود المباشر من إجراءات للمناطق الحرّة أو رسوم الشحن و الأراضي، لا بد أن يكون التركيز على المردود غير المباشر الذي سوف يجنيه قطاع الطيران والتوظيف وتوطين الصناعة، للعودة مرة أخرى للتطبيق بعد أن أجبر كورونا القطاع على الهبوط الاضطراري المؤقت وسيعود محققاً متعافياً بعون الله.

\* إعلامي سعودي

الطيران وفق التقارير الرسمية، وذلك بفضل الأسلوب التدريجي، الذي كان استراتيجياً وفعالاً وناجحاً من الناحية الصحية بالرغم من تبعاته الاقتصادية بالغة الخطورة، حيث أن الإيقاف يشمل أنشطة المطارات والعبور والخدمات الأرضية واستخدام مدن المطارات. إن اتخاذ قرار بهذا الحجم يعني المخاطرة بالقطاع خصوصاً الاقتصادي منه باعتبار أن 4 من أصل 5 شركات طيران في السعودية تعتمد تشغيلياً على النمط الاقتصادي المنخفض، فضلاً عن شركات القطاع الأخرى، وحدثة سوق التنافسية في هذه الصناعة.

وعلى الرغم من بذل الهيئة العامة للطيران المدني بالسعودية جهوداً كبيراً للمحافظة على هذه المكتسبات من خلال تدابير تحاول تحقيق الحد الأدنى من الخسائر، إلا أن التعافي من هذه الأزمة يحتاج إلى الكثير من الوقت والجهد والكثير من الدعم والمساندة.

ولتخفيف آثار الجائحة دعمت الهيئة قطاع الشحن الجوي ومنحت استثناء عاماً يسمح بتمديد فترات صلاحية التراخيص والتصديقات والشهادات لأفراد الأطقم الجوية والمدربين والفاحصين والمرحّلين الجويين ومعالجات تشمل المطارات وخدمات الملاحة الجوية وحاملي تراخيص صيانة الطائرات وصلاحية الطائرات ومزودي الخدمات.

من المؤسف القول أن كل هذه الإجراءات لا تغني عن حقيقة أن المملكة أكثر دول الخليج تأثراً في شركات الطيران، ومتوقع ببطء التعافي وبتات علينا مواجهة هذه الحقيقة المرة والاجتماع على طاولة المصارحة والشفافية التامة.

غني عن القول ببطء عودة المسافرين لمقاعد الطائرة لعدة أسباب نفسية واقتصادية وسلوكية وسيكون المسافر أكثر حذراً من السفر، وسيحتاج لأكثر من فكرة أن السفر صار آمناً، بل بحاجة إلى رؤية التغييرات الملموسة الفعلية وفي مقدمتها انخفاض الاسعار وإلغاء الرسوم على تغيير رحلات المسافرين لحجوزاتهم، ولن يتحقق هذا الغرض دون دعم حكومي



# EXPLOSIVE DETECTION SYSTEMS FOR CABIN BAGGAGE

## CHOOSING THE RIGHT EU STANDARD FOR YOUR NEEDS



HI-SCAN 6040I  
HI-SCAN 6046si  
+ IONSCAN 600



NON EDS



HI-SCAN 6040-2is HR  
HI-SCAN 6040aTIX  
HI-SCAN 7555aTIX



EDS CB C1



HI-SCAN 6040aTIX  
HI-SCAN 7555aTIX



EDS CB C2



HI-SCAN 6040 CTIX



EDS CB C3

HIGHER SCREENING STANDARDS IMPROVE SECURITY,  
OPERATIONAL EFFICIENCY AND PASSENGER EXPERIENCE

## The Blockchain technology

Today, the world has become more aware of the benefits and uses of the Block chain technology, which is no longer restricted to payments and digital currencies. Indeed, this technology can revolutionize the way we interact with intellectual property, capital markets, insurance, health care, and government in addition to smart contracts, which are the basic building block of decentralized applications, i.e. the transaction contractual management between any two or more parties that can be programmatically verified via block chain, instead of traditional methods such as the central controller or decision-maker such as the broker or the bank and others.

Global air traffic volumes are expected to double over the next fifteen years, which will result in increases in the number of aircraft and flights, ground activities, number of passengers, ticketing, cargo handling, and parallel expansion of tracking, documentation, approval, and certification requirements associated with them.

With the growth of air traffic, one of the new challenges and risks consists in the increasing number of logistical, administrative and control activities that can be addressed through «Block chain» technology applications whilst maintaining increased demand and quality levels. In addition, block chain applications can be used in all regions of the aviation system where important and complex safety records are managed and updated, such as personnel licensing, aircraft maintenance, operational processes or cargo lists.

In this context and to support this trend, the International Civil Aviation Organization organized important events, through which it aimed to shed light and support block chain technical applications in the aviation system starting with the aircraft and other assets that fund commercial operations including traveler's experience, contract management, record keeping and security.

The civil aviation system today relies in most cases on the human factor or intermediaries to carry out data and information validation activities, and therefore we can expect that the integration of block chain operations to support the countries aviation safety monitoring system may require substantive modifications to the relevant regulations, procedures and responsibilities. On the other hand, risks need to be taken into account as relying on a set

of servers and smart contracts in order to validate documents and issue certificates presents clearly and specifically electronic risks. Therefore, it is necessary to consider security measures before adopting block chain applications for managing air safety operations and other civil aviation related issues.

Studies have confirmed the importance of using blockchain applications in the civil aviation sector, have been identified in ten areas, most of which aim to improve tracking and reliability of operations, while some pave the way for new methods of transactions, among which we mention :

1. Make all steps of normalization of products more reliable and easy to collect.
2. Improve production expectations, delivery and inventory management.
3. Track the license certificates
4. Digital ID management.
5. Digital coding of each component to reduce counterfeiting.
6. Protection of 3D printers for use in producing components in a timely manner.
7. Token of plane tickets.
8. Improve confidence in new or unknown arrivals. In the aviation industry.
9. Provide automatic compensation system.
10. Automate your purchases.

SITA has also established a new alliance to implement the blockchain concept in aircraft maintenance (maintenance, repair and overhaul), which includes companies specialized in the aircraft spare parts industry, aircraft manufacturing and logistics, and it is expected that the results of this initiative will be presented before the end of the first half From this year.

According to a (PwC) study, the implementation of the blockchain concept, through the secure storage of documents, ensuring data confidentiality, setting maintenance times and inventory times, as well as automated workflow and harmonization of records, will enable the airline industry to increase revenues by 4%, equivalent to \$ 40 billion , With the cost reduced by about 3.5%, or \$ 3.5 billion.

#### 4. An AI culture through training/re/upskilling and change management

Most sectors transitioning to a digitalised workplace and in particular developing AI-based solutions are faced with the same issue – a shortage of the required AI skills among existing staff, and the high costs of recruiting staff with AI expertise. Aviation/ATM is no different in this regard. Furthermore, AI has not formed part of the training of aviation engineers so far. Hence, aviation/ATM expertise in AI is still limited, and few connections have been built with the academic world of AI.

To tackle this gap, a workforce that includes aviation data scientists and analysts should emerge together with expertise in data modeling, data engineering and related competencies. These profiles will be supplied by a limited number of experienced hires coupled with an extensive effort to train existing staff with precursor skills in the business: existing staff in our industry are often highly numerate as well as having a strong business understanding, both of which are good departing points for developing an understanding of data science. Online training courses on AI do exist, but they tend to be diverse and cover too

many topics, with a clear lack of guidance on where to start. In any case, AI technology is developing rapidly, requiring constant adaptation and making many general courses swiftly redundant. Finally, to be successful in AI development, business knowledge is fundamental.

#### **The FLY AI report highlights that upskilling and on-the-job aviation/ATM AI-related training is necessary as well as change management.**

However, such training courses will very much depend on the function of the staff. In-depth training will apply primarily to industries developing AI applications. Regulators, who will play an essential role in defining the “still to be defined” certification/approval criteria, should also follow specific training addressing both the technical and operational specificities of AI.

It will be essential to train end users like ATCOs/supervisors, airport operators and ATM flow managers on such matters as AI awareness, trust in AI and to understand its expected behaviors under normal and rare abnormal conditions. However, in a highly automated environment and/or future AI-based environment in which controllers could lose their current skills, maintaining human abilities to guarantee safe and secure

management of extremely rare but safety critical events will require new type of operational training and reskilling programmes.

Deployment of AI will require significant efforts in change management and training to address the full range of needs from users to developers across the aviation/ATM sector.

Altogether, to embrace fully AI, we need to nurture an “AI culture” in aviation/ATM through training, (re/up) skilling programmes and changemanagement. The purpose of creating an AI culture is to ensure that developers can master data exploitation, appropriate cross-functional collaboration is established, and learning from realistic use cases is encouraged, as this will facilitate agile, safe and secure AI development. Moreover, an AI culture should aim at demystifying the whole topic of AI, while establishing the required level of trust needed to facilitate acceptance of AI by human operators.

1 The Joint Human Machine System (JHMS) philosophy leads to human and machine being considered as components of a system that has been designed to ensure that AI enhances, not supersedes, human capabilities.

In the context of on-board certified systems, and ATM/ANS AI-based applications/ services. The future process for certification/ approval of AI-based products, as currently discussed at EUROCAE WG 114/SAE G34 group could include features like learning assurance, formal methods, testing, explanation, licensing, in-service experience and on-line learning assurance. Explainable AI remains in the area of research and must be accelerated.

Moreover, defining and implementing standards for data handling, data structure, data elements, metadata and data quality will facilitate integration and utilisation in multiple applications and analytics. Such standards should support data integrity and quality checks. A figure of merit of the data quality should be introduced to clarify who is responsible for what during the data production, dissemination and storage and who is controlling whom and who is liable for what along the entire data cycle. Open data emergence can favour competition and allow an easy use for future applications that cannot yet be imagined.

Some standardisation initiatives from the industry or industrial working groups should be considered and be complemented to fully address data standards for AI.

### 3. A joint Human Machine System for AI evolution

A performance-based approach is needed with or without AI to ensure a system does not affect

the overall performance of air operations. Currently, systems developed in aviation for safety critical operations are producing an understandable, explainable and reproducible response, which allows the establishment of clear repeatable human operating procedures. So for example, at any stage until touchdown, a pilot can abort a landing by initiating a go-around; he remains the one making the decision.

In the current AI/machine learning applications, the role of the human does not change significantly, but the operator needs to develop trust in AI to assist. Hence, he/she needs some degree of 'explainability' over AI behaviour and outcome. In particular, the operator needs to understand how AI works and 'reasons', what exactly it is doing, what it can do right – but also what it could do wrong. Care also has to be taken that the AI system is not misinterpreted as having the capacity to understand and feel in a human sense, as this could potentially affect team work.

However, when AI is capable of supporting higher levels of automation/autonomy or more advanced decision-making/ reasoning tasks, it will be essential to assess and redefine the tasks of the human within the Joint Human Machine System (JHMS)<sup>1</sup> to ensure meaningful interactions and appropriate oversight and control. Such advanced AI capabilities have not yet been deployed in aviation/ATM, but would create a new interaction model with new reasoning/ decision making processes, which differ from human intelligence.

This naturally would necessitate new models of interaction as all existing models are based on human-related ones.

Additionally, the degree of delegation could vary depending notably on the type of AI used and the level of customisation to the user's performance. Hence, while the AI system should enhance the performance of the human, they could if customised to the operator lead to a variable, non-systematic and non-deterministic involvement of the human in decision-making. Therefore, a prescriptive involvement of the human may not be appropriate in all circumstances.

Hence, in the context of AI supporting advance decision-making/reasoning tasks, the performance-based approach should take into account the Joint Human Machine System and should consider the notion of trust and how trust can be established, characterised and safely demonstrated to deliver the expected performance.

When considering full autonomous systems, we may reach a paradigm shift where the human may no longer be able to safely recover AI failures. Therefore, these advanced AI-based solutions would require increased system robustness or adapted contingency procedures, as is the case for any safety-critical system today.

The report recommends to adapt ATM/ANS safety cases to AI-based solution specificities.



## RECOMMENDED ACTIONS

<b>Data and AI-infrastructure framework</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ A federated data foundation and AI-infrastructure should be established</li> </ul>
<b>Research and Innovation</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Further exploration of the potential of AI in aviation/ATM should be strengthened in areas of:             <ul style="list-style-type: none"> <li>■ high impact on aviation/ATM performance and environment</li> <li>■ human-machine collaboration</li> <li>■ safety-critical operations</li> <li>■ safety intelligence tools and cyber threat intelligence services</li> </ul> </li> </ul>
<b>Validation and Standards</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Appropriate AI validation methods and tools should be developed as well as standards and guidelines</li> </ul>
<b>Deployment</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ The rapid uptake of AI-based solution in operations should be encouraged in the cybersecurity domain and non-safety critical operations</li> <li>■ European aviation/ATM actors should aim to reduce AI-developments time to market.</li> </ul>
<b>Communication and Dissemination</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Communication on AI should be enhanced</li> <li>■ Dissemination of AI benefits and lessons learned should be strengthened</li> <li>■ AI aviation/ATM applications developments and deployments should be regularly scouted</li> </ul>
<b>Training and Change Management</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ An AI culture through training/re/upskilling and change management should be developed</li> </ul>
<b>Partnership</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ The aviation/ATM community should build-up an inclusive AI aviation/ATM partnership</li> </ul>

## A EUROPEAN PERSPECTIVE ON ARTIFICIAL INTELLIGENCE IN AVIATION/ATM HERMES Air Transport organization

### 1. AI is already in the sky, but requires further urgent actions

Artificial intelligence (AI) is already starting to transform how the world lives and works, and the pace of AI deployment is currently rapidly accelerating. As a sector, aviation and air traffic management (ATM) is ideally placed to take full advantage of AI, in particular machine learning. AI and machine learning are already contributing to a wide spectrum of value opportunities in the aviation/ATM industry, from efficiency-focused to safety critical applications. AI has huge potential for use in areas where it can reduce human workload or increase human capabilities in complex scenarios, e.g. to support air traffic controllers (ATCOs), pilots, airport operators, flow controllers or cybersecurity

officers. AI will also increase safety through the provision of new conflict detection, traffic advisory and resolution tools as well as cyber resilience.

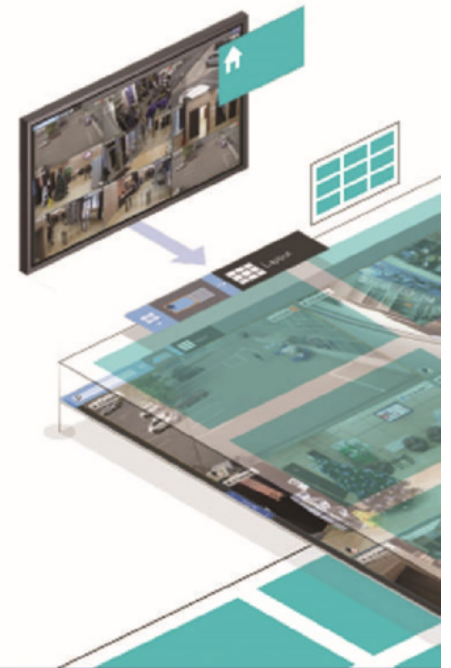
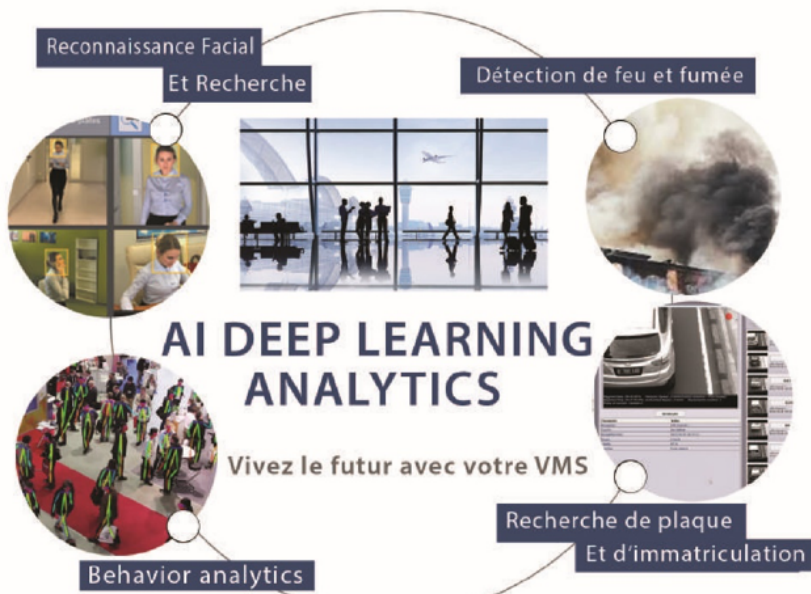
However, the full potential of AI is far from being harnessed across Europe or in aviation/ATM. While there are many AI success stories, they remain limited in scope. Understanding of how AI can generate business and societal value remains in its infancy, and expertise is scarce.

In recognition of these challenges, EUROCONTROL together with the European Commission and a wide range of partner organisations took the decision to set up a European Aviation High Level Group on AI (the EAAI HLG) with the goals of advancing understanding among aviation/ATM actors of AI and its potential, demystifying the topic, and helping accelerate the uptake of AI in our sector.

**To help drive AI forward, we conclude with a practical “FLY AI Action Plan” with a series of recommendations, notably to create a federated AI infrastructure containing historical data for training purposes and to develop AI applications, together with an appropriate governance structure; to accelerate the deployment of AI notably in the areas of cyber and non-safety-critical applications, to conduct more AI research and development in particular to help respond to the safety-criticality of aviation/ATM operations, to foster the emergence of an AI Culture through training and re/ upskilling of staff across enterprises; to foster partnerships with other Digital Innovation Hubs, AI specialists and other industrial sectors; and to facilitate and increase experience/knowledge sharing, communication and dissemination.**

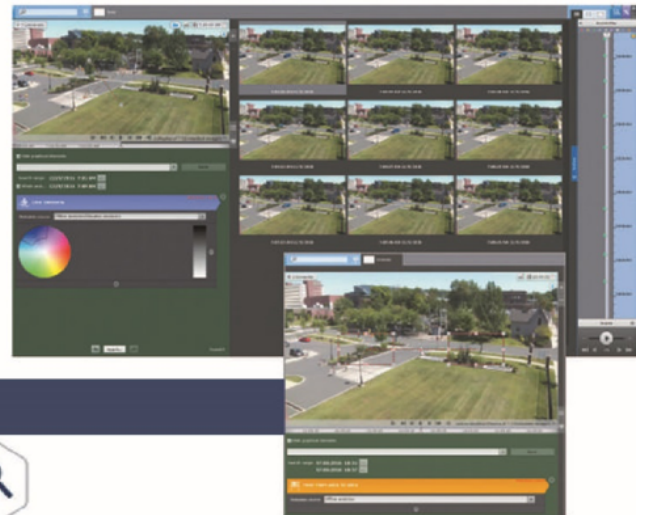
### 2. New standards for AI

The FLY AI report foresees standardisation activities as a main area of activities to accelerate the uptake of AI in aviation/ATM. Such standardisation activities should address the need to adapt the current certification/ approval frameworks to AI-based applications



**LA CARTE 3D INTERACTIVE**

Aperçu visuel de l'emplacement de vos caméras sur une carte du site



**MOMENTQUEST**

Recherche légale quasi instantanée de la vidéo enregistrée



**TIMECOMPRESSOR**

Synopsis de scène visuelle





(Map provided by WMO; countries shown in darker colors provided fewer observations over the last week than averaged for the month of January 2020 (pre-COVID-19); countries shown in black are currently not sending any data at all).

### Space-based observations

On a positive note, the present situation demonstrates the importance and stability of the space-based observing system component, on which WMO Member are increasingly relying. Currently, there are 30 meteorological and 200 research satellites, providing continuous, highly automated observations. The satellites are operated by members of the Coordination Group for Meteorological Satellites (CGMS) and of the Committee on Earth Observation Satellites (CEOS). While in the short run the space-based observing system component is expected to remain unaffected and fully operational, WMO is

in contact with meteorological satellite operators to assess the possible long-term impact of COVID-19. In addition, there are over 10 000 manned and automatic surface weather stations, 1 000 upper-air stations, 7 000 ships, 100 moored and 1 000 drifting buoys, hundreds of weather radars and 3 000 specially equipped commercial aircraft measure key parameters of the atmosphere, land and ocean surface every day.

**On the official website of the World Meteorological Organization**



air traffic has had a clear impact. In-flight measurements of ambient temperature and wind speed and direction are a very important source of information for both weather prediction and climate monitoring.

Commercial airliners contribute to the WMO Aircraft Meteorological Data Relay programme (AMDAR), which uses onboard sensors, computers and communications systems to automatically collect, process, format and transmit meteorological observations to ground stations via satellite or radio links.

The AMDAR observing system produces over 800 000 high-quality observations per day of air temperature and wind speed and direction, together with the required positional and temporal information, and with an increasing number of humidity and turbulence measurements being made. Currently 43 airlines and several thousand aircraft contribute to the AMDAR programme, which is expected to be significantly expanded in the coming years as a result of a joint collaboration on the programme with IATA.

In many parts of the world, in particular over Europe and the United States, the decrease in the number of commercial flights has resulted in a reduction from around fifty to more than eighty percent of observations of meteorological measurements from aircraft platforms over the last couple of weeks (see chart below provided by EUMETNET). The countries affiliated with EUMETNET, a collaboration between the 31 national weather services in Europe, are currently discussing ways to boost the short-term

capabilities of other parts of their observing networks in order to partly mitigate this loss of aircraft observations.

Additionally, WMO, EUMETNET and national AMDAR programme partners have collaborated with the avionics company FLYHT to ensure any available additional aircraft observations from their own network of airlines are made available during the COVID-19 emergency period to WMO and its members.

### Surface-based observations

In most developed countries, surface-based weather observations are now almost fully automated.

However, in many developing countries, the transition to automated observations is still in progress, and the meteorological community still relies on observations taken manually by weather observers and transmitted into the international networks for use in global weather and climate models.

WMO has seen a significant decrease in the availability of this type of manual observations over the last two weeks. Some of this may well be attributable to the current coronavirus situation, but it is not yet clear whether other factors may play a role as well. WMO is currently investigating this.

“At the present time, the adverse impact of the loss of observations on the quality of weather forecast products is still expected to be relatively modest. However, as the decrease in availability of aircraft weather observations continues and expands, we may expect a gradual decrease in reliability of the forecasts,” said

Lars Peter Riishojgaard, Director, Earth System Branch in WMO's Infrastructure Department.

“The same is true if the decrease in surface-based weather observations continues, in particular if the COVID-19 outbreak starts to more widely impact the ability of observers to do their job in large parts of the developing world. WMO will continue to monitor the situation, and the organization is working with its Members to mitigate the impact as much as possible,” he said.

In order to partly mitigate the impact of the decrease in aircraft observations, some WMO Members, in particular in Europe, have increased the number of radiosonde launches. Radiosondes are flown on weather balloons and transmit measurements critical meteorological variables back to the ground during their flight from the surface up to altitudes of 20 to 30 kilometers.

WMO is also monitoring the exchange of observations from the marine observing systems, which provide critical information from the 2/3 of the earth's surface that are covered by the oceans. Most of these systems are highly autonomous, but over time the amount of observations will decrease due to missed opportunities for repair, replacement or resupply work caused by the COVID-19 outbreak. At the present time, a modest reduction in the number of observations from ships and some autonomous observing platforms has been noted. However, the impact is not yet dramatic.

## WMO is concerned about impact of COVID-19 on observing system

Geneva- The World Meteorological Organization (WMO) is concerned about the impact of the COVID-19 pandemic on the quantity and quality of weather observations and forecasts, as well as atmospheric and climate monitoring.

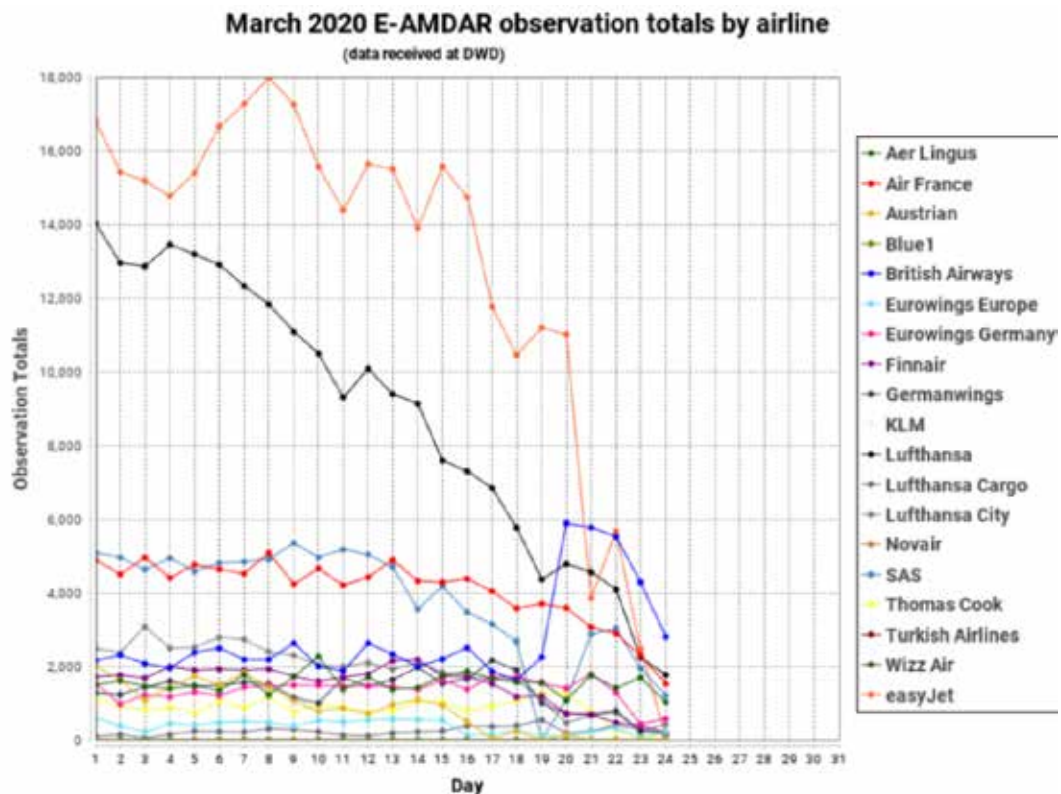
WMO's Global Observing System serves as a backbone for all weather and climate services and products provided by the 193 WMO Member states and territories to their citizens. It provides observations on the state of the atmosphere and ocean surface from land-, marine- and space-based instruments. This data is used for the preparation of weather analyses, forecasts, advisories and warnings.

"National Meteorological and Hydrological Services continue to perform their essential 24/7 functions despite the severe challenges posed by the Coronavirus pandemic," said WMO Secretary-General Petteri Taalas. "We salute their dedication to protecting lives and property but we are mindful of the increasing constraints on capacity and resources,"

he said.

"The impacts of climate change and growing amount of weather-related disasters continue. The COVID-19 pandemic poses an additional challenge, and may exacerbate multi-hazard risks at a single country level. Therefore it is essential that governments pay attention to their national early warning and weather observing capacities despite the COVID-19 crisis," said Mr Taalas.

Large parts of the observing system, for instance its satellite components and many ground-based observing networks, are either partly or fully automated. They are therefore expected to continue functioning without significant degradation for several weeks, in some cases even longer. But if the pandemic lasts more than a few weeks, then missing repair, maintenance and supply work, and missing redeployments will become of increasing concern. Some parts of the observing system are already affected. Most notably the significant decrease in



other consideration.

In fact, this strict approach succeeded in the Kingdom, and the virus vanished far from the flight field according to official reports, thanks to the incremental approach, which was strategic, effective and successful in terms of health despite its extremely serious economic consequences, as the suspension included airport activities, transit, ground services and the use of airport cities.

Such an important decision meant jeopardizing the industry, especially the economic sector, considering that 4 out of 5 airlines in Saudi Arabia are operationally dependent on the low cost model, alongside other sector firms and the recent competitive market in this industry.

Although the General Authority of Civil Aviation in Saudi Arabia made great efforts to preserve these gains through measures aiming to achieve the minimum losses, recovering from this crisis requires a lot of time, efforts and a lot of support and assistance. To mitigate the effects of the pandemic, the authority supported the air cargo sector and granted a general exception allowing for the extension of the validity period of licenses, certifications and certificates for air crew members, trainers, examiners, and flight dispatchers, and remedies that include airports, air navigation services, aircraft maintenance license holders, aircraft airworthiness, and

service providers.

It is unfortunate to say that all these measures, do not exclude the fact that the Kingdom is the Gulf's most affected country in terms of airlines, and slow recovery is expected and we have to face this bitter truth and come together in complete openness and transparency.

It goes without saying, that passengers will return slowly to plane seats for several reasons, psychological, economic and behavioral, and the traveler will be more cautious regarding travel, and will need more than the insight that travel has become safe, but rather to see actual concrete changes in the forefront of which are lower prices and the abolition of fees related to booking changes. This will not be achieved without continuous government support and easing the burden on airlines through tax and airport charges exemptions. On the other hand, many sectors will suffer from this pandemic, thus it is important to support the paths of the Kingdom's Vision 2030, which is focused on diversifying sources of income, strengthening economic aspects, supporting investment opportunities, and developing the tourism sector which is directly related to the aviation sector, in addition to exploiting the Kingdom's geographical position between the three continents and thus activating the Kingdom's logistical role, and moving forward to attracting more than

30 million pilgrims, and towards a faster recovery for the sector and a wider renaissance of the industry.

Bouncing back aviation to its previous economic level relies on opening new markets that will compensate for the loss of ratios in the previous markets, including the increase in the pace of achievements in fulfilling the Kingdom's vision 2030 with respect to taking advantage of the kingdom's geographical location so that it becomes a global logistics region.

The achievement of this goal will attract further more international manufacturing companies in the Kingdom, that will establish their warehouses in the free zones, which will equally attract more global transportation companies like DHL / Fedex / UPS / Kuehne / DB Schenker, and other transportation and freight giants.

This situation will positively affect air traffic, in addition to raising the number of business travelers. There is a need to switch focus from the direct payoff originating from free zones rentals or shipping and ground fees, to the indirect payoff that the aviation, employment and industry relocation will gain, to return to the skies, fully recovered with the help of Allah, after Corona has forced the sector into a temporary emergency landing

\* Saudi journalist

material at Regional level and adapt/customize, as appropriate. The RPTF is to be composed of International and Regional Organizations (AACO, ACAO, ACI, ICAO and CANSO) and the Chairpersons of the RASG-MID, MIDANPIRG and MIDRASFG. Representatives from States and other International Organizations might be invited to participate on ad-hoc basis.

- To consider/review the airspace capacity in to avoid airspace congestion during the restart of operations. In addition, the meeting agreed that Contingency Coordination Team (CCT) could be used as a platform to share/channel information during the recovery phase.
- The AACO proposed template to be reviewed by the RPTF for further review and refinement before circulation to States and industry for their inputs.
- The roles and responsibilities should be clearly defined and respected in implementing the response to COVID-19: who does what (Governments, CAAs, ANSPs, Airlines, Airports and Organizations).

The meeting noted that the MID Office Work Programme has been under regular review since the beginning of the COVID-19 crisis and all the events planned for March, April, May and June 2020 have been cancelled/postponed. Teleconferences with the Chairpersons of MIDANPIRG, RASG-MID and MID-RASFG are planned to discuss their future work programmes and working arrangements.

The meeting encouraged aviation stakeholders to use opportunity of period of low activity, to

- for CAAs and ANSPs:

Elevate, reduce or even remove the flow restrictions/schemas, which were originally imposed as AFTM measures to balance the capacity vs demand;

- for Airport Operators:

Carry out the airport's maintenance tasks which are challenging under normal circumstances.

## Corona and the emergency landing of the aviation sector



IBRAHIM AL-RAWSSAA - IATA (International Air Transport Association) could not expect that its forecast of world airline profits increasing to reach about \$ 25 billion would collapse within a few months of its announcement at the end of 2019.

All the expectations evaporated with the Corona pandemic, as profits turned into losses, and instead of hovering in the air, planes are now confined in their hideouts. IATA announced subsequently that air traffic decreased by 70%, with losses amounting to \$ 39 billion in the second quarter of the current year. According to IATA estimates, Sixty One billion dollars in cash reserves are expected to be lost as well as thousands of jobs.

The grounding of one aircraft means that there is a problem. The planes were made to fly, but 40% of the world's planes are now standing in their parking places on the ground... Airports are crowded with them,

and risks loom on the aircraft fuselage before threatening the airlines themselves.

Since the crisis, aviation found itself between a rock and a hard place: stopping its operations and consequently reporting massive losses on one side, or taking risks and pursuing its activities and contributing thus in creating new environments for the spread of this virus.

Some governments and aviation organizations have dealt with this situation quickly and effectively basing their approach on expert advices to consolidate their achievements. Measures implemented in the Kingdom of Saudi Arabia were very strict, with the ultimate of human health regardless of any



## Summary of Discussion of the Middle East DGCA Teleconference/Meeting (23 April 2020, from 10:00 to 12:00 UTC)

The Middle East DGCA Meeting/Teleconference was held on Thursday 23rd April 2020 using Zoom facility.

The meeting/teleconference was attended by a total of sixty-three (63) participants from nine (9) States (Bahrain, Egypt, Jordan, Oman, Qatar, Saudi Arabia, UAE, USA and Yemen) and ten (10) Organizations (AACO, ACAO, ACI, CANSO, IATA, IFATCA, IFALPA, TSA, DFT and ICAO).

The main objectives of the teleconference are the following:

- provide briefings on actions taken by States and Organizations in relation to COVID-19 and share best practices, challenges and lessons learned;
- identify the short and longer term needs of States and the aviation industry; and
- agree on necessary actions to ensure orderly and harmonized return to normal operations (recovery phase).

Mr. Mohamed Rahma, MID Regional Director, welcomed all participants and thanked them for accepting the invitation to join the teleconference and wished everyone a Holy and Blessed month of Ramadan. He highlighted that this is an informal teleconference to share information, insights, best practices and to collect information and ideas on the way forward.

The ICAO MID Regional Director provided a presentation covering the COVID-19 Impact on Aviation Business, Measures taken by ICAO at the Global and Regional levels and the Planning for the recovery phase.

It was noted that the rapidly evolving COVID-19 crisis heavily affected all aspects of civil aviation. The urgent need to coordinate all efforts to reduce the risks of the spread of COVID-19 by air transport and to protect the health of air travellers and aviation personnel, while maintaining essential aviation transport operations and ensuring an orderly return to normal operations in due course was underlined.

After the presentation, a round table discussion took

place to address the following questions/subjects:

- Apart from the economic impact, what are the most difficult challenges faced by the States and the industry amid the COVID-19?
- -What is expected from ICAO and the Organizations at this stage?
- -What are the proposed measures for a smooth and orderly return to normal (recovery plan)?

The meeting highlighted the need for ICAO to develop more guidelines to support States in overcoming the current challenges facing the operation of cargo and repatriation flights, etc.; and to gradually reinstate full scale operations.

The meeting underlined the importance of taking all necessary measures to facilitate a collaborative approach for restarting commercial passengers' flights, including:

- Measures by governments should be based on medical evidences and risk based approach.
- The harmonization of recovery plans among MID States; this necessitates, inter- alia, the sharing of information and best practices for the development of recovery plan.
- Cross-border cooperation, coordination, and exchange of information and best practices.
- The establishment of the MID Region Recovery Plan Task Force (RPTF) to provide necessary guidance and facilitate a harmonized restart of commercial passengers' flights in a sustainable, safe, secure and orderly manner as soon as practicable taking into consideration the evolution of the COVID-19 pandemic and the decisions by International and National Public Health Authorities.
- The meeting took note that the RPTF will assist in developing regional recovery planning, taking into consideration the work done at global level in order to ensure alignment and avoidance of duplication of efforts. The TF would focus on the global developments, promote the implementation of the global

## SUMMARY OF DISCUSSIONS OF THE DIRECTORS GENERAL OF CIVIL AVIATION – ALGERIA MOROCCO TUNISIA TELECONFERENCE MEETING

(Paris, France, 20 April 2020)

A teleconference-based Meeting of the Directors General of Civil Aviation of North African States of the EUR Region (Algeria, Morocco and Tunisia) was held on 20 April 2020. A total of 24 participants from 3 States and 2 international organizations took part in the teleconference.

The Meeting was convened in connection with the rapidly evolving COVID-19 crisis that heavily affected all aspects of civil aviation and with the following main objectives:

- a) Provide a briefing on ICAO COVID-19 impact assessment and crisis response measures;
- b) Share best practices/lessons learned;
- c) Capture the short and long term needs of States and the aviation industry; and
- d) Planning for a recovery phase.

The Meeting was opened by Ms. Silvia Gehrler, Regional Director, Europe and North Atlantic, who welcomed the participants and outlined the main objectives and goals of the meeting. She highlighted that this conference was a follow-up of the general EUR/NAT DGCA teleconference held on 8 April 2020.

The following issues were discussed and addressed during the meeting:

- Briefing on ICAO COVID-19 crisis response measures;
- Round table discussion on current needs, lessons learned and recovery planning.

In the framework of the first issue, ICAO EUR/Nat gave two presentations. The first presentation was delivered by Mr. Arnaud Desjardin, ICAO EUR/NAT Safety Regional Officer which included information on the latest ICAO COVID-19 crisis response measures at the global and regional levels.

It was in particular highlighted that proper information promulgation through NOTAMs was necessary with regards to restrictions and exemptions to aircraft in emergency, overflights, as well as humanitarian, medical, repatriation and cargo flights.

Furthermore, ICAO provided the second presentation

on the COVID-19 contingency operational safety measures framework clarifying the actions required by States to address issues identified in State Letter 2020/50 of 3 April 2020, including those related to operational issues, maintenance of aviation licenses, approvals and certificates for preparedness to resume normal operations once the crisis is over. In this regard, the Meeting was also informed that ICAO has initiated an action on the development of an ICAO recovery plan.

Under the second point, the meeting participants recognized the urgent need to take the necessary actions to maintain the sustainability of air transport within the Region and globally, while maintaining the highest level of safety and security. All three States have confirmed that they are in the process or have already issued exemptions with regards to aviation personnel licences, certificates of airworthiness of aircraft, and operations of aircraft. They have also performed dedicated activities related to aerodrome safety oversight and to the implementation of security controls. Work on completion and submission to ICAO of the requested information was also ongoing.

The States' representatives welcomed the harmonized approach, under the ICAO EUR/NAT Office umbrella, in the application of operational measures promulgated by ICAO through State Letter 2020/50 and the coordinated response that was required from States.

The meeting participants also supported the coordinated actions by the EUR/NAT Office to further assist States in implementation of the measures requested by ICAO State letters 2020/47 and 2020/46.

To that end, it was noted that Morocco joined the ICAO CAPSCA (Collaborative Arrangement for the Prevention and management of public health events in Civil Aviation)-EUR. The need for all EUR States to join the ICAO CAPSCA-EUR was emphasized.

## Infrastructure et équipements

### Aéroportuaires

- Systèmes de navigation : ILS, D/VOR, DME, NDB ...
- Tours de contrôle fixes et mobiles
- Radio VHF, UHF, VCCS, Enregistreurs, Météo, Horloge ...
- Radars et radomes
- Balisage lumineux
- Energie

### Infrastructure et équipements de télécommunication

- Liaison faisceaux Hertzien et V-SAT
- Equipements actifs : Mux, Routeurs, Switches...
- PABX/IPBX : TDM, IP ...
- Radio: DMR, TETRA, LTE, ...
- Reseaux sans fil

### Sécurité

- Obstacles et barrières d'accès
- Systèmes d'inspection : Rx, EDS,...
- Sécurisation et cryptage des données
- Contrôle et analyse des appels
- Centre de contrôle et commande
- Sécurité périmétrique
- Vidéo-surveillance
- Control d'accès
- Gestion des alarmes
- Cyber Sécurité

#### TELEPAC TECHNOLOGY

Ouled Rahou, OR 1 Quartier Industriel Sidi Maârouf, Casablanca  
Tél.: +212 522 889 889 (LG) Fax +212 522 47 27 33

E-mail : [telepac@telepactechnology.com](mailto:telepac@telepactechnology.com) Web : <http://www.telepactechnology.com>

## The Air Safety Committee of the Arab Civil Aviation Organization holds its forty-fourth meeting via teleconference

Rabat –ACAO's Air Safety Committee held its forty-fourth meeting on May 20, 2020 via teleconference using the "Zoom" facility, in the presence of 21 participants from 12 countries representing the Republic of Tunisia, the People's Democratic Republic of Algeria, the Kingdom of Saudi Arabia, The Republic of Somalia, the Republic of Iraq, the Sultanate of Oman, the State of Palestine, the State of Kuwait, the State of Libya, the Arab Republic of Egypt, the Kingdom of Morocco, and the Republic of Yemen.

The meeting was opened by His Excellency Eng. Abdenbi Manar, Director General of the Arab Civil Aviation Organization, who welcomed the members of the committee, stressing its importance for the organization as one of its main adjuncts in the context of developing the technical work in the field of air safety. He also reminded the audience that the air transport sector, which is considered one of the basic economic sectors, is one of the most affected industries as a result of the spread of the Coronavirus pandemic (COVID-19).

In his opening statement, the Director General emphasized that consideration should be given to a series of practical measures and plans that would support the return of this sector to fulfill its natural role in terms of sustainable development and stimulate the rapid growth of other economic sectors

He also proposed the formation of a task group that would meet via teleconference using modern technologies (similar to the Zoom facility) and that aims to follow all developments related to the Corona pandemic and provide the committee with purposeful guidelines to standardize procedures and prepare for the resumption of air navigation activity back to pre-crisis normal levels.

His Excellency pointed out that ICAO's task group, Council Aviation Recovery Task Force (CART), which aims to define priorities and develop a strategic directive to support countries and industry in order to assist countries and the industry to face the challenges related to the COVID-19 pandemic, will issue starting from the month of June 2020, the

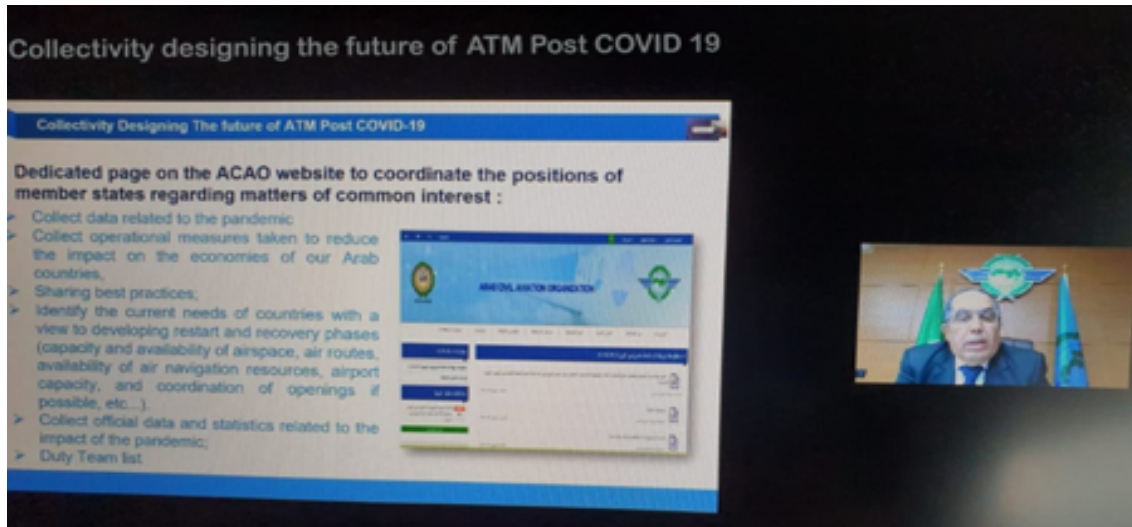
first guideline documentation to support countries develop action plans to resume aviation operations in a sustainable, safe, sound and orderly manner as quickly as possible. His Excellency also pointed out the importance of reviewing the committee's program for the next two years 2021-2022 as this activity has an impact on the organization's budget, which is expected to be under review during the meeting of the organization's Executive Council in June 2020. He further underlined the necessity of introducing new issues in the safety sector, especially those related to the Corona pandemic, in order to help countries get out of this crisis and mitigate its effects, wishing every success in their work.

For his part, the Chairman of the Committee, Eng. Al-Hadi Al-Sharafadi, representative of the Tunisian Republic, welcomed the members of the Committee, emphasizing its importance and recalling the topics of the agenda. He also wished success to both the organization and the member states, thanking the Arab Civil Aviation Organization in the person of its Director General and the Committee expert, for the efforts made to facilitate the meeting and for its continued support to anticipate the civil aviation recovery back to normal levels prior to the outbreak of the Corona pandemic.

The meeting addressed several issues of importance in the field of air safety in the Arab region, the foremost being the latest developments, measures and procedures undertaken with respect to the outbreak of the COVID-19 pandemic, civil aviation operations return to normal, the follow-up of the Air Safety Committee (43) and the recommendations of the Executive Council 62 meeting, the programs of the Arab Civil Aviation Organization in the field of air safety for the years 2021-2022, the achievements of the Air Safety Committee during the period from June 2018 to May 2020, the rescheduling of the activities of the Arab Civil Aviation Organization in the field of air safety for the year 2020, and the last Developments regarding regional cooperation in investigating aviation accidents and incidents.



## Collective design development for a post-Covid-19 Air Traffic Management future



On 15 and 16 June, 2020, the Arab Civil Aviation Organization participated in the virtual seminar organized by the General Authority of Civil Aviation in the United Arab Emirates, in partnership with the International Civil Aviation Organization, under the theme «Developing a collective design for the future of air traffic management post Covid-19». In his presentation during the opening session of the symposium, His Excellency the Director General of the Arab Civil Aviation Organization pointed out the effects of the Covid-19 pandemic on the global air and tourism transport activity in general, and the Arab world in particular, and the measures adopted by the organization's general administration in coordination with the civil aviation authorities of member states and Regional and international organizations, in order to implement them in a manner that guarantees fighting the virus outbreak, while ensuring the rebound and recovery of the sector and its resurgence. It is worth mentioning that one of the first priorities was to enhance cooperation between Arab countries to implement joint measures in order to prevent the spread of the virus in them, taking into account the sensitivity of this period and transport continuity that it requires for major products like Food, medical supplies and equipment, personal protective equipment as well as other products necessary to operate sensitive supply chains, without forgetting evacuation flights.

In order to achieve the success of the sector's recovery in the present time while ensuring its flexibility in the future, an Aviation Resumption post Covid 19 Working Group named CART was established. The new ICAO council working group is composed of Council's members and high level representatives of the aviation sector, including chairpersons and general managers of the air transport

industry, and the competent bodies of the United Nations such as the World Health Organization (WHO) and the World Tourism Organization (UNWTO), in addition to the heads of many national and regional aviation authorities, including the Arab Civil Aviation Organization. The aim of the working group is to identify and recommend strategic priorities and policies for countries and sector operators, who would benefit from all data made available to governments and the sector in order to come up with solutions to leverage the sector's immediate challenges, identify the priorities that must be addressed to restart the network in a post-Covid-19 world, making it more flexible and responsive during the process, and to provide high-level orientation needed by governments and the industry to initiate the international air transport restart recovery from the emerging corona virus.

The final report format was adopted on June 01, 2020, and approved by the ICAO Council, alongside the TAKEOFF guidance document, which proposes a phased approach to aviation restart and outlines a set of generally applicable risk-based measures, in line with WHO recommendations and guidelines, that would mitigate the risks of transmission of the COVID-19 virus during the travel process. These procedures include: physical distancing to the extent possible whilst implementing appropriate risk-based measures, wearing face masks by passengers, cabin crew and flight workers, routine cleansing of all areas that could be places of contact and transmission for passengers, pre and post flight health checks, passengers and flight staff contact details tracking, testing if quick and reliable tests are available in real time.

## Moroccan government approves a law allowing travel service providers to compensate their customers



Rabat - The Moroccan government has ratified on Thursday, April 30th, a draft law 30.20 related to «setting a legal framework that allows travel, tourism, tourism transportation and air transport services to compensate the outstanding amounts to their customers in the form of an acknowledgement of debt offering similar or equivalent service, without any increase in price and with the aim of reducing all forms of disruption of the economic activity and its impact on jobs, by relieving the pressure on the service providers cash flows.

According to the government council statement, the provisions of the approved bill, «are specified for a defined period of time, based on clear terms, and specific to travel contracts, tourist stays, and air transport contracts for travelers scheduled between March 1, 2020 and September 30, 2020, which were

canceled as a result of the pandemic Corona virus outbreak.»On an exceptional basis, the government has implemented Article 5 of the Decree-Law on the Enactment of Health Emergency Provisions and related publicity Procedures, in order to approve the related draft law 30.20 submitted by Mrs.

Nadia Fattah Al-Alawi, Minister of Tourism, Handicraft, Air Transport and Social Economy. The ratified law refers to the enactment of special provisions related to travel contracts, tourist stays and air transport contracts for travelers, after taking into account the observations raised thereon, to avoid the risk of bankruptcy of Moroccan service providers and protect the interests of creditors, mainly customers, besides stimulating demand and maintaining the value of transactions.

## Safely Transporting Cargo during the COVID-19 Pandemic (11 June 2020)



The COVID-19 outbreak has led to an unprecedented reduction in the number of passenger-carrying flights and an increase in the need to transport critical and often life-saving cargo, including dangerous goods, quickly all over the world. States are facing a number of challenges in ensuring these goods are transported safely and efficiently.

This webinar will provide guidance on ensuring dangerous goods personnel are competently trained despite the need for physical distancing, loading dangerous goods on aircraft with passenger cabins that have been repurposed for transport of cargo, and determining who can be on board an aircraft

carrying dangerous goods not permitted on an aircraft carrying passengers. The webinar will also provide information on efforts ICAO is taking to address land and air interface transport obstacles by engaging cargo stakeholders in identifying and alleviating bottlenecks affecting air cargo shipments. This webinar was animated by Mrs. Katherine Rooney, Head of the ICAO Cargo Safety Section and Ms. Lynn McGuigan, Cargo Safety Technical Officer in the same ICAO division and was attended by representatives of the civil aviation authorities, airlines, and international and regional organizations

## Regional Cooperation in Times of Crisis



Until just recently, the aviation community was facing major challenges in order to find ways to adapt to the rapid pace of new technologies, as well as the need to provide an effective oversight by the Civil Aviation Authorities. For over a decade, regional collaboration through such mechanisms as Regional Safety Oversight Organizations (RSOOs), and COSCAPs have been effective in supporting States with these challenges, thus strengthening global aviation safety as a whole.

With the unexpected and unprecedented impact of COVID-19, ICAO is working with the aviation community to find the appropriate mitigation strategies for the fast, effective and safe recovery of industry. One of the most important principles of this recovery is the harmonization of those mitigation strategies. More than ever, the relevance of RSOOs as the enablers of such harmonized mitigations is crucial.

This webinar will discuss the importance of regional cooperation and the role of RSOOs to support Member States in times of crisis.

The Webinar was attended by Regional Safety Oversight Organizations, COSCAPs, Civil Aviation Authorities, International and Regional Organizations and Associations

And animated by Captain Miguel Ramos, the Programme Manager of the ICAO Global Aviation Safety Oversight System (GASOS) and the RSOO Cooperative Platform in charge of re-designing both programmes.

## Air Traffic Services Guidance for Operation in a COVID-19 Context( 9 June 2020)



Despite the fact that there is currently a significant reduction in air operations, the provision of air traffic services continues to be a fundamental part of the essential supply chain that enables us to face the COVID-19 pandemic.

It is expected that the gradual reactivation of operations will be carried out in an environment in which the threat from the COVID-19 contagion is still relevant. Consequently, the ICAO NACC Regional Office has taken the initiative to compile this material with the objective of providing information to States that may not be readily available or dispersed in previously prepared documents.

This webinar was discussed:

1. ATS contingency planning principles
2. Basic protective measures to be implemented
3. Enhanced procedures for ANS facilities
4. ATC operational environment, enhanced working procedures
5. Personnel wellbeing
6. Reactivation of Services
7. Procedures to address compromised facilities
8. Safety risk management
9. Considerations with regard to safety oversight/CAAs



## Management of Aviation Safety Risks Related to COVID-19 for CAAs



The successful management of the COVID-19 pandemic requires the assessment and management of risks that extend beyond the boundaries of managing aviation safety risks as defined in Annex 19 — Safety Management. Civil aviation authorities (CAAs) need to understand their role in supporting the mitigations being put in place to reduce the spread of COVID-19 and providing flexibility to the aviation industry facing unprecedented challenges. This webinar will highlight how CAAs, regardless of their level of implementation or maturity of their State safety programme (SSP), should use safety management principles to support their decision making in order to manage the aviation safety risks, which fall under their responsibility, during the COVID-19 pandemic.

This Webinar was animated by Mrs. Elizabeth Gnehm, responsible for the safety management program of the International Civil Aviation Organization and it was also attended by safety experts from international civil aviation authorities, air navigation services providers, airlines, aviation academies, and international and regional organizations.

## Licensing in the time of COVID-19 (2 June 2020)



The Chicago Convention and Annex 1 define that holders of a licence such as pilots have to carry a valid document to prove their continuous proficiency. Today many licence holders are unable to keep their licences valid in accordance with the requirements in place due to the COVID-19 outbreak. Therefore, Contracting States issue exemptions to support stakeholders.

This Webinar explained how ICAO supports the States with their alleviation measures and provide recommendations how the individuals can prepare for the return to normal operations.

The webinar was attended by representatives of the civil aviation authorities, air navigation services providers, airports, airlines, training academies, international and regional organizations, and license and license holders such as pilots and air traffic controllers.

The webinar was animated by the international expert, Gerda Pardatscher, responsible for licensing personnel of the International Civil Aviation Organization.

## Simplified Procedure for Air Traffic Management Collaborative Decision Making (21 May 2020)



This webinar presented the Simplified ATM/CDM Procedure developed to support coordination and collaboration between States and provide a framework and guidance to support the ICAO Regions with the preparation for the recovery from COVID-19 pandemic.

The webinar was animated by the international expert, Mr. Elie El Khoury, ATM Expert Air Navigation Bureau-ICAO HQ, and was attended by representatives from CAAs, ANSPs and International and Regional Organizations.

**The Arab Civil Aviation Organization, took part in the Council Aviation Recovery Taskforce Webinar, Organized by the International Civil Aviation Organization Middle East Office on 18th June 2020.**



During this Webinar, His Excellency Eng. Abdenbi Manar, ACAO Director General, stated that a significant momentum of the air transport industry in the Middle East marked the last decades as the air transport contribution to GDP is higher than the world average and the economic development plans for the next decade support this trend.

Although Covid-19 pandemic had a great negative impact on these development plans, affirmed Eng. Abdenbi Manar, lessons learned from civil aviation history have showed that whenever air transport is hit by a crisis, States provide financial support to their airlines. This is the case today in other regions like Europe and North America, and he added “I believe that it will be the same in the mid-region and in North Africa. It is important to recall that in this context, governments who are the main shareholder of airlines are convinced of the strategic role played by air transport in their economies. The geographic

position of this area which is close to the main world markets, and the reduction of the carbon footprint will certainly favour the share of this region in world trade”.

Concerning the financial strategies of the mid-states to support the aviation industry, His Excellency asserted that it will probably be based on the deadlines required for a return to the level of activity of 2019, which will result in an adjustment and restructuring of the fleet and staffing levels of airlines and airports, and a postponement of investments in the sector accordingly.

He also asserted that there would be no compromise on safety and security as underlined in the cart principals and recommendations. It is worth to mention that the mid-region States indicators have recorded high levels according to ICAO's evaluation.

## The Arab Ministerial Council for Tourism praises the efforts of the crisis management team for the tourism and travel sector



Rabat - His Excellency Eng. Abdenbi Manar, Director General of the Arab Civil Aviation Organization, participated in the works of the Arab Ministerial Council of Tourism emergency session on the Corona Virus pandemic (COVID-19), which was held on Wednesday 17 June via the network and headed by His Excellency Mr. Ahmed bin Aqeel Al-Khatib, Minister of Tourism of the Kingdom of Saudi Arabia. All of the Honorable Arab Ministers of Tourism have brought to the fore in their statements the negative effects caused by this pandemic on all economic sectors, especially the tourism and travel sector in the Arab world.

Their Excellencies also discussed actions and measures undertaken on the level of Arab countries in order to overcome the effects of this plight. They also praised the efforts made by the Arab Civil Aviation Organization, the Arab Organization for Tourism and the Arab Air Transport Association, within the framework of the Crisis Management Team, which was established to look into a series of measures and practical plans that would support the recovery of this sector in terms of sustainable development and encourage Arab governments to adopt them once the crisis is over.

His Excellency the Director General of the Arab Civil Aviation Organization assured in his statement on this occasion, that at the beginning of the twenty-first century, tourism has emerged as one of the

world's major economies, and the development of air transport, being a key component in the tourism industry, has played a major role in this.

His Excellency mentioned ACAO's achievements in the framework of coordinating efforts between Arab countries and joint Arab action, since the beginning of the crisis namely the adoption of a set of measures and procedures aimed to be extended to Arab member states of the organization, with a view to implement them to ensure the fight against the virus outbreak, while safeguarding the resurgence and recovery of the sector. Wherein the top priority was to enhance cooperation between Arab countries to implement joint measures to prevent the spread of the virus within them, taking into account the sensitivity of this period and the ongoing and continuous need for transportation of major products like foodstuffs, medical supplies and equipment, personal protective equipment as well as other products necessary to operate sensitive supply chains, not to mention evacuation flights.

At the end of the emergency session, the Arab Tourism Council praised the efforts expended by Arab countries to contain the spread of the virus, give priority to the health of their citizens, and impose a number of measures and policies meant to accelerate recovery from the negative effects on their tourism sector facilities.



## The thirty-first meeting of the Civil Aviation Security Committee held by videoconference



Rabat – ACAO’s Civil Aviation Security Committee held its 31st meeting on May 18-19, 2020 via teleconference using “Zoom” facility. This meeting, registered the participation of 12 member states of the organization, whereas it took place in light of the difficult circumstances experienced by the Arab region, and more specifically the civil aviation sector, due to the outbreak of the Corona pandemic. The participants discussed the latest developments and measures taken by the organization within the framework of coordinating Arab efforts and ensuring coordination with international and regional organizations to limit the spread of the Corona virus (COVID-19). They also reviewed the preventive measures and basic requirements

implemented by member states of the organization to face its spread, and discussed measures related to civil aviation security upon the return to normal of civil aviation operations. In the same vein and under these circumstances, participants agreed to establish a work program, communication and permanent coordination among civil aviation security officials of the Arab region, and to hold outreach meetings to exchange information, experiences and best practices to resume normal civil aviation operations. The committee also approved, during its meeting, the aviation security activities of the Arab Civil Aviation Organization for the year 2022-2021.



«raison d'être» is to transport people and goods all over the world for the purpose of travel, tourism, business and trade. Therefore, the sharp decrease in demand for air traffic compounded to the travel restrictions has had multiple adverse effects, which includes pressures on income and cash flows for all stakeholders, including but not limited to airlines, airports and air navigation, as well as service providers and aircraft manufacturers. Since initial news influx related to the outbreak, the air transport industry has been facing a sharp decline in growth, and the horizon is currently difficult to define. Unlike previous epidemics such as SARS or the MERS flu epidemic (Figure 02), which took about 6 months to recover in a V-shaped scenario, the scenario related to the recovery stages of COVID-19 may extend beyond this timeline due to the inherent economic recession.

What is now required is the urgent support for millions of vulnerable job opportunities at risk, whereas the international community needs unity and cooperation more than ever, and the civil aviation industry should take immediate, coordinated and effective measures to promote the stable development of the industry, and stop effectively the spread of the epidemic through air transport.

The aviation sector is committed to supporting all measures taken to reduce the spread of the disease and mitigate its impact on people's lives. The International Civil Aviation Organization works closely with its member states, regional organizations including the Arab Civil Aviation Organization, the World Health Organization, the World Tourism Organization, and the Airports Council International and the International Air Transport Association in order to ensure a coordinated and effective response. It was decided to design and develop recovery

mechanisms and action plans in order to achieve stability and a rapid recovery from these economic hardships.

The problem lies in the fact that no one knows when this crisis is going to end, and this exacerbates the problem, as it is not possible to estimate the size of the losses that the civil aviation sector may suffer because of this global crisis. It is important to bear in mind that the amount of expected losses also depends on several factors, including the country's infrastructure, the operating volume of airlines in each country, as well as the extent to which each country is prepared to face this crisis and the procedures followed in overcoming it. Each country should play a major role in recovering its air transport through the implementation of globally coordinated public policies and effective strategies, ensuring that no regulatory measures and procedures affect the growth of international air transport.

One of the first steps for planning any aviation recovery path is to alleviate and substantially solve the health crisis, and then develop short, medium and long-term scenarios that take into account the extent of the epidemic's spread and the extent to which countries and governments control it. The actual path will ultimately depend on various factors, including the duration and size of the outbreak and containment measures, the availability of government assistance, consumer confidence and economic conditions. A series of virtual meetings or conferences must be carried out, on a regional basis, bringing together governments and industry stakeholders, with a view to understanding what it is required to reopen the closed borders and agree on solutions that can be effectively implemented and expanded.



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

While facing the repercussions of the new Corona virus Pandemic, which has led to the death of a great number of people around the world and caused extensive societal and economic damages, the air transport sector being one of the first impacted, let us consider States initiatives guided by the belief that this vital sector is an essential backer to promote friendship and understanding among the nations and people of the world and to prevent disputes. This vital sector is also considered as a key lever for promoting cooperation amongst them, since principles and arrangements have been agreed to establish a secure and organized international civil aviation, and to achieve the establishment of an international air transport network. The nations of the world have ratified the Chicago Convention on International Civil Aviation, despite the challenging circumstances and difficulties faced by their leaders and officials at the time.

One of the arrangements made within this framework, is to prevent the spread of diseases, as Article Fourteen of the Convention affirms the consent of each Contracting State to take effective measures to prevent the spread by air

navigation of the following diseases: cholera, typhus (epidemic), smallpox, yellow fever, plague, and other Infectious diseases that Contracting States decide to identify at one time or another. To this end, Contracting States shall continue to maintain close consultations with the bodies concerned with international regulations relating to health procedures that apply to aircrafts. Such consultation shall take place without prejudice to the application of any existing international convention and the Contracting States Parties to it.

Resolution No. 14 on reducing the spread of diseases through means including, inter alia, disinfection of aircrafts, diseases vector control methods and the importance of the cooperative arrangement program for the prevention and management of public health events in the field of international aviation "CAPSCA" issued by the General Assembly of the International Civil Aviation Organization at its fortieth session, urged countries to take measures including joining the membership of the cooperative arrangement program for the prevention and management of public health events in the international aviation industry «CAPSCA», and to implement the recommendations contained in the publications and guidance materials issued by ICAO, WHO and the «CAPSCA»; At a time when all indicators highlight the role of the air transport activity in our economies through the employment opportunities it provides and its effective contribution to the internal output of countries, the latter must confront the unsurpassed effects of the unprecedented Covid (19) pandemic, and unify efforts to restore a safe and sustainable air traffic.

The civil aviation sector is one of the sectors most affected by the crisis, as the aviation industry bears the consequences of the spread of this deadly pandemic more severely compared to other industries, because it's

# ARAB AVIATION

## **General Supervision**

Eng. Manar Abdennebi

***DG, ACAO***

## **Editor in Chief**

Mr. Ibrahim Bennadi

## **Editorial Board**

Eng. Mohamed Rejeb

Mr. Khaled Mohamed Antar

Ahmed

Eng. Adil Bouloutar

## **Finance and Logistics**

Mr. Faysal Benssliman

## **Imprimerie**

All Print Pub

Agdal

## **E-mail:**

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

## **Website:**

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

## **Postal Address:**

PO Box 5025 Rabat / Souissi the

Kingdom of Morocco

## **Phone:**

(+212)537 658340/658323

## **Fax:**

(+212)537 658111/658154

No. Legal Deposit:

165/2000

## **ISBN:**

ISSN 1119 - 3053

ALL rights reserved

**2020**



المنظمة العربية للطيران المدني  
Arab Civil Aviation Organization

June 2020

# ARAB AVIATION

Issue  
39

Periodic Magazine Issued by the Arab Civil Aviation Organization

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

acaο@acaο.org.ma  
www.acaο.org.ma



/ArabCivilAviationOrganization



@acaο1996



ACAO



/ACAO