

العدد
40

الطيران العربي

سبتمبر 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

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



/ArabCivilAviationOrganization



@acao1996



ACAO



/ACAO

الطيران العربي

المشرف العام
المهندس عبد النبي منار
مدير عام المنظمة

رئيس التحرير
السيد إبراهيم بنادي

هيئة التحرير
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 الإبداع القانوني

2000/165

ردمك

ISSN 1119 - 3053

الهاتف

(212) 537 658323/658340

الفاكس

(212) 537 658154/658111

العنوان

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

جميع الحقوق محفوظة 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

acac@acao.org.ma

www.acao.org.ma

(+212) 537 65 83 23 / 40

مجلة الطيران العربي تخصص فضاءات لإعلاناتكم

الداخلي، وتم بعد ذلك فتح أجواءها أمام النقل الجوي الإقليمي كما هو الشأن بالنسبة للاتحاد الأوروبي ودول الآسيان (ASEAN)، وصولاً للنقل الجوي الدولي.

إلا أن استمرار تفشي فيروس كورونا (19) وارتفاع وتيرة انتشاره في جل المناطق حال دون تحقيق النتائج المتوقعة؛ حيث أن الدول وفي إطار مواجهة الجائحة، فرضت إجراءات صحية احترازية إضافية على المسافرين جواً، نذكر منها على سبيل المثال لا الحصر إلزامية إجراء اختبار فيروس كورونا والحجر الصحي عند الوصول، أثرت على انتظامية الحركة الجوية وعلى التزامات شركات النقل الجوي بتنفيذ برامج الرحلات الدولية، مما أدى بالعديد من الأشخاص إلى العدول عن السفر.

وقد يستمر هذا الوضع بالنسبة لبرامج الرحلات الجوية لموسم الشتاء المقبل، مما يفاقم الأزمة المالية لهذه الشركات والتي قد تنتهي بالإفلاس وفقدان فرص العمل، ويأثر سلباً على النشاط الاقتصادي للدول دون اغفال الدور الإستراتيجي للنقل الجوي والذي يستوجب توفير كفاءات بشرية، وبنية تحتية وأجهزة وأساطيل طائرات تستوفي المتطلبات العالمية لتنفيذ الرحلات الجوية بشكل آمن وسليم، والتي تندرج في إطار التزامات الخدمة العمومية. وأود هنا أن أستحضر الطابع الإنساني للنقل الجوي الذي برز من خلال نقله وباستمرار لمنتجات رئيسية تتمثل في المواد الغذائية، اللوازم والمعدات الطبية، معدات الوقاية الشخصية وكذلك المنتجات الأخرى الضرورية لتشغيل سلاسل الامدادات الحساسة، مع الأخذ بعين الاعتبار تظافر كافة الجهود والتعاون بين مختلف الفاعلين في قطاع الطيران، بما في ذلك شركات الشحن الجوي، ومن خلال تدابير وإجراءات تشغيلية استثنائية ومؤقتة ومقتصرة على فترة الأزمة الحالية تم إصدارها من منظمة الطيران المدني الدولي. كما ننوه بالدور الذي لعبه النقل الجوي في تنفيذ عمليات الإغاثة في لبنان الشقيقة عقب حادثة مرفأ بيروت.

لذلك، فتقديم الدول الدعم المادي لقطاع الطيران المدني في الظروف الراهنة هو أمر ضروري، كما أن تظافر الجهود لمعالجة الإشكالات التي لازالت تطرحها الإجراءات الاحترازية على السفر جواً هي الكفيلة بانتعاش هذا القطاع ودعم دوره في تحقيق أهداف التنمية المستدامة.

وحرصاً من المنظمة العربية للطيران المدني، على المساهمة مع بقية المؤسسات العربية والدولية في توفير منصة عربية يناقش من خلالها أهم الموضوعات ذات الصلة، قامت الإدارة العامة للمنظمة بعقد اجتماعات لجانها الفنية (لجنة السلامة الجوية، لجنة الملاحية الجوية، لجنة النقل الجوي، لجنة أمن الطيران ولجنة البيئة)، حيث تم التطرق لتأثير جائحة كورونا على قطاع النقل الجوي في الدول العربية والإجراءات التي يجب اتخاذها خلال وما بعد انتهاء الأزمة، والتي مكنت بدورها من تنظيم ورش عمل حول التدابير المناسبة والموصى بها للتخفيف والحد من المخاطر على الصحة العامة في ضوء تفشي جائحة فيروس كورونا المستجد (COVID 19)، وعلى صحة الركاب الجويين والعاملين في قطاع الطيران، مع تعزيز ثقة المسافرين لإعادة انتعاش نشاط الطيران المدني، من خلال دراسة تدابير التخفيف والإجراءات الاحترازية المتضمنة بوثيقة الإقلاع الاسترشادية التي نشرها فريق إعادة إطلاق النقل الجوي لمجلس منظمة الطيران المدني الدولي (إيكاو)، وكذلك «خارطة طريق التنفيذ العالمي» المؤطرة من لدن أمانة منظمة الطيران المدني الدولي، والتي تشكل إطار تنفيذ رفيع المستوى.

وبعد النجاح في توفير أربع رزم تتعلق بالتيسير وإدارة السلامة، الإرشادات الجديدة لتدابير الطوارئ لأمن الطيران أثناء جائحة COVID-19، وكذلك المتعلقة بممر الصحة العامة (PHC) وإعادة تشغيل المطار، تم تعزيز مركز تنفيذ الاستجابة والتعافي لـ (CRRIC COVID-19)، الذي يعمل كمنصة لتبادل المعلومات والأنشطة والخبرات بين الدول، باستخدام أدوات لـ:

- تحليل الثغرات؛
- التخفيف من مخاطر الصحة العامة والتي تحتوي على التدابير المطبقة التي يتعين تنفيذها من قبل الدول ومشغلي المطارات وشركات الطيران وأصحاب المصلحة الآخرين في مجال النقل الجوي؛
- تبادل المعلومات والوثائق بين الدول أو الجمهور، إلى جانب صفحة التوثيق والدعم حيث يمكن للدول طرح الأسئلة على الخبراء والرجوع إلى قاعدة بيانات للأسئلة المتداولة؛

● وأيضاً أداة خارطة طريق التنفيذ الإقليمي لـ CART، والتي توفر معلومات عن أنشطة كل من المقر الرئيسي والمكاتب الإقليمية لدعم الدول في تنفيذها لتوصيات CART، وتسمح للمستخدمين بالبحث عن الأنشطة بناءً على المنطقة ونوع المبادرة.

وقد قامت عديد من الدول من الاستئناف التدريجي لحركة النقل الجوي بدأً بالثقل



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

اعتماد دليل توجيهات فرقة عمل مجلس الأيكاو لإنعاش قطاع الطيران (CART) بضعة أسابيع قبيل انطلاق الموسم السياحي لصيف 2020 في معظم دول العالم، يتزعم الهدف الأساسي لأسرة الطيران المدني الدولي لاستعادة ثقة المسافر واستئناف الرحلات الجوية التجارية التي تعرف ذروتها خلال هذه الفترة. وقد واكبت هذه العملية جهوداً مكثفة من لدن سلطات الطيران المدني للدول ومنظمة الأيكاو من خلال الأمانة العامة ومكاتبها الإقليمية وكذلك المنظمات الإقليمية والهيئات الدولية لصناعة النقل الجوي، عملاً بمبادئ فرقة الـ CART وخاصة العمل كفريق واحد في قطاع الطيران وإظهار التضامن، والذي ينص على أنه ينبغي أن تكمل وتدعم خطط كل من الأيكاو والدول والمنظمات الدولية والإقليمية والصناعية بعضها البعض، كذلك أن تقوم الدول بالتنسيق وإجراءاتها قدر الإمكان تماشياً مع قواعد وخطط وسياسات الأيكاو.

وفي هذا الإطار، تم وضع خارطة طريق لتنفيذ هذه المبادئ والتوصيات والتوجيهات الصادرة عن مجلس الأيكاو، معززة بإجراءات حول السلامة الصحية للمسافرين والعاملين، وسلامة وأمن الملاحية الجوية.

كما تم تنظيم أكثر من 30 ندوة وورش عمل ولقاءات إفتراضية ذات الصلة بـ CART وكذلك لمعالجة قضايا محددة تتعلق بفيروس كورونا، السلامة، CAPSCA، الاقتصاد، الأمن، وتسهيل النقل الجوي، وذلك على مستوى مقر الأيكاو والمكاتب الإقليمية بأمريكا الشمالية، أمريكا الوسطى، منطقة البحر الكاريبي (NACC)، الشرق الأوسط، وآسيا والمحيط الهادئ (APAC)).

«إجراءات تراخيص العبور» موضوع اجتماع افتراضي عن بعد



الطيران، ممثلة في اتحاد النقل الجوي الدولي، من تسليط الضوء على التحديات والقضايا الناشئة المحيطة بتراخيص رحلات العبور واقتراح توصيات وإجراءات ملموسة.

ويهدف هذا الاجتماع أساساً إلى إخطار الحضور بمدى تنفيذ الأعمال الموكلة لفريق عمل إنعاش قطاع الطيران المنشأ على مستوى مكتب منظمة الطيران المدني الدولي بمنطقة الشرق الأوسط (RPTF) وكذلك المسارات الفنية الأربعة المنبثقة عنه وخاصة المسار رقم 4 المتعلق بخدمات الملاحة الجوية وإدارة الحركة الجوية (ANS/ATM : WS4) وتقديم لمحة عامة عن التحديات المتعلقة بتراخيص رحلات العبور والاتفاق على الإجراءات اللازمة لضمان منح هذه التراخيص بصفة ناجعة وذلك بما يتماشى مع اتفاقية شيكاغو لعام 1944 والمبادئ الأساسية للقانون الدولي.

كما تم خلال هذا الاجتماع تقديم عروض مرئية من جانب ممثل منظمة الطيران المدني الدولي وممثل اتحاد النقل الجوي الدولي وممثل المنظمة العربية للطيران المدني لتلتها حلقة نقاش تمحورت أساساً حول مدى تأييد الدول لمفهوم «File n Fly» والاقتراحات المحتملة لتحسين هذا المفهوم وكذلك حول الصعوبات والتحديات التي تواجه إصدار تراخيص رحلات العبور في ظل جائحة كورونا المستجد COVID-19.

تجدر الإشارة إلى ان اجتماع المدراء العاميين لسلطات الطيران المدني بمنطقة الشرق الأوسط الذي انعقد يوم 23 أبريل 2020، أكد على أهمية اتخاذ جميع التدابير اللازمة لتسهيل نهج تعاوني لاستئناف رحلات الركاب التجارية.

الرباط -نظمت المنظمة العربية للطيران المدني بالاشتراك مع منظمة الطيران المدني الدولي-مكتب القاهرة، والاتحاد الدولي للنقل الجوي، اجتماعاً افتراضياً عن بعد (Videoconference) حول «إجراءات تراخيص العبور» وذلك يوم 13 أغسطس 2020، من 09:00-11:00 صباحاً بالتوقيت العالمي.

الاجتماع الذي يأتي في إطار حرص المنظمة العربية للطيران المدني على التنسيق والتعاون مع المنظمات الدولية والإقليمية العاملة في مجال الطيران المدني في ظل أزمة كورونا المستجد (COVID-19)، حضره 53 مشاركاً عن 13 دولة و4 منظمات إقليمية ودولية (ACAO, IATA, ICAO, IFATCA).

افتتح الاجتماع الافتراضي من قبل المهندس/ محمد رجب، خبير الملاحة والسلامة الجوية نيابة عن سعادة المهندس/ عبد النبي منار، مدير عام المنظمة العربية للطيران المدني والسيد/ سيدا بروتيس، ممثل الإتحاد الدولي للنقل الجوي والسيد/ رضوان العيساوي، المسؤول الإقليمي لإدارة معلومات الطيران بالمكتب الإقليمي لمنظمة الطيران المدني الدولي بالقاهرة، حيث تم الترحيب بالمشاركين وشكرهم على قبول الدعوة للانضمام إلى الاجتماع عن بعد.

وتم التأكيد على أن استئناف العمليات بطريقة سليمة وآمنة ومستدامة ومنظمة لا يمكن أن ينتج إلا بتظافر جهود جميع المتدخلين في قطاع الطيران. هذا، كما تم التأكيد ان التعاون الوثيق والمستمر مفيداً لتبادل المعلومات والاستجابة العالمية المنسقة المناسبة لجميع الدول والمناطق وأصحاب المصلحة. لذلك يمثل هذا الاجتماع، إطاراً مهماً ومفيداً لتمكين شركات

المنظمة العربية للطيران المدني تشارك في الدورة 106 للمجلس الاقتصادي والاجتماعي على المستوى الوزاري



وقعت بتاريخ 4 أغسطس الماضي، وتقديم الدعم الاقتصادي والاجتماعي والتموي بما يمكنها من التغلب على تداعيات هذه الكارثة، تماشياً مع النداء الذي أطلقه السيد أحمد أبو الغيط، الأمين العام لجامعة الدول العربية، وكذلك نتائج زيارته التضامنية إلى بيروت، كما عرف الاجتماع مناقشة التداعيات الصحية والتموية المباشرة المترتبة على جائحة كورونا وما يرتبط بها من تداعيات اجتماعية واقتصادية شديدة الوطأة على المجتمعات العربية كافة.

كما تم دراسة تقارير وقرارات المجالس الوزارية واللجان العربية المتخصصة، حيث تمت الموافقة على تقرير وتوصيات الاجتماع 29 للجنة المنظمات للتنسيق والمتابعة المنبثقة عن المجلس الاقتصادي والاجتماعي وخاصة بند خطط وموازنات المنظمات العربية المتخصصة للسنتين الماليتين 2021-2022، والذي تم ارجاؤه للدراسة قصد عرضه على الاجتماع الاستثنائي للجنة المنظمات خلال شهر ديسمبر المقبل. جدير بالذكر ان هذه الدورة عرفت تسليم الرئاسة من معالي وزير المالية لدولة قطر رئيس الدورة السابقة لمعالي وزير مالية دولة الكويت رئيس الدورة الحالية.

الرياض-شارك سعادة المهندس عبد النبي منار، مدير عام المنظمة العربية للطيران المدني، يوم الخميس 3 سبتمبر 2020 بأشغال الدورة 106 للمجلس الاقتصادي والاجتماعي على مستوى وزراء المالية والاقتصاد والتجارة، والتي تم عقدها لأول مرة عبر تقنية التواصل عن بعد، نظراً للظروف الاستثنائية التي يمر بها العالم نتيجة تفشي فيروس كورونا المستجد (كوفيد-19)، وهو الأمر الذي استدعى اختصار بنود مشروع جدول الأعمال، حيث تمت المصادقة على مشاريع القرارات الصادرة من توصيات اجتماع كبار المسؤولين واللجنتين الاجتماعيتين والاقتصادية.

الدورة عرفت دراسة عدة مواضيع، وفي مقدمتها الملف الاقتصادي والاجتماعي لمجلس الجامعة العربية على مستوى القمة القادمة، دعم الاقتصاد الفلسطيني، التقرير الاقتصادي العربي الموحد لعام 2020، والخطاب العربي الموحد للاجتماع السنوي المشترك لصندوق النقد والبنك الدوليين لعام 2020، كما بحث الاجتماع عدداً من الإجراءات الهامة في إطار الدعم العربي الكامل للجمهورية اللبنانية والتضامن معها للتغلب على آثار كارثة «مرفأ بيروت» التي

المنظمة العربية للطيران المدني تشارك في الاجتماع الطارئ لمؤسسات العمل العربي المشترك لدعم السودان



خلالها أهم الاحتياجات لدعم السودان خاصة المساعدة في بناء السدود والجسور ومعالجة المنخفضات الأرضية التي حدثت على الشواطئ من الفيضان، كما قدم تقريراً مفصلاً بالاحتياجات الغذائية والطبية والخيام ومبيدات الرش لمواجهة الحشرات والبعوض وانتشار الملاريا، مؤكداً أن السودان يشهد وضعاً كارثياً ويحتاج إلى دعم عربي ودولي عاجل وفعال، والمساعدة في إصلاح الأنهيارات، التي حدثت للمنازل والبنية التحتية.

وقدم سعادة المهندس عبد النبي منار، رؤية الإدارة العامة للمنظمة في معالجة مثل هذه الآفة، حيث أشار سعادته أنه يتوجب تحويل هذه المحنة إلى منحة من خلال تظافر الجهود بين كل المتدخلين، وأيضاً من خلال الإسراع بوضع الأسس الكفيلة بإنشاء صندوق لدعم الكوارث والأوبئة، كما تقدم سعادته بمقترحات لدعم هذا الصندوق.

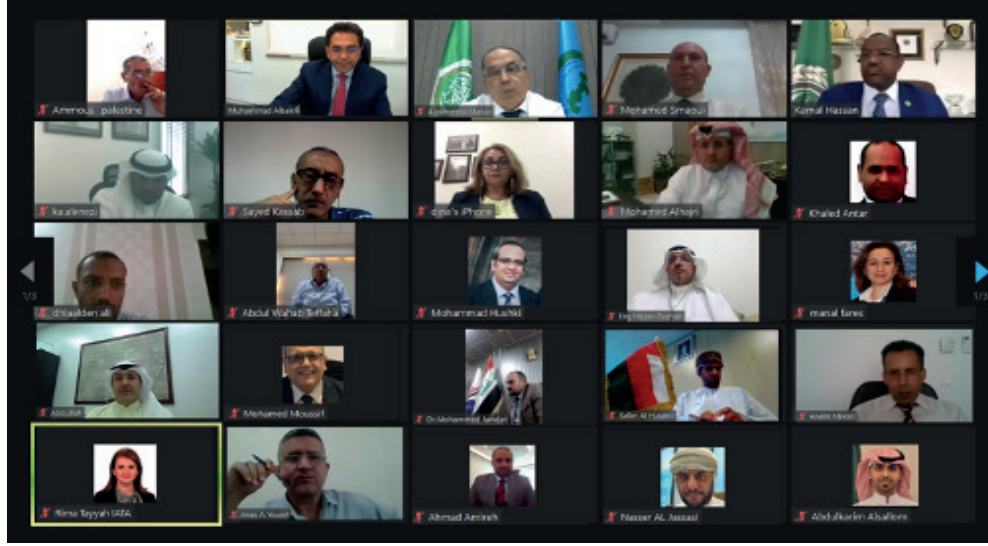
جدير بالذكر أنه تم الاتفاق على إرسال طائرة باسم جامعة الدول العربية، تحمل مساعدات إنسانية وإغاثة عاجلة، على أن يتواجد وفد عربي مصاحب لتلك المساعدات للإعلان عن حجم الدعم المالي المباشر للسودان.

شاركت الإدارة العامة للمنظمة العربية للطيران المدني برئاسة سعادة المهندس عبد النبي منار، مدير عام المنظمة، يوم الثلاثاء 8 سبتمبر 2020، بالاجتماع الطارئ لمؤسسات العمل العربي المشترك لدعم السودان في مواجهة الأضرار والخسائر جرّاء كارثة الفيضانات والسيول غير المسبوقة، والذي عقد عبر تقنية الاتصال المرئي.

تم خلال الاجتماع الطلب من منظمات واتحادات العمل العربي المشترك الإسراع لتقديم الدعم العاجل كل في مجال اختصاصه، ومن خلال تقديم مساعدات إنسانية وإغاثة عاجلة للشعب السوداني، كما تقرر إنشاء غرفة عمليات بالجامعة العربية لمتابعة تطورات الأوضاع في السودان وتنسيق الغوث العربي المقدم إلى الخرطوم، هذا إلى جانب الاتفاق خلال الاجتماع على أن تكون المنظمة العربية للتنمية الزراعية هي ممثل جامعة الدول العربية وآلية استقبال المساعدات الإنسانية والطبية والغذائية، بالإضافة إلى تقديم الدعم المالي للمتضررين وصغار المزارعين.

وفي كلمة لسفير السودان لدى جمهورية مصر العربية ومندوبها لدى الجامعة العربية، السفير محمد إلياس، بسط

ورشة عمل حول استعادة ثقة المسافرين الجوي وتحفيز الطلب على السفر



بذلك ليكون ذا طابع موحد، يستجيب لحاجيات الأمة العربية في نقل جوي آمن وسليم ومنتظم، وتماشيا مع توصية لجنة النقل الجوي رقم 43 المنعقدة يومى 19-20 مايو 2020، والتي نصت في فقرتها الثالثة على: «تكليف الإدارة العامة بسرعة تنظيم ورشة عمل بالتنسيق بين المنظمة العربية للطيران المدني، سلطات الطيران المدني في الدول الأعضاء، منظمة الطيران المدني الدولي، الاتحاد الدولي للنقل الجوي والاتحاد العربي للنقل الجوي، لمناقشة المؤشرات التي تساعد في استعادة تشغيل النقل الجوي وتعاين الصناعة، واستعادة ثقة المسافر خلال الفترة المقبلة، بما يضمن الحفاظ على استمرار شركات الطيران وكافة مكونات الصناعة، والعودة مرة أخرى للتشغيل بنفس المعدلات لما قبل الجائحة، وأفضل إن شاء الله.»

وأيضاً حرصاً من المنظمة العربية للطيران المدني، على المساهمة مع بقية المؤسسات العربية في توفير منصة عربية يناقش من خلالها أهم الموضوعات ذات الصلة.

افتتح الورشة سعادة المهندس عبد النبي منار، مدير عام المنظمة العربية للطيران المدني، مرحباً بمعالى الدكتور السفير- كمال حسن علي- الأمين العام المساعد، رئيس القطاع الاقتصادي بجامعة الدول العربية، وأيضاً بمشاركة أصحاب المعالي والسعادة رؤساء ومدراء سلطات وهيئات الطيران المدني للدول العربية الأعضاء بالمنظمة، معرباً سعادته عن كامل الشكر والتقدير لدعمهم المتواصل للمنظمة وسهرهم في تحقيق التكامل والتنسيق الذي يجمع الإدارة العامة للمنظمة وسلطاتهم وهيئاتهم الموقرة، كما تقدم بالشكر للشركاء في تنظيم هذا اللقاء التفاعلي، وخاصة:

- سعادة السيد / عبد الوهاب تفاحة، الأمين العام للاتحاد العربي للنقل الجوي.
- سعادة المهندس / محمد السماوي، القائم بأعمال المدير الإقليمي، مكتب الإيكاو للشرق الأوسط.
- سعادة السيد / محمد علي بن محمد علاء الدين البكري،

الرباط- عقدت المنظمة العربية للطيران المدني، يوم 27 يوليو 2020، ورشة عمل تحت عنوان: «استعادة ثقة المسافرين الجوي وتحفيز الطلب على السفر»، عبر تقنية التواصل عن بعد، والتي تهدف إلى تحديد مدى تأثير أزمة كورونا على قطاع الطيران، والحد من المخاطر على الصحة العامة في ضوء تفشي جائحة فيروس كورونا المستجد (COVID 19)، وعلى صحة الركاب الجويين والعاملين في قطاع الطيران، مع تعزيز ثقة المسافرين لإعادة انتعاش نشاط الطيران المدني، من خلال دراسة تدابير التخفيف والإجراءات الاحترازية المتضمنة بوثيقة الإقلاع الاسترشادية التي أعدتها فرقة إعادة إطلاق النقل الجوي لمجلس منظمة الطيران المدني الدولي (إيكاو)، وكذلك «خارطة طريق التنفيذ العالمي» المؤطرة من لدن أمانة منظمة الطيران المدني الدولي، والتي تشكل إطار تنفيذ رفيع المستوى.

عرفت الورشة مشاركة 78 مسؤولاً في سلطات الطيران المدني لـ 13 دولة أعضاء بالمنظمة يمثلون المملكة الأردنية الهاشمية، مملكة البحرين، الجمهورية التونسية، الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، المملكة العربية السعودية، جمهورية العراق، سلطنة عمان، دولة فلسطين، دولة قطر، دولة الكويت، جمهورية مصر العربية، المملكة المغربية والجمهورية اليمنية، هذا بالإضافة إلى مشاركة كل من: القطاع الاقتصادي بالأمانة العامة لجامعة الدول العربية، الاتحاد العربي للنقل الجوي، مكتب الإيكاو للشرق الأوسط، مكتب الإيكاو لإفريقيا والشرق الأوسط وكذلك ممثلين عن شركات الطيران العربية المنضوية تحت مظلة الاتحاد العربي للنقل الجوي.

يأتي تنظيم هذه الفعالية، ضمن العديد من الفعاليات العديدة التي تقوم المنظمة العربية للطيران المدني بتنفيذها حول عدد من القضايا ذات الصلة باختصاصات وأغراض المنظمة والتي تتمثل بالأساس في توثيق التعاون والتنسيق بين الدول العربية في مجال الطيران المدني وتطويره، مع وضع الأسس الكفيلة

الوضع بالاعتبار عدم جعل تجربة المسافرين سيئة، مع ضرورة الاستثمار في الطوارئ الصحية للكشف والاستجابة والتعافي. وعليه فإن استعادة ثقة المسافرين الجوي تتأتى من كفاءة تنفيذ التدابير الاحترازية بالإضافة إلى مدى تأثير العروض التي يقدمها الوكلاء والشركاء المعنيين بقطاع السفر كنوع من جذب التحفيز للمسافر مع الدعوة إلى خلق طرق أكثر ابتكاراً حول كيفية استعادة ثقة المسافرين في الجانب الرحلاتي.

كما نوه معالي الدكتور السفير- كمال حسن علي بالتقارير الصادرة من قبل الإدارة العامة للمنظمة والتي كانت تصل اتباعاً للجامعة العربية والتي تقدم التحليلات والتقديرات للآثار السلبية التي أصابت القطاع باعتباره قطاع يشكل عصب الاقتصاد العربي والعالمي، متمنياً ومن خلال ورشة العمل الخروج بتوصيات مهمة تقدم خلال الاجتماع القادم لمجلس وزراء النقل العرب يتم تضمينها ضمن الرؤية الكلية للعمل العربي الاقتصادي المشترك ما بعد جائحة كورونا والتي ت يتم طرحها على المجلس الاقتصادي والاجتماعي.

وضمن تدخل سعادة السيد / عبد الوهاب تفاعلة، الأمين العام للاتحاد العربي للنقل الجوي، تحدث عن العناصر الأربعة والتي من جانبه يرى أنه من الضروري مشاركتها مع المعنيين بصنع القرار في قطاع الطيران المدني والنقل الجوي بالدول العربية، والمتمثلة في:

- العنصر الأول: هو أن الصحة تفوق الاقتصاد في أهميتها، وبالتالي فإن شركات النقل تتفهم بأن الدول تحاول أن تعزز مكانتها الصحية حتى ولو كانت على حساب الاقتصاد والانفتاح الاقتصادي، ولكن مع ذلك يجب النظر بالعناصر التي تعزز مناعة النقل الجوي، في ظل استمرار الأزمة لمدة سنة أخرى على الأقل وهذا أساساً راجع لعدم ثقة المستهلك وأيضاً لعدم ثقة الحكومات بالانفتاح، إلى أن يكون هناك لقاح ضد هذا الفيروس.
- العنصر الثاني، يتمثل في أن 95% من عدوى فيروس كورونا المستجد تجري بين المقيمين وليس بين الوافدين، وهذه النسبة بالولايات المتحدة الأمريكية ترتفع لـ 99%، وعليه فالخوف من الوافدين ليس بهذه الحدة التي نراها مطبقة من الحكومات حالياً عليهم.
- العنصر الثالث: اتخاذ إجراءات العزل عند الوصول، أو التحديد الضيق للبلدان التي يجب السفر منها وإليها، مما يؤثر على استعادة ثقة المسافرين الجوي، وخاصة إذا ما نظرنا للمعطى السابق ورأينا أن 5% فقط يمكن نقلهم للعدوى، زيادة على الإجراءات التي تم التطرق لها من خلال وثيقة CART، وكذلك تحليل PCR قبل السفر وأحياناً بعده، والإجراءات الوقائية في المطارات وعلى الطائرات، هذه الإجراءات كلها تحصن قطاع النقل الجوي ضد انتشار الوباء.
- العنصر الرابع: إجراءات التقييم المبالغ فيها للطائرات في نقاط العودة، لن تحقق أي شيء على اعتبار أن جميع الطائرات يتم تعقيمها على الأقل مرة واحدة كل 24 ساعة إضافة إلى الإجراءات الاحترازية بالمطارات والطائرات، على العكس من ذلك فهي ستخلق تكلفة مالية على شركات النقل الجوي وأيضاً سيتم معها تأخير وقت اقلاع الطائرات مما

نائب رئيس الإياتا لإفريقيا والشرق الأوسط. تجدر الإشارة إلى أن ورشة العمل هاته، تم تقسيمها إلى أربع جلسات، حيث عرفت الجلسة الأولى الكلمات الافتتاحية، أما الجلسة الثانية فقد تم تخصيصها لتأثير الجائحة على قطاع الطيران وذلك وفق العرض الذي قدم من الاتحاد العربي للنقل الجوي، أما الجلسة الثالثة فتم التطرق من خلالها للجائحة الاستراتيجية للإجراءات الصحية التي نشرها فريق إعادة إطلاق النقل الجوي لمجلس الايكاو من خلال ثلاث عروض، العرض الأول مقدم من المنظمة العربية للطيران المدني حول الاطار العام للجائحة، العرض الثاني قدم من المكتب الإقليمي لمنظمة الطيران المدني الدولي بالقاهرة حول رحلة المسافر المبنية على عمل الكارت (PASSENGER JOURNEY)، أما العرض الثالث فتم تقديمه من الاتحاد الدولي للنقل الجوي لإفريقيا والشرق الأوسط، ثم تلتها بعد ذلك الجلسة الرابعة والتي تم تخصيصها للإجراءات المقدمة من الدول لدعم وانطلاق النقل الجوي وتعافيه من تأثيرات الجائحة من خلال العروض المقدمة من الدول الأعضاء بالمنظمة عن تجربتهم وإجراءاتهم المتخذة بخصوص هذا الموضوع، ثم جلسة الأسئلة والمناقشات.

من جانبه، وضمن كلمة معالي الدكتور السفير- كمال حسن علي- الأمين العام المساعد، رئيس القطاع الاقتصادي بجامعة الدول العربية، والتي افتتحها بدوره بالترحيب بالمشاركين في هذه الورشة، مؤكداً على الدور الهام والمطلوب من مؤسسات العمل العربي المشترك في هذه المرحلة التي تشهد فيها المنطقة العربية تغيرات وتطورات هامة، مقدماً الشكر للإدارة العامة للمنظمة العربية للطيران المدني لإتاحة الفرصة للمشاركة في هذا اللقاء التفاعلي للتشاور حول ما فرضته علينا تداعيات جائحة فيروس كورونا المستجد من تأثيرات سلبية على حركة المسافرين الجوي وسبل تقديم الحلول لاستعادة عافيته مرة أخرى، فتأثير انتشار هذا الوباء دفع معظم الدول حول العالم إلى فرض حالة الطوارئ وفرض حالات الاغلاق الكلي أو الجزئي على حركة المسافرين وهو ما أجبر كبرى شركات الطيران العربية على تعليق أو خفض رحلاتها الجوية، وبالتالي أدى إلى انخفاض حاد في إيرادات القطاع نتج عنه انعكاسات سلبية أدت إلى خفض رواتب العاملين والاستغناء عن البعض الآخر، نتيجة عدم تمكن تلك الشركات على المحافظة على السيولة المالية اللازمة خلال فترة انقطاع التشغيل المطولة، مشيراً إلى أن التقديرات الأولية توضح أن 60% من المسافرين يسعون إلى العودة للسفر خلال الفترة من شهر إلى شهرين بعد احتواء فيروس كورونا، مثلنا حزمة التدابير والإجراءات الملائمة والقائمة على المخاطر، التي تم اعتمادها من مجلس منظمة الطيران المدني الدولي، لإعادة تشغيل النقل الجوي الدولي في ضوء الإجراءات والتدابير الموصى بها من قبل منظمة الصحة العالمية، كما تطرق إلى أن ثقة المسافرين ستعاني من تأثير عاملين أساسيين حتى بعد احتواء الوباء العالمي، تتمثل أولاً في المخاوف الاقتصادية الشخصية في مواجهة الركود الذي يلوح في الأفق، وثانياً مخاوف على المدى الطويل بشأن سلامة السفر، مما يتوجب على الحكومات معه الإسراع في وضع معايير تعزيز الثقة للمسافر الجوي في إجراءات التدابير الصحية لسلامته، من خلال تأسيس نظام استباقي للكشف عن المرضى المحتملين والسيطرة عليه، مع

سينتج تكديس للمسافرين في صالات السفر.

- الموضوع الثاني يتعلق بفحص فيروس كورونا، على اعتبار أن فحص الصحي يخفف من مخاطر انتشار الفيروس، لكن إذا لم تتبع هذه الفحوصات معايير السرعة، الكفاءة والموثوقية سينجم عنها مشاكل ستأثر بشكل سلبي على انتعاش معدلات الطلب على السفر الجوي، كما يعد عامل التكلفة في هذه الفحوصات الطبية أحد العوائق التي يواجهها القطاع خلال مرحلة التعافي والتي ستأثر سلباً على تكلفة السفر، مما يبطل إقبال الشعوب على السفر.

- دعوة الاتحاد الدولي للنقل الجوي حكومات المنطقة إلى توفير الدعم المالي لهذا القطاع، حيث أن شركات الطيران في المنطقة تعاني وبشكل كبير من تداعيات انتشار فيروس كورونا، حيث تكبدت خسائر مالية مهمة جراء انعدام حركة المسافرين الجويين وتلاشي التدفقات المالية من الإيرادات، حيث من المتوقع أن تخسر شركات الطيران بالمنطقة ما يعادل 37 دولار أمريكي عن كل مسافر خلال العام 2020 بالمقارنة مع خسارة السنة السابقة والتي قدرت بـ 6 دولار أمريكي.

بعد ذلك تواصلت أعمال ورشة العمل بتقديم عرض من الاتحاد العربي للنقل الجوي ضمن الجلسة الثانية، تم تخصيصه لتأثير الجائحة على قطاع الطيران، الجلسة الثالثة عرفت مناقشة اللائحة الاسترشادية للإجراءات الصحية التي نشرها فريق إعادة إطلاق النقل الجوي لمجلس الأيكاو، وفق عروض كل من المنظمة العربية للطيران المدني حول الإطار العام لللائحة، المكتب الإقليمي لمنظمة الطيران المدني الدولي بالقاهرة حول رحلة المسافر المبنية على عمل الكارت (PASSENGER JOURNEY)، والاتحاد الدولي للنقل الجوي لإفريقيا والشرق الأوسط، ثم تلتها بعد ذلك الجلسة الرابعة والتي تم تخصيصها للإجراءات المقدمة من الدول لدعم وانطلاق النقل الجوي وتعافيه من تأثيرات الجائحة (المملكة الأردنية الهاشمية، الجمهورية التونسية، الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، المملكة العربية السعودية، جمهورية العراق، سلطنة عمان، دولة قطر، دولة الكويت، جمهورية مصر العربية ومن الجمهورية اليمنية.) عن تجربتهم واجراءاتهم المتخذة بخصوص هذا الموضوع.

في ختام ورشة العمل تم التوصية ب:

• قيام الحكومات بالاسترشاد بالتوجيهات القياسية التي أصدرها فريق تعافي الطيران التابع لمجلس منظمة الطيران المدني الدولي حول الإجراءات الصحية التي يمكن أن تتبناها الدول عند إعادة إطلاق النقل الجوي.

• أن تكون الإجراءات الصحية المتبعة من قبل الحكومات مدعومة بأدلة علمية، وقائمة على تقييم المخاطر، وضمن هذا الإطار وجب التأكيد على ثلاث نقاط مهمة وهي:

- أهمية تقادي الحجر الصحي في بلد الوصول إذ أنه إجراء غير فعال للحماية من الفيروس بحيث لا يضمن عدم انتشار العدوى في مطار الوصول أو في بلد المقصد، وفق ما جاء بعرض الاياتا فإن تأثير الحجر الصحي على الطلب على السفر هو سلبي جداً وهو بمثابة تأثير حذر السفر بشكل كامل.

وفي كلمة سعادة المهندس/ محمد السماوي، القائم بأعمال المدير الإقليمي، لمكتب الأيكاو للشرق الأوسط، والتي استهلها بتقديم الشكر للمنظمة العربية للطيران المدني على الدعوة للمشاركة في هذه الفعالية المهمة والتي تسلط الضوء على أحد أهم تحديات قطاع الطيران المدني في الوقت الحاضر، والذي يتطلب تظافراً للجهود لتقليل المخاطر الصحية أثناء كل مراحل السفر واستعادة ثقة الجمهور في الطيران وهي نقطة مهمة، كما أشار سعادته إلى أن سلامة ورفاهية المسافرين والركاب وموظفي قطاع الطيران تعتبر أولوية قصوى لمنظمة الطيران المدني الدولي، بذلك قامت المنظمة بالعديد من المبادرات الإقليمية والدولية لمساعدة الدول على استئناف التشغيل والتعافي من تأثير جائحة فيروس كورونا من خلال مشاورات واسعة النطاق مع الدول والمنظمات وبمساهمات هامة من منظمة الصحة العالمية وبمشاركة عدد من المنظمات الأخرى التابعة للأمم المتحدة كالمنظمة الدولية للهجرة وغيرها، والعديد من الشركاء وأصحاب المصلحة في قطاع الطيران، كما تطرق سعادته أيضاً لتقرير فرقة انعاش الطيران المدني والذي يهدف إلى إعادة تشغيل قطاع النقل الجوي الدولي والموائمة بين الأنشطة العالمية الرامية إلى تحقيق هذا الغرض، مبرزاً سعادته أن اتباع الارشادات المتضمنة سواء بالتقرير أو بوثيقة الإقلاع ستسهل عملية الاعتراف المتبادل وموائمة الإجراءات المرتبطة بفيروس كورونا المستجد في قطاع الطيران في جميع أنحاء العالم بما يتماشى مع القواعد القياسية والخطط والسياسات التي تضعها الأيكاو.

وأكد سعادة المهندس محمد السماوي في ختام كلمته، أنه ولاجتياز هذه الجائحة بنجاح يجب على الجميع التعاون بشكل وثيق ومتواصل، وأن يتم التخطيط للمستقبل باتباع نهج مرن ومتابعة جادة ومنسقة، مع تقييم الوضع والاستفادة من الدروس في هذه المرحلة لبناء نظام طيران مرن وقادر على الصمود والتكيف مع الأزمات المستقبلية، ولإعادة ثقة المسافر الجوي وتحفيز الطلب على السفر بطريقة آمنة، كما جاء بكلمة سعادته على أن منظمة الطيران المدني الدولي تواصل العمل على مفهوم ممر الصحة العامة، والذي يستخدم نهجاً قائماً على المخاطر للتخفيف من انتشار مرض كوفيد 19، حيث تجدر الإشارة هنا إلى أهمية تدابير الصحة العامة لإعادة تشغيل صناعة النقل الجوي مع الدعوة إلى طرق أكثر ابتكاراً حول كيفية استعادة ثقة الجمهور للقيام برحلات جوية.

استهل سعادة السيد محمد علي البكري كلمته بتقديم الشكر للمنظمة العربية للطيران المدني على الجهود المبذولة دائماً في التنسيق والتعاون بين مختلف المنظمات الدولية والإقليمية والتي تعتبر من ركائز دعم وانطلاق النقل الجوي وتعافيه من تأثيرات جائحة فيروس كورونا، تم تسليط الضوء على ثلاثة مواضيع حيوية من قبل سعادته، والمتمثلة في:

- الاتحاد الدولي للنقل الجوي يتمنى على الدول والحكومات في المنطقة الإسراع في تطبيق خطة الإقلاع، والاعتراف المتبادل بينها كما جاء بالخطة.

في المطارات وخاصة أن شركات الطيران تلتزم بمجموعة من التدابير للحد من الانتقال على متن الطائرة.

بالإضافة إلى ذلك فقد خلص المشاركون بورشة العمل إلى أهمية النقاط التالية في إعادة تحفيز الطلب على السفر:

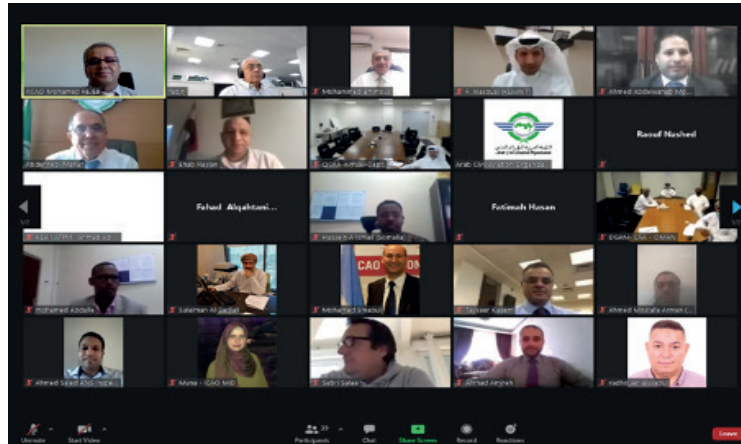
- تسهيل تأشيرات السفر
- إتاحة تأمين السفر الكامل الذي يغطي COVID19
- وكنقطة أخيرة فإنه من المهم أن تبدأ الوقاية من الفيروس في مرحلة التخطيط للسفر، حيث أنه وكما جاء في عروض الدول فإن استخدام التكنولوجيا على أوسع نطاق يساعد في ذلك وفي تقليص نقاط لمس الأسطح خلال كامل مراحل السفر.

- عدم تطبيق التباعد الجسدي على متن الطائرة كشرط للتشغيل فمن الضروري تضادي هكذا إجراء وذلك في ظل وجود فلاتر الهواء العالية الكفاءة (HEPA FILTERS) وبسبب حركة دوران الهواء داخل المقصورة. يمكن لشركات الطيران تطبيق التباعد الجسدي في حال كان عدد المسافرين وتقسيم المقصورة وعوامل الوزن وتوازن الطائرة تسمح بذلك.

- أن تكون إجراءات تعقيم الطائرات مبنية على خطر انتقال العدوى بحيث لا تبالغ الدول في متطلبات تعقيم الطائرات، كون أن تجميد الطائرة على الأرض لن يساعد في عودة الطلب على السفر وسيؤدي إلى تأخيرات كبيرة في الرحلات وجداولها وازدحام المسافرين في صالات الإنتظار

لجنة الملاحة الجوية بالمنظمة العربية للطيران المدني تعقد دورتها 43 من 28 إلى

30 سبتمبر 2020



الاقتصادية الأخرى. كما تقدم سعاداته في كلمته الافتتاحية بأحر التهاني للسيد / إبراهيم بنيان الجابري، رئيس لجنة الملاحة الجوية وممثل المملكة العربية السعودية، على إثر تعيينه بلجنة الملاحة الجوية على مستوى مجلس منظمة الطيران المدني الدولي، كممثل دائماً للمملكة متمنيا له كل النجاح والتوفيق.

كما رحب السيد / ناصر جاسم الخلف، نائب رئيس لجنة الملاحة الجوية وممثل دولة قطر، 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 وباء فيروس كورونا المستجد (19-COVID).

وقد تناول هذا الاجتماع عدة مواضيع ذات الأهمية في ميدان الملاحة الجوية بالمنطقة العربية حيث تطرق إلى عدة مواضيع من أهمها متابعة آخر التطورات والتدابير والإجراءات المتخذة للرجوع للاستغلال العادي لأنشطة الطيران المدني ومتابعة توصيات اللجنة في اجتماعها رقم 42 الذي أُنقِذ يوم 18 و19 مايو 2020 وتراخيص العبور وحزم تحسينات في منظمة الطيران ومشروع إدارة تدفق الحركة الجوية بمنطقة الشرق الأوسط وكذلك توسعة تغطية الملاحة بالأقمار الصناعية.

الرباط-نظمت المنظمة العربية للطيران المدني الاجتماع الثالث والأربعون للجنة الملاحة الجوية خلال أيام 28 و29 و30 سبتمبر 2020، عبر التواصل عن بعد باستخدام منظومة زوم « Zoom » بحضور 61 مشارك من 17 دولة أعضاء المنظمة العربية للطيران المدني و6 منظمات دولية وإقليمية (ACAO, JPO, IATA, ICAO, IFALPA, IFATCA).

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 نتيجة لانتشار وباء فيروس كورونا المستجد. ومن ناحية أخرى، أكد المدير العام في كلمته الافتتاحية إلى أن عقد اجتماعات اللجنة بصفة افتراضية تعد فرصة للدول الأعضاء بصفة مراقب باللجنة المشاركة وإعطاء قيمة مضافة لمناقشات اللجنة وكذلك مخرجاتها. هذا، كما أكد سعاداته على أهمية التنسيق والتعاون بين المنظمات الإقليمية والدولية خاصة فيما يتعلق بالنظر في سلسلة من التدابير وخطط التعافي التي من شأنها دعم عودة هذا القطاع للقيام بدوره الطبيعي في التنمية المستدامة وتحفيز النمو السريع للقطاعات

مرافق الأرصاد الجوية بالدول العربية تحتفل باليوم العربي للأرصاد الجوية



ويأتي يوم 15 سبتمبر هذا العام علامة فارقة في العمل العربي المشترك في مجال الأرصاد الجوية، حيث يصادف مرور نصف قرن على القرار الصادر عن مجلس جامعة الدول العربية على المستوى الوزاري بإنشاء اللجنة العربية الدائمة للأرصاد الجوية وعليه اتفقت مرافق الأرصاد الجوية العربية أن يكون شعار هذا العام «المناخ وسلامة المجتمع».

تقوم مرافق الأرصاد الجوية في هذا اليوم بالتواصل مع الجهات الإعلامية والقطاعات الأخرى ذات العلاقة للتوعية وإبراز جهود الأرصاد الجوية في مواكبة ما يشهده العالم من ظواهر جوية متطرفة غير مسبوقة، ينجم عن بعضها خسائر بشرية ومادية، وما تقوم به من إجراءات للمراقبة المستمرة والدقيقة لأحوال الطقس وإصدار الإنذارات المبكرة كلما لزم الأمر للتخفيف من تلك الخسائر. كما تركز مرافق الأرصاد الجوية الوسائل التقنية والبشرية اللازمة لتبنيه المواطنين والسلطات العامة بحالات الطقس السيء التي قد تشكل تهديدا مباشرا أو غير مباشر لسلامة الناس وممتلكاتهم.

وتتضمن أنشطة الاحتفال هذا العام إبراز جهود مرافق الأرصاد الجوية العربية للتعامل مع فترات الأوبئة والأمراض كالتي يعيشها العالم في الوقت الراهن وكيف كان لخدمات الأرصاد الجوية دوراً رئيسياً في الحد منها ومن الشائعات التي صاحبته.

تحتفل مرافق الأرصاد الجوية بالدول العربية يوم 15 سبتمبر من كل عام باليوم العربي للأرصاد الجوية وهو اليوم الذي أصدر فيه مجلس جامعة الدول العربية على المستوى الوزاري قراره بإنشاء اللجنة العربية الدائمة للأرصاد الجوية في 15 سبتمبر 1970 بهدف توحيد الجهود والأهداف في هذا المجال العلمي الحيوي والهام، إيماناً منه بالدور الحيوي الذي تلعبه الأرصاد الجوية في مختلف مجالات الحياة وبصفة خاصة في مجالات الملاحة الجوية والبحرية والنقل البري ومختلف الأنشطة الاقتصادية، وتوحيد جهود مرافق الأرصاد الجوية التي بدأت نشاطها في الكثير من الدول العربية منذ أكثر من قرن من الزمان.

هذا، وتقوم اللجنة العربية الدائمة للأرصاد الجوية بالعمل على بلورة وتطوير التعاون فيما بين مرافق الأرصاد الجوية العربية في مختلف نشاطات الأرصاد الجوية ومن أهمها إمداد المعنيين ومتخذي القرار بالرأي العلمي الموثق لقضايا التغير المناخي، دعم وتبادل البحوث العلمية والتطبيقية للغلاف الجوي، إدارة معلومات مخاطر الطقس والمناخ، وبالطبع خدمات الأرصاد الجوية المقدمة للقطاعات المختلفة وعلى رأسها الطيران المدني وأنشطة وبرامج التوعية والإعلام بالأرصاد الجوية، متابعة أوجه التعاون مع المنظمة العالمية للأرصاد الجوية والمنظمات العربية والإقليمية والدولية ذات العلاقة؛ التعاون مع التجمعات الإقليمية والدول.

تحت شعار: « بناء الجسور بين الشباب الأفريقي والعربي » الإمارات تعقد الحلقة الشبابية العالمية الثانية في قطاع الطيران

الهيئة العامة للطيران المدني
GENERAL CIVIL AVIATION AUTHORITY

ARAB AFRICAN
AVIATION YOUTH DISCUSSION



Join us to celebrate youth in aviation across borders by attending the **Second International Aviation Youth Circle**, an initiative governed by the UAE Federal Youth Authority and organized by the UAE General Civil Aviation Authority (GCAA) Youth Council in collaboration with the Young African Aviation Professional Association (YAAPA).

17
17 August 2020
13:00 to 15:00 (UTC/GMT)
<http://gcaa.ae/su/7b1f0q>

MAIN ATTENDEES



H.E. Abdulla Bin Touq
UAE Minister of Economy
GCAA Chairman

H.E. Saif Al Sowaidi
Director General - General Civil
Aviation Authority (GCAA)

H.E. Abdul Nahi Manir
Director General - Arab Civil
Aviation Organization (ACAO)

H.E. Tefera Mekonnen
Secretary General - African Civil
Aviation Commission (AFACAC)

H.E. Abdul Wahab Tolaha
Secretary General - Arab Air
Carriers Organization (AACCO)



@GCAAUAE

هيئة اتحاديّة
Federal Authority



وفي هذا الخصوص تعمل منظمة الطيران المدني الدولي اليوم بشكل وثيق مع الدول الأعضاء والمنظمات الإقليمية بما في ذلك العربية ومنظمة الطيران المدني، ومنظمة الصحة العالمية، ومنظمة السياحة العالمية، وصناعة النقل الجوي على تطوير آليات الانتعاش وخطط العمل».

منذ تطبيق هذه الآليات وخطط العمل، يضيف سعادة المدير العام، فإن إعادة التشغيل بطيئة وهذا صحيح، لكن من المتوقع أن يستعيد مستوى الحركة التي بلغها عام 2019، في غضون أربع سنوات، ولا يستبعد أنه قد يتطلب أقل من أربع سنوات، منذ اللقاح متاح.

وأكد المهندس منار، أن النقل الجوي ضروري للتنمية المستدامة لمجتمعنا « ويجب أن نستمر في الاستعداد للمشاركة في مستقبله. تحقيقاً لهذه الغاية يجب علينا تعزيز معرفتنا وخبرتنا، ولهذا فإن كل الوسائل متاحة. أيضاً، هناك تحد آخر يتمثل في تعزيز نظام إدارة الصحة والسلامة المهنية (OH&S) الذي خضع لتطور مهم في السنوات الأخيرة مع المعايير الدولية الجديدة».

عقدت الهيئة العامة للطيران المدني في دولة الإمارات، الحلقة الشبابية العالمية الثانية في قطاع الطيران، بعنوان «بناء الجسور بين الشباب الأفريقي والعربي»، وذلك يوم 17 أغسطس 2020، عبر تقنية الاتصال المرئي.

واستهدف اللقاء، الذي عقد بما يتناسب مع التحديات المتجددة التي تطرأ في قطاع الطيران، تنفيذ مخرجات الحلقة الأولى، التي عقدت في كندا بتاريخ 30 ديسمبر 2019، حثاً على توطيد التعاون وتمكين الشباب في مختلف دول آسيا وأفريقيا، وذلك من خلال تعاون مجلس شباب الهيئة مع جمعية شباب الطيران الأفريقي المهنية (Yaapa) لإشراك الشباب في مناقشة التحديات وإيجاد اقتراحات وحلول مناسبة لها.

وفي كلمة بالمناسبة، قال المهندس عبد النبي منار، مدير عام المنظمة العربية للطيران المدني: « أعبّر عن خالص شكري وامتناني لسعادة سيف سويدي على استضافتي للمشاركة في احتفال الشباب عبر الحدود في مناقشة الطيران، كما أتوجه بالشكر إلى جميع منتسبي الهيئة العامة للطيران المدني في دولة الإمارات العربية المتحدة لجهودها في تنظيم هذا الحدث الذي يحمل عنوان «بناء الجسور بين الشباب الأفريقي والعربي»، الذي يقام في ظل ظرف استثنائي صعب وغير مسبوق يشهده العالم، والذي يتطلب منا جميعاً مستوى عالٍ من الالتزام والتعاون والتضامن، ويتطلب أيضاً توحيد جهودنا للتغلب على وباء CO-19 ومواجهة تداعياته».

وأشار المهندس منار، أن «دولنا مقتنعة بدور الطيران المدني في تعزيز الصداقة والتفاهم بين دول وشعوب العالم ومنع النزاعات، فقد تبنت مبادئ وترتيبات إنشاء طيران مدني دولي آمن ومنظم، وتحقيق إنشاء شبكة نقل جوي دولية، وصادقت دول العالم على اتفاقية شيكاغو للطيران المدني الدولي، رغم الظروف الصعبة والصعوبات التي واجهها قادتها ومسؤولوها في ذلك الوقت: قبل نهاية الحرب العالمية الثانية».

وأضاف: «من الترتيبات التي تم اتخاذها في هذا الإطار منع انتشار الأمراض، مما يؤكد موافقة كل دولة متعاقدة على اتخاذ تدابير فعالة لمنع الانتشار عن طريق الملاحة الجوية،

انعقاد الاجتماع السابع للفريق الإقليمي للتخطيط والتنفيذ للملاحة الجوية بمنطقة الشرق الأوسط

بما في ذلك اعتماد الخطط الإقليمية وتحديد أولويات الملاحة الجوية الإقليمية ومؤشرات الأداء والأهداف. وقد تم خلال هذا الاجتماع دراسة ومناقشة أهم النقاط التالية:

- متابعة نتائج MIDANPIRG/17
- التطورات العالمية والإقليمية
- مسائل السلامة بميدان الملاحة الجوية
- تخطيط وتنفيذ الملاحة الجوية وأولويات وأهداف المنطقة للملاحة الجوية في الشرق الأوسط
- تنفيذ حزم التحسينات في منظومة الطيران ASBU
- أوجه القصور في الملاحة الجوية
- برنامج العمل المستقبلي للفريق


الرياط-شارك ممثل المنظمة العربية للطيران المدني المهندس محمد رجب، خبير الملاحة والسلامة الجوية، بالاجتماع السابع للفريق الإقليمي للتخطيط والتنفيذ للملاحة الجوية بمنطقة الشرق الأوسط الذي انعقد عن بعد من 1 إلى 3 سبتمبر 2020. حضر الاجتماع سبعة وتسعون (97) مشاركا من أحد عشرة (11) دولة عضو (جمهورية مصر العربية، المملكة العربية السعودية، دولة قطر، مملكة البحرين، الإمارات العربية المتحدة، سوريا، دولة الكويت، سلطنة عمان، المملكة الأردنية الهاشمية، الولايات المتحدة، الجمهورية اليمنية) وممثلين عن ست (06) منظمات دولية (ACAO، ACI، ICAO، IFALPA، MIDRMA IATA). يعتبر الفريق الإقليمي للتخطيط والتنفيذ للملاحة الجوية بمنطقة الشرق الأوسط مسؤولاً عن تخطيط الملاحة الجوية

سلسلة ندوات تعليمية عبر الإنترنت منظمة من قبل الهيئة العامة للطيران المدني بدولة الإمارات العربية المتحدة بالتعاون مع المنظمة العربية للطيران المدني (ACAO) ومنظمة الطيران المدني الدولي (ICAO) تنشر أغسطس 2020

حرصاً من المنظمة العربية للطيران المدني على التنسيق والتعاون مع المنظمات الدولية والإقليمية العاملة في مجال الطيران المدني والدول الأعضاء في ظل أزمة كورونا المستجد (COVID-19)، نظمت الهيئة العامة للطيران المدني بدولة الإمارات العربية المتحدة والمنظمة العربية للطيران المدني ومنظمة الطيران المدني الدولي عشر (10) ندوات تعليمية وتثقيفية عبر الإنترنت حول مواضيع مختلفة تتعلق بمسائل خدمات الملاحة الجوية خلال شهر أغسطس 2020. وقد حضر هذه الندوات عبر الويب ما يزيد عن 2657 مشارك من ما يقارب 226 هيئة/مؤسسة و/أو منظمة دولية أو إقليمية وتمثل هذه الندوات عبر الويب فيما يلي:

1- فعالية وظائف وأنظمة وعمليات إدارة معلومات الطيران


كان الهدف من هذه الندوة عبر الإنترنت هو تعريف الجمهور بوظائف معلومات الطيران التي تقع على عاتق الدولة والأنظمة والعمليات اللازمة لأداء هذه الوظائف بفعالية وكفاءة. وقد حضر هذه الندوة 237 مشاركاً.

Month of Knowledge 
For The Future of ANS


Effectiveness of AIM functions, systems, & processes
6th August 2020 12:00 UAE | 08:00 UTC

A presentation of the aeronautical information functions that are a State responsibility, and the systems and processes to effectively and efficiently fulfill these roles

Who Should Attend?
ATM community i.e. Aerodromes, Airspace users (Airline TM service providers and State Regulatory authorities.



Dean Fernandes
Head - AIM Publication
U.A.E. GCAA



Radhouan Aissouf
Regional Officer
Information Management
ICAO

2- إدارة تدفق الحركة الجوية

كان الهدف من هذه الندوة عبر الإنترنت هو تقديم مفهوم إدارة تدفق الحركة الجوية كجزء من النظام إدارة الحركة الجوية وكيف يُتوقع أن يساهم تعاون مجتمع الطيران في الاستخدام الأمثل والفعال للموارد.

وقد حضر هذه الندوة 271 مشاركاً.

3- مستقبل تدريب مراقبي الحركة الجوية

كان الهدف من هذه الندوة عبر الإنترنت هو توفير مستوى المعلومات الأساسية حول مراقبة الحركة الجوية وكيفية إدارة الأجواء والمتطلبات اللازمة توفيرها لوظيفة المراقب الحركة الجوية. كما تهدف هذه الندوة أيضاً إلى تقديم الرؤية المستقبلية لكيفية تقديم التدريب للتحكم في الحركة الجوية المستقبلية مع تقديم نظرة على بعض محاكات الغد المستعملة بالقطاع.

وقد حضر هذه الندوة 377 مشاركاً.

4- فعالية تدقيق الجودة وتدقيق خدمات الملاحة الجوية

كان الهدف من هذه الندوة عبر الإنترنت هو توفير معلومات حول دمج تدقيق الجودة والمقتضيات اللازمة لتقديم خدمات الملاحة الجوية وأهمية إعداد عملية التدقيق وتحديد ونشر نتائجها مع استكشاف كيفية إتمام التدقيق وتقليل الموارد اللازمة وزيادة أداء التدقيق.

وقد حضر هذه الندوة 335 مشاركاً.

5- نظام السلامة بالأنظمة المستعملة بالملاحة السلامة

كان الهدف من هذه الندوة عبر الإنترنت هو تشجيع نهج «تطبيق نظام السلامة بالأنظمة المستعملة بالملاحة الجوية» للمساعدة في فهم أداء النظام وتحسينه وطرق التفكير في سلامتها والعمل على ترجمة هذه النظرية إلى واقع عملي.

وقد حضر هذه الندوة 322 مشاركاً.

6- مجموعات البيانات الرقمية AIP

كان الهدف من هذه الندوة عبر الإنترنت هو تقديم:

- متطلبات الملحق 15 / PANS-AIM ذلك أن النشاط الأكثر طلباً لنظام معلومات الطيران للدولة هو التنفيذ التشغيلي لمجموعات البيانات الرقمية.
 - الخطوات اللازمة لتنفيذ مجموعات بيانات دليل معلومات الطيران، مثل «ماذا» و «كيف» و «متى» وعناصر خطة الانتقال.
- وقد حضر هذه الندوة 284 مشاركاً.

Month of Knowledge
For The Future of ANS

Air Traffic Flow Management
9th August 2020 12:00 UAE | 08:00 UTC

An introduction to Air Traffic Flow Management as part of the ATM ecosystem and how collaboration of the aviation community contributes to an optimal and efficient resource utilization.

Who Should Attend?
Members of the extended aviation community and aviation enthusiast who want to learn more about how to manage the challenges in a congested airspace.

Mohammed Al Baloushi
Research & Dataset Officer
U.A.E. GCAA

Elie El Khoury
Technical Officer ATM
Air Navigation Bureau
ICAO

Month of Knowledge
For The Future of ANS

Future of ATC Training
13th August 2020 12:00 UAE | 08:00 UTC

An introduction to ATC sections, parts and divisions. An insight of how air traffic control training will look like in the future and how it would adapt to integration of drones, hypersonic traffic, & data link.

Who Should Attend?
General public, aspiring aviation-minded individuals. Educational institutions, students and their guardians. TM community, air traffic controllers and assistant Training managers along with instructors, simulator operators, and pseudo pilots.

Ahmed Al Ketbi
Air Traffic Services Instructor
U.A.E. GCAA

Richard Lange
Air Traffic Services Instructor
Airways NZ, New Zealand

Month of Knowledge
For The Future of ANS

Effective Quality & Compliance Audit for ANSP
13th August 2020 12:00 UAE | 08:00 UTC

Merging Quality and Compliance audit. Importance of audit preparation, defining & publishing auditors' actions before an audit. Exploring how to complete an audit reducing resources, & increasing the performance of an audit.

Who Should Attend?
Aviation Quality and Safety personnel and any individuals/professionals with an interest in quality compliance & safety.

Wesley Markovic
Quality Specialist
U.A.E. GCAA

Diamond Whitty
Safety, Quality & Environmental
Executive Director
Saudi Air Navigation Services K.S.A.

Month of Knowledge
For The Future of ANS

Systems Thinking in Safety
17th August 2020 12:00 UAE | 08:00 UTC

Exploring concepts to encourage a 'systems thinking' approach to help make sense of & improve systems performance. Ways of thinking about systems, work and safety, & translating theory into practice.

Who Should Attend?
Aviation Safety personnel and any individuals/professionals with an interest in safety.

Asma Al Dhaheri
Senior Safety & Standards Officer
U.A.E. GCAA

Muna Almadaf
Regional Officer CNS
ICAO

Month of Knowledge
For The Future of ANS

AIP Digital Datasets
19th August 2020 12:00 UAE | 08:00 UTC

The perspective of transposing Annex 15/PANS-AIM requirements is the most demanding activity for a State AIS i.e. the operational implementation of the digital datasets. The session discusses the implementation steps of AIP datasets, the "What", "How", "When" of the transition plan element.

Who Should Attend?
National and States AIS offices, AIM vendors/indus

Sorin Dan Onitlu
Head PANS OPS
U.A.E. GCAA

Razvan Guleac
EAD Change and Evolution Manager
EUROCONTROL

Month of Knowledge For The Future of ANS

Blockchain & Big Data in ANS

24th August 2020

12:00 UAE | 08:00 UTC

What is "Blockchain" and "Big Data" in general, its potential use in ANS, real-time benefits in terms of cost, performance, decision making and governance and the industry challenges for its implementation?

Who Should Attend?

Members and students of the extended aviation community who want to learn about the latest developments with regards to Blockchain and Big Data in ANS



Shahzad Chaudhary
Senior CNS Engineer
U.A.E. GCAA



Syed Samullah
AIM Database Officer
U.A.E. GCAA

Month of Knowledge For The Future of ANS

UTM - The New ATM Plus

26th August 2020

12:00 UAE | 08:00 UTC

The rapidly growing unmanned traffic is becoming an essential stakeholder in the ATM world. How will the new partner be integrated and how can we safely and efficiently grow together?

Who Should Attend?

Members of the entire aviation community including international & nato organizations, policy makers, & airspace users



Hamad Al Belushi
Air Navigation Services Specialist
U.A.E. GCAA



Jay Merkle
Executive Director for the Unmanned
Aircraft Systems (UAS) Integration Office
FAA U.S.A.



Steve Bradford
Chief Scientist, Architecture and NextGen
Development
FAA U.S.A.

Month of Knowledge For The Future of ANS

System Wide Information Management (SWIM)

27th August 2020

12:00 UAE | 08:00 UTC

Presenting the transformation of the ANS infrastructure to a globally interoperable ecosystem and its importance for the global roadmap presented in Global Air Navigation Plan (GANP) and what has been learned from the first-generation implementations of SWIM enabled applications

Who Should Attend?

Members of the entire aviation community including system architects, engineers, and managers who are interested in SWIM as a strategic building block



Yousef Al Awadi
Senior Research & Dataset Officer
U.A.E. GCAA



Diana Liang
Enterprise Portfolio Manager (ANG-2)
U.S.A. FAA



Pedro Fernandez-Sancho
EUROCONTROL

Month of Knowledge For The Future of ANS

Civil Military Coordination

31st August 2020

12:00 UAE | 08:00 UTC

Benefits of Civil/Military Cooperation, to provide useful guidance based on ICAO Circular330 with a special focus on Conditiona Route (CDR) and Airspace Management Cell (AMC) operation, provide an overview of the new ICAO Doc 10088 and awareness on the implementation of the Free Routes Airspace (FRA) Concept

Who Should Attend?

International, Regional and National Civil Aviation Authorities, National Military Authorities, Industry Associations, & ANSPs.



Muzayyed Al Terajil
Acting Director Air Traffic Management
U.A.E. GCAA



Sven Halle
Regional Officer ANS (ATM)
ICAO

7- البيانات المتسلسلة والبيانات الضخمة في إدارة معلومات الطيران

كان الهدف من هذه الندوة عبر الإنترنت هو تقديم نظرة عامة على قواعد البيانات المتسلسلة «Blockchain» و«البيانات الكبيرة» بشكل عام، واستخدامها المحتمل في إدارة معلومات الطيران، والفوائد في الوقت الفعلي من حيث التكلفة والأداء واتخاذ القرار والحوكمة وتحديات الصناعة لتنفيذها. وقد حضر هذه الندوة 242 مشاركاً.

8- الحركة الجوية غير المأهولة في عالم إدارة الحركة الجوية

كان الهدف من هذه الندوة عبر الإنترنت هو تقديم عام لأصحاب المصلحة الأساسيين في عالم إدارة الحركة الجوية لوضع الحركة الجوية غير المأهولة والتي تشهد نمواً سريعاً وكيفية دمجها مع الحركة الجوية الحالية مع الحفاظ على السلامة والكفاءة. وقد حضر هذه الندوة 188 مشاركاً.

9- نظام إدارة معلومات الطيران

كان الهدف من هذه الندوة عبر الإنترنت هو تقديم تحول البنية التحتية لخدمات الملاحة الجوية إلى نظام قابل للتشغيل البيئي عالمياً وأهميته لخريطة الطريق العالمية المتضمنة في خطة الملاحة الجوية العالمية وما تم تعلمه من تطبيقات الجيل الأول من تطبيقات SWIM. وقد حضر هذه الندوة 185 مشاركاً.

10- التنسيق المدني العسكري

كان الهدف من هذه الندوة عبر الإنترنت هو تقديم إرشادات مفيدة بناءً على منشور منظمة الطيران المدني الدولي رقم 330 مع التركيز بشكل خاص على تشغيل المسار المشروط (CDM) وخلية إدارة المجال الجوي (AMC) ونظرة عامة على وثيقة الإيكاو الجديدة رقم 10088 والتوعية حول مفهوم المسارات الجوية الحرة (FRA). وقد حضر هذه الندوة 216 مشاركاً.

كفاءات طبية عربية ضمن لجنة تقييم اللوائح الصحية لمنظمة الصحة العالمية



إبراهيم بنادي-

اختارت منظمة الصحة العالمية ثلاث كفاءات طبية عربية للمشاركة في لجنة تقييم لوائحها الصحية الدولية التي استمر عملها ليومي 8 و 9 سبتمبر 2020، وهم الطيببة التونسية، ثريا العنابي عطية، مدير حماية ومراقبة الصحة، الوكالة الوطنية لحماية الصحة بوزارة الصحة بالجمهورية التونسية وعضو في المجتمع المدني للدفاع عن المرفق العمومي للصحة، والدكتور سيف بن سالم العبري، مدير عام مراقبة الأمراض ومكافحتها بوزارة الصحة بسلطنة عمان، والدكتور محمد مسيف رئيس الصحة العامة بمطار محمد الخامس الدولي، والمنسق الوطني لبرنامج نقاط الدخول بالمملكة المغربية.

1377 ميلادي، ويتناسب مع مستوى خطورة الأوبئة المحدقة بالصحة العالمية للحد منها.

وأضاف مسيف ان اللجنة المعينة تسن مجموعة من الإجراءات لتقوية المنظومة الصحية ككل وترقى الى مستوى معايير قانونية ملزمة فيما يخص التدابير المتخذة عالميا على مستوى تدبير الأوبئة والتنسيق والتواصل وقدرات الاستجابة ومكافحة الأوبئة الحيوانية والتهديدات الاشعاعية ومراقبة عمل المختبرات وقدرات منافذ العبور (مطارات موانئ وغيرها)، سواء من ناحية الجاهزية والاستعداد وتقوية الية الترصد المبكر، وتهتم كذلك مجموعة أخرى من المرفقات حول تقييم الأحداث ومنح الشواهد.

وأبرز الدكتور مسيف ان اللجنة هي الوحيدة المخول لها تقييم عمل اللوائح الصحية الدولية ورفع توصيات ومشورات تقنية للمدير العام لمنظمة الصحة العالمية. وشارك الدكتور مسيف، في مجموعة من الورشات التي نظمتها المنظمة

العربية للطيران المدني وأطر شهر يونيه المنصرم 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)، نظمتها المنظمة العربية للطيران المدني خلال الفترة الممتدة من 22 الى 26 يونيو 2020.

الدكتور مسيف ممثلا عن القارة الافريقية

وذكرت منظمة الصحة العالمية، في بيان لها، أن الدكتور مسيف يمثل القارة الأفريقية داخل هذه اللجنة، إلى جانب ستة خبراء آخرين، من بينهم الدكتور الجنوب إفريقي لوسيل بلومبرج عن المعهد الوطني للأمراض المعدية والأستاذ السنغالي أمادو سال مدير معهد باستور في دكار.

وتضم اللجنة، 20 عضوا اخرًا بالإضافة للكفاءات العربية وهم: الدكتور بريين أفيتسلاند مستشار أول، أستاذ في مجال الوقاية من الأمراض المعدية والصحة والبيئة بالمعهد النرويجي للصحة العامة بأوسلو-

وقال محمد مسيف، في تصريح خص به قناة ميدي 1 تيفي المغربية، ان لوائح المنظمة العالمية للصحة هي أداة قانونية ملزمة للدول الأعضاء بالمنظمة، وهو قانون دولي أساسا، وهي من أقدم القوانين الصحية في العالم وليست وليدة اليوم فتاريخها يعود الى عام

تدرجية لتقييم محايد ومستقل وشامل للاستجابة الصحية الدولية التي تنسقها منظمة الصحة العالمية لمواجهة COVID-19، بما في ذلك عن طريق استخدام الآليات القائمة مثل لجنة المراجعة بموجب اللوائح الصحية الدولية (2005).

نبذة عن الكفاءات العربية:

الدكتورة ثريا العنابي عطية

تعمل الطبيبة التونسية ثريا العنابي عطية في مجال الطب الوقائي، وشغلت العديد من المناصب على المستويين الإقليمي والوطني في النظام الوطني للصحة العامة، منذ عام 1986، وخاصة كمفتش للصحة المهنية، ورئيسة للخدمة الإقليمية ثم الوطنية للنظافة العامة، ومديرة قسم سلامة الأغذية في الوكالة الوطنية للرقابة الصحية والبيئية من 2006 إلى 2015.

منذ مايو 2015 انضمت العنابي إلى المرصد الوطني للأمراض الجديدة والناشئة (ONMNE)، تقاعدت من الإدارة العامة في يوليو 2017. ثم عملت على أساس تطوعي (استشارات المستشفيات والمنظمات غير الحكومية) وخبيراً مستقلاً. شاركت الطبيبة التونسية في عدة أبحاث وأجرت بعض الدراسات الوبائية في مجموعة متنوعة من الموضوعات الصحية (الصحة العامة والصرف الصحي، والتسمم الغذائي وسلامة الغذاء، والأثر البيئي على الصحة، ومكافحة النواقل، ونظافة المياه، والتهابات المستشفيات، والصحة العقلية).

عملت كثيراً في التثقيف الصحي والإبلاغ عن المخاطر، واللوائح

الفيروسات والتكنولوجيا الحيوية الخدمة الفيدرالية لمراقبة حماية حقوق المستهلك ورفاهية الإنسان بكونتسوفو-الاتحاد الروسي و الدكتورة طلعت مختاري آزاد، مدير المركز الوطني الإيراني للإنفلونزا، قسم جامعة طهران للعلوم الطبية بكلية الصحة العامة بطهران-جمهورية إيران الإسلامية، وتضم اللجنة أيضاً:

السيدة أولي بيبي أوجو المديرة السابقة لمراقبة الأمراض بمركز نيجيريا لمكافحة الأمراض بأبوجا-نيجيريا والدكتور جان ماري أوكو بيلي، مستشار الصحة العامة بجمهورية الكونغو الديمقراطية والدكتور تومويا سايتو، مدير قسم إدارة الأزمات الصحية بالمعهد الوطني للصحة العامة في اليابان والدكتور أمادو ألفا سال، مدير معهد باستور داكار والمركز المتعاون مع منظمة الصحة العالمية لمكافحة فيروسات أربوفيرس والحمى النزفية الفيروسية بالسنگال و الدكتور مارك سالتر، مستشار في الصحة العالمية بالصحة العامة في إنجلترا-لندن-المملكة المتحدة لبريطانيا العظمى وأيرلندا الشمالية و البروفيسور ميونغسي سون، أستاذ فخري بكلية الطب في جامعة يونسو بكوريا و البروفيسور لوتار ه. ويلر، رئيس معهد روبرت كوخ بألمانيا. وبحسب منظمة الصحة العالمية تقوم اللجنة بتقييم أداء اللوائح الصحية الدولية في سياق فيروس كورونا المستجد، وستوصي بإجراء «التغييرات التي تعتبرها ضرورية».

وكانت جمعية الصحة العالمية قدمت للمدير العام لمنظمة الصحة العالمية، مشروع قرار للشروع في عملية

النرويج و الدكتور خيمينيا اغيليرا، مدير مركز علم الأوبئة والسياسة الصحية بكلية الطب بجامعة ديل ديسارولو بسانتياغو-الشيلي و الدكتور ياسر ابراهيم احمد المدير الطبي والمستشار الأول بالمستشفى الطبي بجزر المالديف و العقيد المتقاعد، فنسنت أنامي من مركز طب الكوارث والمساعدة الإنسانية و الخدمات الموحدة بجامعة الصحة والعلوم بمركز الأصدقاء الدولي بنيريبي-كينيا، و الدكتورة كارمن ارامبورو، مديرة الصحة والسياسة الاجتماعية بوفد الحكومة الإسبانية في كاتالونيا-إسبانيا، و الدكتور كالبانا بارواه، مدير مشترك بالبرنامج الوطني لمكافحة الأمراض المنقولة بالنواقل بوزارة الصحة ورعاية الأسرة بنيودلهي-الهند و الأستاذ لوسيل بلومبرج، نائب مدير المعهد الوطني للأمراض المعدية و خدمة المختبرات الصحية الوطنية بجوهانسبرغ-جنوب إفريقيا و السيدة ماليني شيتاغانيبتش، مستشار عالم طبي بقسم العلوم الطبية بوزارة الصحة العامة تاييلاند، و السيد جون لافري، المدير التنفيذي لإدارة الطوارئ الصحية في كولومبيا البريطانية و هيئة الخدمات الصحية الإقليمية بكندا، و البروفيسور جيمس ليدوك مدير مختبر جالفستون الوطني، فرع جامعة تكساس الطبي بجالفستون-الولايات المتحدة الأمريكية و الدكتور ديكسين لي مدير المعهد الوطني لمكافحة الأمراض الفيروسية والوقاية منها بالمركز الصيني لمكافحة الأمراض والوقاية منها-جمهورية الصين الشعبية و الدكتورة رينات ماكسوتوف، المدير العام لمؤسسة أبحاث الميزانية الفيدرالية-مركز أبحاث الدولة لعلم

فرانكفورت ودبلوم في صحة السفر من كلية ليفربول للطب الاستوائي. الدكتور مسيف هو عضو في لجنة إفريقيا CDC COVID-19 Stee- ring وعضو مجموعة وضع المبادئ التوجيهية لمنظمة الصحة العالمية التابعة لمنظمة الصحة العالمية ITH (السفر الدولي والصحة) وعضو مجموعة منظمة الصحة العالمية لوضع الإرشادات بشأن فعالية وتأثير قيود السفر والتجارة أثناء تفشي المرض. وهو أيضاً المستشار الفني لمنظمة الطيران المدني الدولي ونقطة الاتصال التابعة لمنظمة الطيران المدني الدولي / CAPSCA في المغرب.

كان الدكتور مسيف جزءاً من تقيح جميع الدلائل الإرشادية والكتيبات الخاصة بمنظمة الصحة العالمية تقريباً المتعلقة بنقاط الدخول. منذ عام 2003، قام بأكثر من خمسين مهمة بصفته خبيراً من منظمة الصحة العالمية في مجال نقاط الدخول بما في ذلك الاستشارات وسبعة عمليات تقييم خارجية مشتركة (JJES). وهو المستشار الطبي للمديرية العامة للطيران المدني بالمغرب ومسؤول عن مشروع صحة السفر في مديرية الأوبئة ومكافحة الأمراض.

الدكتور مسيف هو عضو مختار من منظمة الصحة العالمية «لائحة خبراء اللوائح الصحية الدولية» منذ عام 2017.

وتأهل في عام 1993، وأجرى تدريبه في الأمراض المعدية في ليفربول في المملكة المتحدة. الدكتور العبري هو استشاري ممارس في الأمراض المعدية في المستشفى السلطاني، وقد تم تعيينه في عام 2014 كمدير عام لمراقبة الأمراض ومكافحتها في وزارة الصحة العمانية، وهو نقطة الاتصال الوطنية للوائح الصحة الدولية في عمان ويقود حالياً الفريق الفني الوطني للاستجابة لكوفيد-19، العبري مهتم بالتعليم الطبي وهو مستشار دولي للكلية الملكية للأطباء بلندن والمتحن الرئيسي لامتحان MRCP بالمملكة المتحدة في عمان من عام 2011 حتى عام 2015، وكان رئيساً لمجلس إدارة كلية الطب العمانية من عام 2015 حتى 2018، وحالياً هو عضو مجلس إدارة الجامعة الوطنية للعلوم والتكنولوجيا. بالإضافة إلى ذلك، فهو محرر مشارك في العديد من المجالات الطبية.

الدكتور محمد مسيف:

هو المدير الطبي بمطار الدار البيضاء الدولي والمنسق الوطني لبرنامج نقاط الدخول في المغرب، تقلد مسؤولية مسؤول عن الإجراءات الصحية التي تم تنفيذها على الحدود خلال فترة الإيبولا في عام 1996، ثم السارس، وفيروس H1N1، والإيبولا، وزيكا، وحالياً كوفيد 19، الدكتور مصيف خريج مركز الأمن الصحي العالمي في تشاتام هاوس في لندن. وهو حاصل على ماجستير في الصحة العامة وكذلك ماجستير في إدارة الأعمال في إدارة الهياكل الصحية، وحاصل أيضاً على دبلوم في طب الطيران من المدرسة الأوروبية لطب الطيران في

الصحة، وأنظمة المعلومات، ومراقبة السكان ومراقبة المنتجات، وتقييم المخاطر وإدارة المخاطر، والدراسات الاستراتيجية والبرامج الوطنية في الوقاية من الأمراض المنقولة عن طريق المياه والأغذية وفي مكافحة العدوى في المستشفيات البرامج. ألقت مقالات وألقت محاضرات في كل هذه المواضيع (أكثر من مائة وخمسين مطبوعة ومحاضرة). وهي أستاذة مشاركة في التشريعات الصحية والغذائية لدرجة الماجستير في كليات العلوم. وهي رئيسة لجنة الاعتماد لمختبرات الأغذية (TUNAC هيئة الاعتماد الوطنية منذ عام 2007).

باحثة مشاركة في معهد باستور بتونس من 2010 إلى 2014 وكانت رئيسة جمعية علمية حول سلامة الغذاء في المغرب العربي-AMSSA (Association Maghrébine de Sécurité Sanitaire des Aliments)؛ القسم التونسي من 2012 إلى 2018.

العنابي عطية حاصلة على درجة الدكتوراه في الطب من جامعة تونس. وهي خريجة في الصحة المهنية والعلاج النفسي (Thérapie inter-staffle) حضرت بعض الدورات المتخصصة في علم الأوبئة والتدريب العملي على عناصر في مجال اختصاصها (سلامة الأغذية، وإدارة الجودة، والتدقيق، والتثقيف الصحي، والتواصل بشأن المخاطر، وما إلى ذلك) على المستويين الوطني والدولي.

الدكتور سيف بن سالم العبري:

- درس سيف بن سالم العبري الطب في جامعة السلطان قابوس في عمان

وداعاً بوينغ 747 وإيرباص A380

العديد من شركات الطيران لاحظت بأن طائراتها العملاقة عالية التكلفة، ومع تأثر قطاع الطيران بأزمة كورونا، قررت أشهر شركتين بشكل أسرع من المتوقع إيقاف إنتاج اثنتين من أكبر طائراتها وهما بوينغ 747 وإيرباص A380.



طائرة بوينغ 747 مركونة في إسبانيا بانتظار أن يتم تفكيكها وتحويلها إلى خردة!

وحسب مؤسسة OAG وهي مزود عالمي لبيانات السفر ومقرها في المملكة المتحدة، التي سلطت الضوء على الانخفاض الكبير والمستمر في عمليات الطائرات ذات الجسم العريض في الجدول أدناه وقارنت سعة الأسبوع المذكور في الجدول مع تلك التي تم تشغيلها في يناير 2020. إذ أصبحت الخدمات المجدولة على متن طائرة A380 نادرة للغاية الآن مع 34000 مقعد فقط معروضة هذا الأسبوع وهو ما يمثل انخفاضاً بنسبة 97٪ تقريباً عن وقت سابق من هذا العام.

الخبر القادم من شيكاغو يوم الأربعاء (30 تموز/يوليو) جذب الانتباه، إذ قال رئيس شركة بوينغ الأمريكية لصناعة الطائرات ديف كالهون للموظفين: «نظراً لديناميكيات السوق الحالية وآفاقها، سنوقف إنتاج طائرتنا الأيقونية (بوينغ) 747 في عام 2022».

هذا الإعلان مثل ذروة الهبوط السريع لأكثر طائرتين في العالم، وهما: بوينغ 747، التي تحلق منذ عام 1970، وإيرباص A380، التي تطير منذ عام 2007. وبذلك فإن أزمة كورونا أنهت أخيراً إنتاج الطائرات العملاقة، كونها غير اقتصادية.

Row Labels	20-Jan	31-Aug-20	07-Sep-20	14-Sep-20	% Change Week on % Change V's 20th	
					Week	Jan
Airbus A380 Passenger	1,103,326	32,545	33,086	34,118	3.1%	-96.9%
Boeing 747 (Passenger)	452,878	43,821	43,553	57,684	32.4%	-87.3%
Airbus A340	257,183	52,332	46,273	47,375	2.4%	-81.6%
Airbus A330	4,334,602	1,222,903	1,140,528	1,200,638	5.3%	-72.3%
Boeing 777 Passenger	5,411,580	1,536,786	1,569,342	1,609,337	2.5%	-70.3%
Boeing 767 Passenger	1,274,063	453,730	434,977	461,779	6.2%	-63.8%
Airbus A350	1,344,747	651,652	625,352	652,109	4.3%	-51.5%
Boeing 787	3,238,888	1,603,521	1,600,905	1,610,495	0.6%	-50.3%

وداع جميل لـ 747 فوق المحيط الهادئ

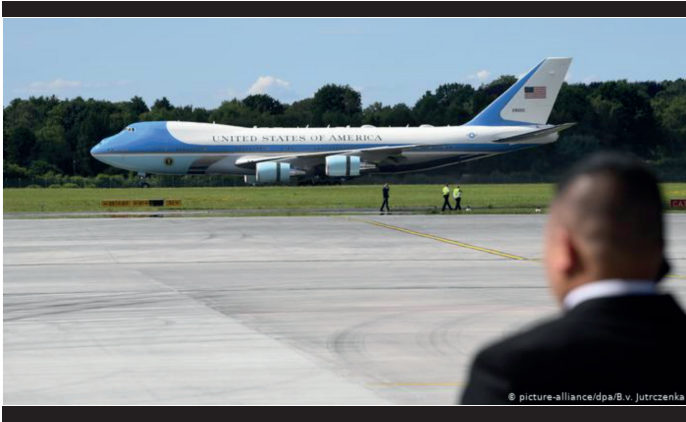
أنحاء المملكة المتحدة».

في بريطانيا، لم يكن هناك وقت للوداع، فمعظم طائرات بوينغ 747 البريطانية تقف مسبقاً في مواقف ركن في إسبانيا، حيث سيتم تفكيكها. وقبل شركة الخطوط الجوية البريطانية، كانت منافستها المحلية، شركة «فيرجين أتلانتيك» قد أنهت خدمة طائرات «جامبو»، تماماً كما فعلت شركة (KLM) أيضاً في الربيع.

وبذلك تصبح شركة لوفتهانزا الألمانية حالياً أكبر مشغل لطائرات بوينغ 747 في العالم، بامتلاكها 30 طائرة «جامبو»، والتي يبلغ عمر أحدثها في المتوسط ست سنوات. لكن من غير الواضح فيما إذا كانت طائرات 747-400 القديمة التي تمتلكها لشركة، والتي يبلغ عددها إحدى عشرة طائرة، ستعود إلى الطيران.

آخر من سيظهر على متن «جامبو»: رؤساء أمريكيون

حلفت طائرة بوينغ 747، والتي وصفها طيار الخطوط الجوية البريطانية مارك فانهورناكر بـ «أسطورة الطيران ذات الـ 370 طنًا»، لأول مرة في عام 1969، قبل أشهر من هبوط الإنسان على سطح القمر. وفي أحدث إصدار لها، وهو 747-8، مازال يتم تصنيعها كطائرة شحن مدنية. وحتى بعد انتهاء إنتاج الطائرة عام 2022، ستحصل الحكومة الأمريكية على طائرتين رئاسيتين جديدتين (Air Force One) مصممتين على أساس 747-8.



الطائرة الرئاسية الأمريكية (Air Force One)

من الواضح أن أزمة كورونا جعلت قطاع الطيران يمر بأسوأ أزمة في تاريخه الذي يمتد لأكثر من قرن. ويتوقع اتحاد النقل الجوي الدولي أن حركة الطيران لن تعود إلى طبيعتها قبل عام 2024. وحتى ذلك الحين سيقبل عدد المسافرين على الأرجح، فالكثيرون لا يرغبون بأن يكونوا في طائرة مكتظة بالمسافرين، كما كان الوضع سابقاً.

بالنسبة للبعض يعتبر وداعاً مؤلماً. فالعديد من الأستراليين اغرورقت عيونهم بالدموع عندما شاهدوا مؤخراً الإقلاع الأخير لطائرة بوينغ 747 العائدة لشركة الطيران الأسترالية «كانتاس»، سواء في مطار سيدني أو على شاشة التلفاز. وعلق خبير الطيران الأسترالي جيفري توماس على ذلك، قائلاً: «تأججت المشاعر في جميع أنحاء أستراليا عندما ودع الأستراليون سيدة وصديقة عزيزة، ربما نقلت بعضنا إلى حياة جديدة (أستراليا ونيوزيلندا) (ونقلت) آخرين كثيرين إلى أجزاء أخرى في العالم»، وأضاف: «حتى بداية عصر (بوينغ) 747 لم يكن غالبية الأستراليين قادرين على الوصول إلى العالم الخارجي إلا باستخدام السفينة»، وأكد: «سوف نشاق إليها (الطائرة)».

بدأت «حقبة» بوينغ 747 لدى «كانتاس» في عام 1971، وانتهت -أكبر مما كان مخططاً له- في منتصف تموز/يوليو 2020، وذلك بعد خمسة عقود من استخدام 77 طائرة «جامبو» (وهو الاسم الشعبي للطائرة) وهي تحمل رمز الكنغر على ذيلها. وانتهت الحقبة بوداع جميل عبر رحلات وداع ودورات شرفية، فوق دار أوبرا سيدني على سبيل المثال. وأخيراً، بلفة كبيرة على هيئة الكنغر فوق المحيط الهادئ، شوهدت جيداً في تطبيقات ومواقع تتبع الرحلات الجوية. انحناء أخيرة مستحقة للطائرة التي لا يزال الكثيرون يسمونها «ملكة السماوات»، قبل أن تهبط في صحراء موهافي في كاليفورنيا للمرة الأخيرة ليتم تفكيكها هنا.

النهاية الفورية في لندن

في نفس الفترة تقريباً، وقبل أسبوعين بالتحديد، أعلنت الخطوط الجوية البريطانية، فجأة وبشكل صامت نسبياً، النهاية الفورية لبوينغ 747، رغم أن النهاية كانت مقررة في عام 2024. لذلك كان من الواضح أن «الإنهاء الفوري يمثل نهاية 50 عاماً من هيمنة طائرات جامبو»، كما كتبت صحيفة فاينانشال تايمز.

منذ بداية شهر مارس توقفت تقريباً الحركة الجوية الدولية ويتوقع الخبراء أن تصل الخسائر إلى 250 مليار دولار هذا العام

لظالم كان البريطانيون أكبر الداعمين لـ 747 وأكبر المشغلين لها في العالم حتى وقت قريب، مع ما مجموعه 110 طائرات «جامبو» -منذ عام 1970- تحمل علم المملكة المتحدة على ذيلها. وقال أليكس كروز، رئيس الخطوط الجوية البريطانية: «هذا ليس وداعاً أردناه أو توقعناه لأسطولنا المدهش من طائرات 747، فوجوب اتخاذ هذا القرار يمزق القلب»، وأضاف: «إنهاء خدمة طائرات جامبو سيشعر به العديد من الناس في جميع

إيرباص: أمل من الإمارات

أماكن جمع الخردة تمتلئ

بكل الأحوال، فإن طائرة A380، التي انطلقت ذات مرة بأمل كبير، والتي قررت إيرباص إيقاف برنامج تصنيعها في عام 2021، حتى قبل أزمة كورونا، فقدت حالياً الكثير من زخمها. وبالإجمال سلمت الشركة هذا الطراز من طائراتها إلى 15 شركة خطوط جوية. وفي الوقت الراهن لا تشغل هذا النوع من الطائرات سوى شركة طيران الإمارات، عبر إحدى عشرة طائرة في الخدمة، بالإضافة إلى شركة خطوط جنوب الصين الجوية، بخمسة طائرات.

جميع الطائرات الأخرى، بما فيها التي تعود لشركة لوفتهانزا الألمانية، مركونة حالياً تحت الشمس في إسبانيا أو كاليفورنيا أو مناطق نائية في أستراليا، بانتظار أن يتم تفكيكها وتحويلها إلى خردة، مثل أسطول الخطوط الجوية الفرنسية من طائرات A380، والذي يتكون من عشر طائرات، أحدثها عمرها ست سنوات. وليس من المتوقع أن تعود طائرات A380 التي تمتلكها لوفتهانزا أيضاً، والبالغ عددها 14 طائرة، إلى الطيران مرة أخرى.

وحتى شركة الخطوط الجوية السنغافورية أعلنت الآن أنها ستبحث مصير طائرات A380 الـ 19 التي تمتلكها. في الوقت الحالي، هناك ما يزيد قليلاً عن 60 طائرة بوينغ 747 لنقل الركاب جاهزة للطيران، بالإضافة إلى 244 طائرة أخرى للشحن، وذلك من إجمالي ما يزيد عن 1500 طائرة مصنعة من هذا الطراز. من الواضح أن عصر الطائرات العملاقة قد انتهى.

عن أندرياس شبييت/م.ع.ح

الطائرات العملاقة ذات الأربعة محركات مثل بوينغ 747، وإيرباص A380 الأوروبية أيضاً، التي بدأت بأخذ مكان 747 قبل أكثر من عقد بقليل، كانت مكلفة للتشغيل وبالكاد تجلب الأرباح للشركات المشغلة حتى قبل أزمة كورونا.

فقد أصبحت الطائرات الحديثة الأصغر والأكثر توفيراً مناسبة أكثر الآن، مثل إيرباص A350 وبوينغ 787 دريملاينر. وقال تيم كلارك، رئيس طيران الإمارات في دبي، في أيار/مايو الماضي: «نعلم أن أيام A380 و747 قد انتهت، لكن A350 و787 سيحتلان مكانهما دائماً». تصريحه أثار ضجة كبيرة، خصوصاً وأن شركته هي أكبر زبون لطائرات A380، إذ لديها 115 طائرة منها، ومن المقرر أن تستلم ثماني طائرات أخرى من إيرباص.

لكن كلارك أدلى بعد شهرين، في تموز/يوليو، بتصريحات أكثر إيجابية، قائلاً: «إذا عاد الطلب وأصبحت مواعيد الهبوط في المطارات الكبيرة محدودة، سيكون هناك مكان لـ A380»، وأضاف: «أتمنى أن تحلق جميع طائراتنا من طراز A380 مرة أخرى في نيسان/أبريل عام 2022». ونظراً لأن نموذج أعمال طيران الإمارات يعتمد على التبديل في نقل المسافرين لمسافات طويلة، والذين يعودون بشكل متقطع في النهاية، فإن تصريحات كلارك الأخيرة محل للشكوك.



فيروس كورونا (COVID-19) يعمل على تفاقم الآثار الاجتماعية والاقتصادية لتغير المناخ التي تسارعت في السنوات الخمس الماضية

يوم الأرض يسلب الضوء على العمل المناخي

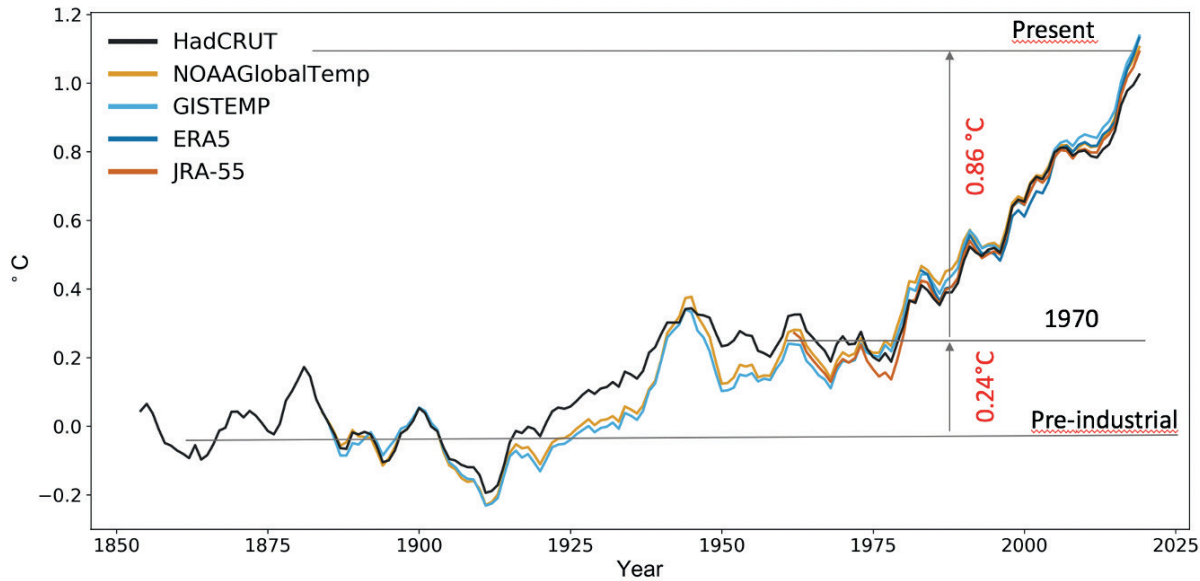


جنيف-خلال السنوات الخمسين المنقضية منذ الاحتفال الأول بيوم الأرض، تسارعت وتيرة العلامات المادية لتغير المناخ وآثاره على عالمنا، وبلغت ذروتها في السنوات الخمس الماضية، التي كانت الأكثر حرارة في السجلات. ومن المتوقع أن يستمر هذا الاتجاه، وفقاً للمنظمة العالمية للأرصاد الجوية (WMO).

لقد ارتفعت مستويات ثاني أكسيد الكربون في قياسات محطة مراقبة عالمية رئيسية بنسبة 26 في المائة تقريباً عما كانت عليه في عام 1970، في حين ارتفع متوسط درجة الحرارة العالمية بمقدار 0.86 درجة مئوية منذ ذلك الحين، وتجاوز الاحترار مستوى حقبة ما قبل الصناعة بمقدار 1.1 درجة مئوية.

Met Office

Global mean temperature difference from 1850-1900 (° C)



© Crown Copyright. Source: Met Office

وتشير التوقعات إلى احتمال تواصل الزيادة في درجات الحرارة العالمية، لاسيما في خطوط العرض العليا والمناطق البرية، مع تباطؤ احترار المحيطات، خاصة في المحيط الأطلسي الشمالي والمحيط الجنوبي.

ودرجات الحرارة ليست إلا أحد المؤشرات المناخية، فيما تشمل مؤشرات مناخية أخرى ثاني أكسيد الكربون (CO₂)، وحرارة المحيطات وتحمضها، ومستوى سطح البحر، وميزانية كتلة الأنهار

ومن المرجح أن يصل المتوسط العالمي لدرجات الحرارة إلى رقم قياسي جديد في فترة الخمس سنوات المقبلة (2020-2024)، وفقاً للتوقعات المناخية متعددة النماذج لدرجات الحرارة قرب السطح، المستمدة من بيانات المركز الرئيسي للتنبؤات المناخية السنوية إلى العقدية (LC-ADCP) التابع للمنظمة (WMO)، والذي يديره مركز هادلي التابع لدائرة الأرصاد الجوية بالمملكة المتحدة.

هذا التطرف بسبب فيروس كورونا. بل على العكس، فإن الجائحة تزيد من صعوبة إجلاء الناس والحفاظ على سلامتهم من الأعاصير المدارية، كما رأينا في إعصار هارولد المصنف من الفئة الخامسة في المحيط الهادئ الجنوبي. وثمة خطر يتمثل في ألا تتمكن النظم الصحية المرهقة بالفعل من التعامل مع العبء الإضافي من المرضى الناجم عن موجات الحر مثلاً».

واستطرد قائلاً «الفئات السكانية هشة الأوضاع في البلدان ذات النظم التي تقصر عن مواجهة الكوارث هي التي تواجه أكبر المخاطر. ويتعين على الحكومات أن تبذل مزيداً من الجهود لتعزيز نظم الإنذار للتعامل مع أخطار متعددة ... والمنظمة (WMO) ستدعم هذه الجهود».

وعلى الرغم من القيود التي يفرضها فيروس كورونا (CO-19)، تواصل المرافق الوطنية للأرصاد الجوية والهيدرولوجيا (NMHSs) تقديم خدماتها الأساسية للتنبؤ والإنذار على مدار الساعة طوال أيام الأسبوع.

كما تواصل محطات المراقبة العالمية للغلاف الجوي (GAW) أنشطتها في مجال المراقبة، وتؤدي من ثم دوراً رئيسياً في تسجيل الانخفاض في الملوثات الرئيسية وتحسن نوعية الهواء نتيجة للانكماش الصناعي. بيد أن تركيزات ثاني أكسيد الكربون في محطات الإبلاغ الرئيسية لا تزال عند مستويات قياسية. ولذلك فمن الأهمية أن تساعد حزم الحوافز التي ستقدم بعد أزمة فيروس كورونا (COVID-19) على عودة النمو الاقتصادي بشكل أكثر اخضراراً. فكثيراً ما أعقب الأزمات الاقتصادية السابقة «انتعاش» تصاحبه انبعاثات أكبر بكثير من مستواها قبل الأزمة.

الجليدية، والجليد البحري في المنطقتين القطبيتين الشمالية والجنوبية. وتبين المؤشرات جميعها تسارعاً في تغير المناخ في السنوات الخمس الماضية، وفقاً للتقرير النهائي للمناخ العالمي في الفترة 2015-2019، الصادر بمناسبة الذكرى الخمسين ليوم الأرض.

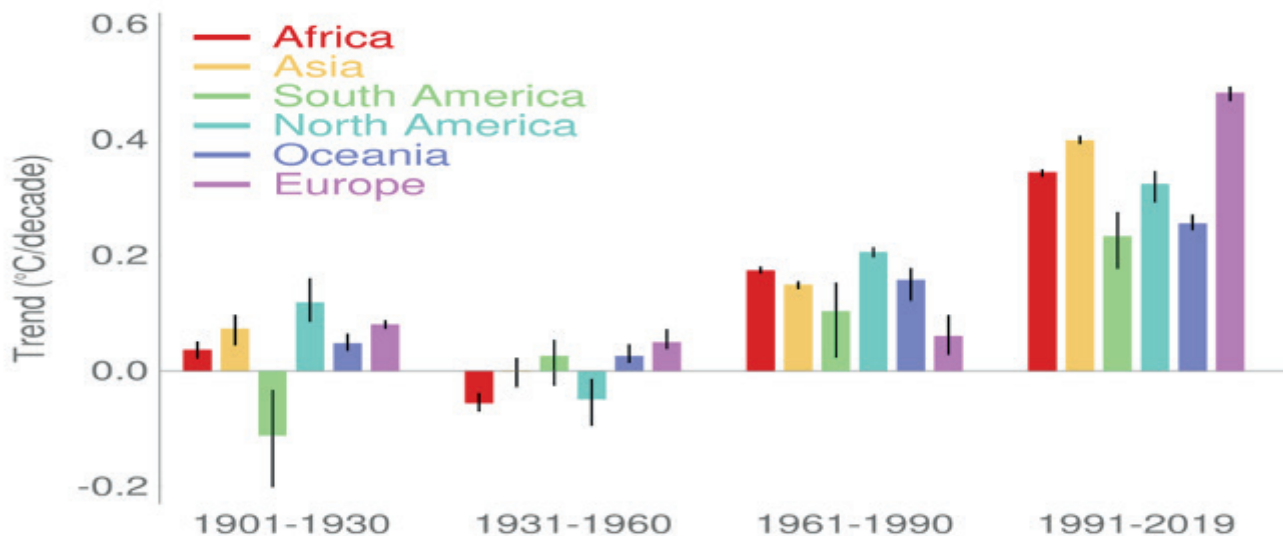
ربما يؤدي فيروس كورونا (COVID-19) إلى انخفاض مؤقت في انبعاثات غازات الاحتباس الحراري، لكنه ليس بديلاً عن العمل المناخي المستدام. بل إنه سيجعل من الصعب التعامل مع الأخطار المتصلة بالطقس والمناخ والماء التي تزداد حدة بسبب تغير المناخ.

وقد صرح الأمين العام للمنظمة (WMO)، السيد بيتيري تالاس قائلاً: «لئن كان فيروس كورونا (COVID-19) قد تسبب في أزمة صحية واقتصادية دولية خطيرة، فإن الفشل في التعامل مع تغير المناخ ربما يهدد رفاه الإنسان والنظم الإيكولوجية والاقتصاد لقرون طويلة... لقد تسارع تغير المناخ في السنوات الخمس الماضية. ونحن بحاجة إلى القضاء على الجائحة وتسطيع منحنيات تغير المناخ».

وأضاف «نحن بحاجة إلى التحلي بنفس التصميم والاتحاد ضد تغير المناخ، مثلما فعلنا ضد فيروس كورونا (COVID-19). كما نحتاج إلى العمل معاً لصالح صحة ورفاه البشرية، لا على مدى الأسابيع والأشهر المقبلة فحسب، ولكن طوال حياة أجيال مقبلة كثيرة».

نظم الإنذار المبكر

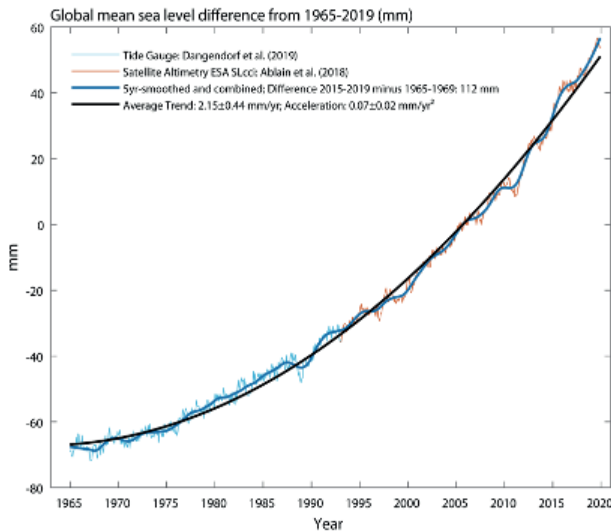
أردف السيد تالاس قائلاً «لقد زاد الطقس المتطرف، ولن يزول



مرصد ماونا لوا في هاواي مستويات قياسية حتى هذه الفترة من العام، بل إنها تتجاوز يومياً مستوى 415.00 جزءاً في المليون، وفقاً للإدارة الوطنية للمحيطات والغلاف الجوي (NOAA) في الولايات المتحدة.

وبلغ المتوسط الشهري لتركيزات ثاني أكسيد الكربون في الغلاف الجوي في آذار/ مارس 2020 في مرصد ماونا لوا في هاواي 414.50 جزء في المليون، مقارنةً بمستوى 411.97 جزء في المليون في شباط/ فبراير 2019، وفقاً للإدارة الوطنية للمحيطات والغلاف الجوي (NOAA) في الولايات المتحدة. ومحطة ماونا لوا هي المحطة التي لديها أطول سجلات رصد مستمرة في العالم، فضلاً عن أنها محطة مرجعية في شبكة المراقبة العالمية للغلاف الجوي (GAW). وفي عام 2019، بلغ المتوسط السنوي لتركيزات ثاني أكسيد الكربون في ماونا لوا 411.44 جزء في المليون، مقارنةً بمستوى 325.68 جزء في المليون في الاحتفال الأول بيوم الأرض في عام 1970.

وفي محطة مرجعية أخرى، هي كيب غريم في تسمانيا، بلغ متوسط مستويات ثاني أكسيد الكربون 408.3 جزء في المليون في شباط/ فبراير، بعد أن كان 405.66 جزء في المليون في شباط/ فبراير 2019، وفقاً لمنظمة البحوث العلمية والصناعية التابعة لمنظمة الكومنولث (CSIRO). وفي مرصد إيزيانا في جزيرة تينيريف، تزيد أيضاً تركيزات ثاني أكسيد الكربون هذا العام عما كانت عليه في نفس الوقت من عام 2019، وهذا الاتجاه تشهدهُ أيضاً المحطات التابعة للنظام المتكامل لرصد الكربون. مؤشرات تغير المناخ الأخرى



ويسلط يوم الأرض الضوء على القضايا الرئيسية التي تثير قلق العالم بأسره. فمنذ فترة طويلة ترجع حتى إلى سبعينات القرن العشرين، بدأ تصاعد قلق الدوائر العلمية، مدفوعاً بتزايد تركيزات ثاني أكسيد الكربون التي كشفت عنها عمليات الرصد المبكرة في ماونا لوا، من أن الأنشطة البشرية يمكن أن تبدأ بالفعل في التأثير على مناخ الأرض على الصعيد العالمي.

المناخ العالمي في الفترة 2015-2019

أصدرت المنظمة (WMO) في أحد أنشطتها المضطلع بها للاحتفال بيوم الأرض تقريرها النهائي عن المناخ العالمي للفترة 2015-2019. وقد صدرت نسخة أولية قبل انعقاد مؤتمر قمة العمل المناخي الذي نظمه الأمين العام للأمم المتحدة في أيلول/ سبتمبر 2019. وهو يكمل ما أصدرته المنظمة (WMO) من بيانات سنوية بشأن حالة المناخ.

وقد أكد التقرير الخمسي أن الفترة 2015-2019 كانت أحر فترة خمس سنوات مسجلة. فيشير إلى أن متوسط درجة الحرارة العالمية قد ارتفع بمقدار 1.1 درجة سلسيوس منذ فترة ما قبل العصر الصناعي، وبمقدار 0.2 درجة سلسيوس مقارنةً بالفترة 2011-2015. ومنذ ثمانينات القرن العشرين، كان كل عقد أحر من العقد الذي يسبقه.

وكان متوسط درجة الحرارة العالمية في عام 1970 أعلى من فترة ما قبل العصر الصناعي بمقدار $+0.24$ درجة سلسيوس.

غازات الاحتباس الحراري

ارتفعت مستويات ثاني أكسيد الكربون (CO₂) وغازات الاحتباس الحراري الرئيسية الأخرى في الغلاف الجوي لتصل إلى أرقام قياسية جديدة، مع ارتفاع معدلات زيادة ثاني أكسيد الكربون بنسبة 18 في المائة في الفترة 2015-2019 قياساً بالسنوات الخمس السابقة. ولما كان ثاني أكسيد الكربون يبقى في الغلاف الجوي والمحيطات لقرون عديدة، فهذا يعني أن العالم سيشهد حتماً استمرار تغير المناخ، بغض النظر عن أي انخفاض مؤقت في الانبعاثات بسبب جائحة فيروس كورونا.

وتشير البيانات الأولية لعام 2019، المستمدة من مجموعة فرعية من مواقع رصد غازات الاحتباس الحراري، إلى أن المتوسط العالمي لتركيزات ثاني أكسيد الكربون في طريقها إلى بلوغ، أو ربما تجاوز، 410 أجزاء في المليون في نهاية عام 2019.

وقد سجلت تركيزات ثاني أكسيد الكربون في الغلاف الجوي في

لفاشيات وبائية متنوعة. ففي البلدان التي تتوطن فيها الكوليرا، يُقدر أن زهاء 1.3 مليار شخص معرض للخطر، بينما يعيش في أفريقيا وحدها نحو 40 مليون شخص في «بؤر» الإصابة بالكوليرا.

وأدت المخاطر المتصلة بالمناخ والمرتبطة بتقلبية المناخ وتغيره إلى تفاقم انعدام الأمن الغذائي في مناطق كثيرة، ولا سيما في أفريقيا، بسبب آثار الجفاف الذي زاد من الخطر العام للأمراض أو الوفيات المتصلة بالمناخ.

الآثار المناخية على الاقتصاد

خلال الفترة 2015-2019، ارتبطت الأعاصير المدارية بخسائر اقتصادية كبرى. وكان إعصار الهاريكين هارفي في عام 2017 هو الأكثر تكلفة، إذ أدى إلى خسائر اقتصادية تقدر بأكثر من 125 مليار دولار أمريكي.

ويهدد ارتفاع درجات الحرارة بتقويض التنمية من خلال تأثيره السلبي على الناتج المحلي الإجمالي (GDP) في البلدان النامية. وقد خلص صندوق النقد الدولي إلى أن الزيادة في درجة الحرارة بمقدار درجة سلسيوس واحدة تؤدي في البلدان النامية المتوسطة والمنخفضة الدخل، التي يبلغ فيها المتوسط السنوي لدرجة الحرارة 25 درجة سلسيوس، إلى انخفاض النمو بمقدار 1.2 في المائة. والبلدان التي يُتوقع أن تتأثر اقتصاداتها تأثراً سلبياً كبيراً بزيادة درجات الحرارة لم تنتج في عام 2016 سوى 20 في المائة تقريباً من الناتج المحلي الإجمالي العالمي، في حين أنها تأوي حالياً ما يناهز 60 في المائة من سكان العالم، ويُتوقع أن تأوي أكثر من 75 في المائة بحلول نهاية القرن.

هيمنت الاتجاهات المستمرة والمتسارعة على المؤشرات المناخية الرئيسية الأخرى، بما في ذلك تسارع ارتفاع مستوى سطح البحر، واستمرار تقلص نطاق الجليد البحري في المنطقة القطبية الشمالية، والانخفاض المفاجئ في الجليد البحري في المنطقة القطبية الجنوبية، واستمرار فقدان الكتلة الجليدية في الأنهار الجليدية وفي الصفائح الجليدية في غرينلاند والمنطقة القطبية الجنوبية، والاتجاه الهبوطي الواضح في الغطاء الثلجي في فصل الربيع في نصف الكرة الشمالي.

والمحيطات تمتص مزيداً من الحرارة. وقد شهد عام 2019 أعلى قيم مسجلة للمحتوى الحراري للمحيطات في الـ 700 متر العليا. وارتفع درجات حرارة سطح البحر يعرض الحياة البحرية والنظم الإيكولوجية للخطر.

الآثار على الصحة

كانت موجات الحر أكثر الأخطار الجوية فتكاً في الفترة 2019-2015، وقد أثرت على جميع القارات، مما أدى إلى تسجيل أرقام قياسية جديدة لدرجات الحرارة في العديد من البلدان، وصاحب ذلك حرائق برية غير مسبوقه نشبت خاصة في أوروبا وأمريكا الشمالية وأستراليا وغابات الأمازون المطيرة ومناطق القطب الشمالي.

واستناداً إلى بيانات وتحليلات منظمة الصحة العالمية (WHO)، تواصل الارتفاع المطرد منذ عام 1980 لمخاطر الإصابة، أو الوفاة، بالأمراض المرتبطة بالحرارة، إذ يعيش الآن زهاء 30 في المائة من سكان العالم في ظل أوضاع مناخية تسودها درجات حرارة قاتلة لمدة 20 يوماً سنوياً على الأقل.

عن المنظمة العالمية للأرصاد الجوية

والأمطار الغزيرة والفيضانات المرتبطة بها تهيئ الظروف المواتية

دور متشرف للجسور الجوية في نقل المساعدات وإغاثة الشعب اللبناني فاجعة لبنان.. هكذا تحركت الدول العربية لنجدة لبنان؟

إعداد: إبراهيم بنادي

لم يتمكن اللبنانيون بعد من استجماع قواهم من هول الفاجعة التي حلت بهم. فضي غمرة تفشي فيروس كورونا، يأتي انفجار بيروت وكأنه ضربة قاضية لهذا البلد الصغير. لكن رغم حجم الكارثة، فإن التآزر الدولي والعربي بالخصوص والمساعدات التي وصلت وقرق الإطفاء والإغاثة القادمة من عدة دول ومبادرات التضامن الإنسانية أوحى بأن الشعب اللبناني لم يترك وحيداً لمصيره.

وقال المهندس فادي الحسن، مدير عام الطيران المدني بلبنان، في تصريح خاص لمجلة «الطيران العربي» انه فور وقوع كارثة مرفأ بيروت، بادرت العديد من دول العالم وعلى رأسها الدول العربية الشقيقة إلى إرسال العديد من طائرات المساعدات الإنسانية والطبية إلى لبنان حيث بلغ مجموع تلك الطائرات ما يزيد عن 200 طائرة، إذ ساهمت المساعدات بشكل كبير بعمليات الإغاثة والتمويل المطلوبة لمختلف القطاعات التي تضررت جراء الكارثة.

وأضاف ان الجسور الجوية التي أقامتها الدول العربية لعبت دوراً مهماً في إيصال المساعدات والإغاثة إلى شعب لبنان. في مسعى لإنقاذهم بعد الانفجار الضخم الذي وقع في مرفأ عاصمته بيروت وقضى على ملامح واسعة من المدينة. بعدما هرعته دول العالم إلى عرض مساعداتها وتقديم تعازيها إثر الانفجار.

وأكد المهندس فادي ان بعد المطار عن موقع الانفجار جنب بنيته التحتية ومنشاته التأثر بأي أضرار جسيمة، واقتصرت الأضرار على بعض الماديات فقط، وأضاف قائلاً: «إننا نأمل حصول انفراجات قريبة فيما يتعلق بتفشي وباء كورونا في الدول التي تسير رحلات من وإلى مطار رفيق الحريري-بيروت مما سوف يساهم في رفع معدل الحركة الجوية في المطار مجدداً، وبالتالي المساهمة في انتعاش الوضع الاقتصادي في لبنان». وأشار المسؤول اللبناني ان أزمة كورونا ألقت بظلالها وتأثيرها السلبي على

القطاعات الاجتماعية والاقتصادية والمعيشية وخاصة على قطاع الطيران، إذ انخفضت حركة الطائرات عبر مطار رفيق الحريري الدولي-بيروت الى حدود 10 في المائة من معدل الحركة خلال 2019.

لبنان في دائرة اهتمام الدول العربية

قام السيد أحمد أبو الغيط الأمين العام لجامعة الدول العربية بزيارة تضامنية الى بيروت استمرت يوماً واحداً زار خلالها مرفأ بيروت المدمر وبعض الأحياء المجاورة المتضررة من انفجار 4 أغسطس، والتقى مع كل من السادة رئيس الجمهورية ورئيس البرلمان ورئيس الحكومة، كما استقبل وتواصل مع عدد من السياسيين اللبنانيين للاستماع الى مختلف التقييمات حول الوضع في البلاد في أعقاب الكارثة التي ضربت العاصمة بيروت.

وصرح السفير حسام زكي الأمين العام المساعد أن الزيارة «حققت أهدافها من حيث التعبير عن تضامن الجامعة العربية مع لبنان وشعبه المنكوب في هذه الكارثة الكبرى بالإضافة الى التأكيد لجميع القيادات اللبنانية على استعداد الجامعة العربية لحشد الدعم من خلال منظومة العمل العربي المشترك ليسهم في مواجهة لبنان لتبعات هذه الكارثة من مختلف الوجوه».

وأوضح زكي أن الأمين العام حرص خلال الزيارة وخلال لقاءاته قيادات الدولة على «التعبير عن استعداد الجامعة المساهمة الفعلية في التحقيق في ملابسات وقوع هذا الحادث بشكل جدي ومهني وذو مصداقية اذا طلب منها ذلك»، مضيفاً «حصلت حوارات عديدة حول هذا الموضوع مع جميع من التقاهم الأمين العام وتباينت الرؤى بطبيعة الحال.. والأمين العام أكد من ناحيته أن الهدف هو استجلاء الحقائق بشكل كامل وجدي وعرضها أمام الرأي العام اللبناني، خاصة وأن ما حدث يعد أمراً جلالاً بكل المقاييس.. ونتج عنه خراب ودمار وفقدان أرواح بريئة.. والجامعة حريصة على دعم

لبنان في هذا الموضوع».

وتم على الفور ارسال تقرير تفصيلي للدول الأعضاء بمشاهدات وتقييم الأمين العام للزيارة شاملاً المعلومات الواردة من الحكومة اللبنانية حول الأضرار الهائلة التي لحقت بالمدينة».

و أعرب السيد الأمين العام عن عميق تعازيه لكل القيادات والسياسيين في الضحايا الذين سقطوا جراء الانفجار وتمنياته الحارة بسرعة شفاء جميع المصابين، وقال «سوف تقوم المنظومة العربية بواجباتها في مساعدة لبنان لمواجهة الكارثة الحالية.. وسوف تضطلع الأمانة العامة بدورها في هذا الإطار كما تم الاتفاق عليه مع الحكومة اللبنانية».

اجتماع منظمات ومؤسسات العمل العربي المشترك والمجلس الاقتصادي والاجتماعي والاتحادات العربية النوعية المتخصصة لدعم الجمهورية اللبنانية

أكد السفير كمال حسن علي، الأمين العام المساعد للشؤون الاقتصادية بجامعة الدول العربية، استمرار الجهود الحثيثة التي بدأها الأمين العام لجامعة الدول العربية لدعم لبنان والوقوف على حجم الدمار الذي حدث والتأكيد على تفعيل دور ريادي للجامعة لإعادة إعمار لبنان، حيث قام بزيارة لبيروت مع وفد من منظمات العمل العربي المشترك والاتحادات العربية أعضاء الملتقى العربي للاتحادات الداعمين مادياً ولوجستياً. جاء ذلك خلال الاجتماع الطارئ الذي دعت له إدارة المنظمات العربية والاتحادات بالقطاع الاقتصادي بجامعة الدول العربية برئاسة السفير الدكتور كمال حسن علي من خلال تطبيق زوم مع أكثر من ستين منظمة عربية واتحادات نوعية متخصصة.

وشدد على حرص الأمانة العامة لجامعة الدول العربية على دعم ومساندة لبنان ومساعدته بكل السبل الممكنة على تجاوز تداعيات كارثة الانفجار المدمر الذي تعرضت له بيروت وكذلك الأزمات الاقتصادية والسياسية والاجتماعية التي يمر بها لبنان منذ فترة.

بعد الانفجار الهائل الذي أودى بعشرات الأشخاص في بيروت. وأعرب بومبيو عن «التزامنا الثابت بمساعدة الشعب اللبناني في مواجهته عواقب هذا الحدث المروع». وقال مشدداً «تضامننا ودعمنا للشعب اللبناني في تطلعه لنيل العزة والازدهار والأمن الذي يستحقه»، وفق ما ورد في بيان للخارجية الأميركية.

المملكة الأردنية الهاشمية مستمرة في تقديم المساعدات الى لبنان



أكد أيمن الصفدي، وزير الخارجية والمغتربين بالمملكة الأردنية الهاشمية، أن الأردن مستمر في تقديم المساعدات للبنان «وأن المستشفى الميداني الموجود في لبنان الآن سيبقى ما بقيت الحاجة إليه، وسيكون هنالك طائرات تحمل مواد إغاثية».

وقال الصفدي «المصاب كبير ولن يكون لبنان لوحده في مواجهة تداعياته، ونثق أن بيروت ستتهض وتستعيد عافيتها وألقها ومكانتها حاضنة للثقافة والاستنارة».

وقال الصفدي «المملكة الأردنية الهاشمية التي تعزز بعلاقاتها التاريخية القوية المتينة مع لبنان ومع شعبه ستكون دائماً إلى جانب لبنان وسندكم كل ما نستطيعه. وفي هذا الإطار، أبلغنا منظمات الأمم المتحدة العاملة في المملكة بأن الأردن سيسر كل إجراءاتها وسيسندنا في كل برامجها لمساعدة لبنان الشقيق على تجاوز تداعيات هذا المصاب الكبير». وقال الصفدي في رد على سؤال «الكل يشعر بالمصاب الذي ضرب لبنان الشقيق. وكما رأينا في المؤتمر الدولي الذي دعا له فخامة الرئيس الفرنسي وشارك فيه جلالة الملك وعدد من القادة العرب أيضاً، وفي الإحاطة التي قامت به الأمم المتحدة، الكل يتضامن مع لبنان».

نقف مع لبنان في هذه المأساة وفي مواجهة تداعياتها ومعالجتها لتتهض بيروت من جديد». وقال الصفدي «لبنان بلد أساسي

المركز العربي لدراسات المناطق الجافة والأراضي القاحلة (أكساد) حزمة من المبادرات المادية والدعم الزراعي و أيضاً في مجال الثروة الحيوانية.

وأبرز مسؤولون بالجامعة الهدف من الاجتماع كان تقديم مبادرات ومقترحات عملية لدعم مساعدة لبنان وشعبه وتشكيل رؤية موحدة لمنظمات واتحادات ومؤسسات العمل العربي المشترك للوقوف مع لبنان وشعبه في هذه المرحلة الدقيقة، حيث تم رفع تقارير لمعالي الأمين العام لجامعة الدول العربية ضمن جهود جامعة الدول العربية لحشد الاستجابة لما تتطلبه الأوضاع الحالية في الجمهورية اللبنانية.

شارك في الاجتماع رؤساء ومدراء منظمات ومؤسسات العمل العربي المشترك أعضاء لجنة التنسيق العليا للعمل العربي المشترك والذي يقدر عددهم بأكثر من 35 منظمة ومؤسسة كما شارك أكثر من 30 اتحاد عربي متخصص من أعضاء ملتقى الاتحادات العربية المتخصصة الذي يعمل تحت رعاية الأمانة العامة لجامعة الدول العربية.

الدول العربية سارعت للمساعدة

البلدان العربية هي الأولى التي أعلنت عن إرسال فرق إغاثة إلى بيروت بالإضافة إلى مساعدات طبية كبيرة. إذ أرسلت كل من المملكة المغربية والمملكة العربية السعودية والامارات العربية المتحدة ودولة قطر والمملكة الأردنية الهاشمية والجزائر والكويت وجمهورية مصر العربية ومملكة البحرين وموريتانيا وتونس والعراق وسلطنة عمان طائرات محملة بالمساعدات الطبية. وأرسلت الأردن ومصر وقطر والعراق والمملكة المغربية مستشفيات ميدانية إضافة لمساعدات أخرى.

البنك الدولي حشد موارده

حشد البنك الدولي موارده لمساعدة لبنان، وأبدت منظمة الأغذية والزراعة التابعة للأمم المتحدة (فاو) خشيتها من حصول «مشكلة في توفر الطحين» في لبنان «في الأجل القصير» بعدما أتى الانفجار على مخازن للقمح.

الولايات المتحدة: «التزامنا ثابت بمساعدة الشعب اللبناني»

وعرض وزير الخارجية الأميركي مايك بومبيو في مكالمة هاتفية مع رئيس الوزراء اللبناني حسن دياب، مساعدة لبنان

وأعرب عن خالص تعازيه للشعب اللبناني مؤكداً على دعم وتضامن ومساندة جامعة الدول العربية مع لبنان وشعبه حتى يتمكن من تجاوز تداعيات الكارثة الإنسانية التي لحقت به.

ودعا الأمين العام المساعد إلى ضرورة تفعيل مساعدات إنسانية وطبية خلال زيارة الوفد إلى بيروت والعمل جنباً إلى جانب إنشاء حساب بنكي تحت مسمى الحساب العربي لدعم واغاثة لبنان من خلال اتحاد المصارف العربية والذي يتخذ من لبنان مقراً له.

كما بادرت الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري وهي إحدى منظمات جامعة الدول العربية برئاسة الدكتور اسماعيل عبد الغفار اسماعيل فرج بتقديم مساهمة في تجاوز لبنان لهذه الازمة بتقديم بعض الحلول المتكاملة لرفأ طرابلس.

وأشار عبد الغفار بأن العمل تم بالتنسيق مع رئيس ميناء طرابلس وتم عمل دراسة من خلال شركة الحلول المتكاملة التابعة للأكاديمية لإعادة بناء البنية المعلوماتية وتطوير المنظومة المعلوماتية والتي تعد بديل في الوقت الحالي عن ميناء بيروت والتي قامت الأكاديمية بتنفيذها، كما تم التنسيق مع وزارة النقل البحري بلبنان لمشاركة خبراء من الأكاديمية في مجال الأمن البحري من خلال المعهد التابع للأكاديمية لوضع الخطط الأمنية للموانئ اللبنانية طبقاً للمعايير الدولية التي تحددها المنظمة البحرية الدولية ومراجعة القدرات البشرية التي تقوم على تنفيذ هذه الخطط الأمنية.

وعلى الجانب التعليمي قدمت الأكاديمية من خلال الاجتماع منح دراسية للشباب اللبناني للدراسة في مختلف كليات الأكاديمية.

وتم التطرق خلال الاجتماع إلى حزمة من الإجراءات الفعلية لتجميع المعلومات وعمل قاعدة بيانات حول الاحتياجات الضرورية والعاجلة في الفترة الحالية والقادمة.

كما تم استعراض العديد من الإغاثات التي قام بها اتحاد صناعات الاسمنت ومواد البناء والاتحاد العربي للصناعات الغذائية.

بدوره قدم د. نصر الدين عبيد مدير

قدرة المؤسسات الصحية اللبنانية على توفير الرعاية الطبية اللازمة للمصابين، ومساعدتها على القيام بدورها تجاههم في هذه الظروف، في ظل العدد الكبير من الضحايا والجرحى، لافتة إلى أن حجم الكارثة ألقى بثقله على الخدمات الطبية في لبنان، لذلك لا بد من دعمها ومساندتها وتذليل العقبات والتحديات التي تواجهها. وعملت الهيئة بالتنسيق مع مكتب المساعدات الإنسانية بسفارة الدولة في بيروت، على تحديد الأولويات في المرحلة الراهنة من المساعدات، والاحتياجات الفعلية للساحة اللبنانية، خصوصاً في المجال الصحي، مؤكدة أنها ستظل تتابع تطورات الأوضاع الإنسانية هناك، وستعمل على تخفيف وطأتها على الأشقاء في لبنان.

البحرين تقف مع لبنان



بتوجيه من جلالة الملك حمد بن عيسى ملك مملكة البحرين أرسلت حزمة من المساعدات الإنسانية المستلزمات الضرورية ومواد الإسعافات المستخدمة، إلى جانب الأدوية العاجلة اللازمة لمساعدة المسعفين.

وقال وكيل وزارة الصحة البحرينية وليد المانع إن حزم مساعدات سيتم تسليمها إلى بيروت طيلة الأسابيع المقبلة.

تونس ترسل طائرات تحمل مساعدات طبية وإنسانية إلى لبنان



أرسلت تونس، طائرات عسكرية تحمل نحو 35 طناً من المساعدات الطبية

من المدينة العالمية للخدمات الإنسانية في دبي.

وأكدت وزيرة الدولة لشؤون التعاون الدولي، ريم بنت إبراهيم الهاشمي، أن هذا التحرك الفوري يعكس حرص القيادة الرشيدة لدولة الإمارات على الوقوف إلى جانب الأشقاء في مختلف المواقف الصعبة، ومد يد العون لكل محتاج.

وأضافت أن دولة الإمارات تسعى إلى توفير مختلف أوجه الدعم الممكنة في مثل تلك المواقف، تأكيداً على التضامن مع جميع الدول الشقيقة والصديقة في الأزمات التي تتطلب تضافر كل الجهود للتخفيف من أثارها، وسيتم العمل على تقييم الوضع لدراسة ما يمكن تقديمه. جدير بالذكر أن المساعدات أرسلت من وزارة الصحة ووقاية المجتمع ومن مستودعات المدينة العالمية للخدمات الإنسانية في دبي، حيث تشكل المدينة العالمية للخدمات الإنسانية محورا أساسياً لتحركات جهود الإغاثة لمختلف المنظمات الإنسانية العالمية في المنطقة، وتتضمن الشحن أدوية ومواد طبية وتجهيزات ومعدات جراحية للمساعدة في إجراء الجراحات اللازمة للمصابين، وتوفير العلاج اللازم لهم سعياً لدعم الإمكانات الطبية، وتمكين المستشفيات والمراكز الطبية من سرعة التعامل مع الحالات التي تحتاج إلى رعاية أو تدخل جراحي عاجل.

وبتوجيهات صاحب السمو الشيخ محمد بن زايد آل نهيان، ومتابعة سمو الشيخ حمدان بن زايد آل نهيان، ممثل الحاكم في منطقة الظفرة، رئيس هيئة الهلال الأحمر الإماراتي، تقدم الإمارات مساعدات إنسانية عاجلة للمتأثرين من انفجار مرفأ بيروت في لبنان، تتضمن أدوية ومعدات طبية، ومكملات غذائية للأطفال، إضافة إلى مواد ضرورية أخرى.

وأكملت هيئة الهلال الأحمر الإماراتي، استعداداتها لتنفيذ توجيهات القيادة الرشيدة، وتوفير المساعدات وإرسالها على وجه السرعة إلى بيروت عبر طائرة مساعدات، وأكدت الهيئة أن توجيهات القيادة الرشيدة تجسد اهتمامها بتداعيات الكارثة الإنسانية التي حلت بالأشقاء في لبنان، وتضامنها اللامحدود مع الضحايا والمصابين.

وقالت الهيئة إنه سيتم التركيز في هذه المرحلة على المستلزمات الطبية لتعزيز

له تاريخه الكبير والإحافل في منطقتنا. لبنان كان دوماً أرضاً للحضارة والإبداع والإنجاز. الشعب اللبناني الشقيق كان دوماً نموذجاً في تقديم كل ما هو خير وكل ما هو مبدع ومنجز. وبالتالي، كلنا نقف مع لبنان، ورأيتم حجم المشاعر التي تعكس مكانة لبنان وتعكس احترام لبنان، وأكد الصفدي «في المملكة الأردنية الهاشمية كنا دائماً إلى جانب لبنان وشعبه، وسنبقى دائماً إلى جانب لبنان وشعبه، لأن أمن لبنان وعافية لبنان هو جزء من عافية المنطقة برمتها.

الإمارات.. تضامن لا محدود



وجّه صاحب السمو الشيخ محمد بن راشد آل مكتوم، نائب رئيس الدولة رئيس مجلس الوزراء حاكم دبي، بإرسال مساعدات طبية عاجلة إلى الشعب اللبناني تشمل أدوية وإمدادات طبية، كما وجّه صاحب السمو الشيخ محمد بن زايد آل نهيان، ولي عهد أبوظبي نائب القائد الأعلى للقوات المسلحة، بإرسال مساعدات إنسانية عاجلة للمتأثرين من انفجار مرفأ بيروت في لبنان، تتضمن أدوية ومعدات طبية، ومكملات غذائية للأطفال، إضافة إلى مواد ضرورية أخرى.

وبناءً على توجيهات صاحب السمو الشيخ محمد بن راشد آل مكتوم، أرسلت دولة الإمارات مساعدات طبية عاجلة إلى الشعب اللبناني تشمل أدوية وإمدادات طبية، وذلك في إطار التضامن مع الشعب اللبناني الشقيق في المحنة التي آلت به جراء الانفجارات العنيفة التي شهدتها العاصمة اللبنانية بيروت.

وتأتي هذه المساعدات الطبية المقدمة من دولة الإمارات، ممثلة بوزارة الصحة ووقاية المجتمع ومن منظمة الصحة العالمية والاتحاد الدولي لجمعيات الصليب الأحمر والهلال الأحمر، في إطار الاستجابة للتخفيف من آثار الحوادث الأليم، وتعزيز جهود الكوادر الطبية في إنقاذ الجرحى، حيث تم إرسال نحو 30 طناً من الإمدادات الطبية التي تم شحنها

الاحتياجات الإنسانية الضرورية الناتجة جراء انفجار مرفأ بيروت، بالتنسيق مع سفارة خادم الحرمين الشريفين في بيروت، وفرع المركز بلبنان.

من العراق إلى لبنان.. أطباء ومساعدات طبية ووقود



وصل إلى لبنان عدد من الأطباء العراقيين، للمساعدة في معالجة جرحى الانفجار الضخم الذي ضرب مرفأ بيروت، وفقما ذكرت وكالة الأنباء العراقية (واع).

وأعلن وزير النفط العراقي إحسان عبد الجبار، الذي يرأس وفد بلاده إلى لبنان، أن 15 طبيباً عراقياً من اختصاصات جراحية مختلفة وصلوا إلى بيروت ضمن الوفد، وشرعوا بالقيام بمهامهم.

وأشار الوزير العراقي إلى أن بغداد أرسلت أيضاً دفعات من زيت الغاز إلى بيروت، وهو وقود سائل يستخدم في محركات الديزل، من أجل مساعدة البلاد التي تمر بأزمة غير مسبوقة. وأضاف أن «هنالك دفعات قادمة من زيت الغاز إلى بيروت»، مؤكداً جاهزية العراق لتوفير الوقود الثقيل الفائض عن الحاجة المحلية، وإرساله إلى لبنان وفق عقود تبرم لاحقاً.

وقال عبد الجبار لوكالة الأنباء العراقية: «بتوجيه من رئيس الوزراء مصطفى الكاظمي، فإن الحكومة العراقية ملتزمة بأن تكون عوناً للبنان في هذه الأزمة العصبية».

وأكد الكاظمي في اتصال مع نظيره اللبناني حسان دياب، أن بغداد «لن تتأخر عن الوقوف مع لبنان في هذه المحنة»، مشيراً إلى أن الحكومة العراقية قررت إرسال طائرة محملة بالمساعدات الطبية العاجلة إلى لبنان.

الكامل مع لبنان في هذه المحنة المؤلمة. المملكة العربية السعودية من أوائل من قدم مساعدات عاجلة للبنان



قال وزير الخارجية السعودي، خلال مشاركته في المؤتمر الدولي لدعم لبنان، إن المملكة من أوائل الدول التي قدمت مساعدات إنسانية عاجلة عبر مركز الملك سلمان للإغاثة والأعمال الإنسانية.

وذكرت وزارة الخارجية السعودية على تويتر نقلاً عن وزير الخارجية فيصل بن فرحان خلال المؤتمر الدولي لدعم لبنان، تأكيداً ووقوف المملكة مع لبنان الشقيق وأهمية إجراء تحقيق شفاف ومستقل لكشف الأسباب التي أدت إلى الانفجار المروع.

ووصلت إلى العاصمة اللبنانية بيروت، رابع طائرة ضمن الجسر الجوي السعودي الذي يسيّره مركز الملك سلمان للإغاثة والأعمال الإنسانية، لمساعدة المتضررين من انفجار مرفأ بيروت، وذلك إنفاذاً للتوجيهات الكريمة من خادم الحرمين الشريفين الملك سلمان بن عبد العزيز آل سعود.

وتحمل الطائرة التي حطت في مطار رفيق الحريري الدولي ببيروت، مساعدات عاجلة تزن 90 طناً تشمل على الأدوية، وأجهزة علاج الحروق، والمحاليل الطبية والكمامات، والقفازات والمعقمات، والخيوط الجراحية، والسلال الغذائية والدقيق والتمور، والمواد الإيوائية مثل الخيم والبطانيات والفرش والأواني. وبحسب وكالة الأنباء السعودية «واس»، فإن إجمالي ما تم إيصاله من مواد وأجهزة طبية متنوعة ومواد غذائية ومستلزمات إيوائية عبر الجسر الجوي السعودي منذ انطلاقه حتى اليوم، 290 طناً تم نقلها عبر أربع طائرات.

وتم تأمين تلك المساعدات بناء على دراسة

والإنسانية العاجلة تضامناً مع لبنان إثر انفجار مرفأ بيروت، وقال وزير الدفاع التونسي عماد الحزقي - في تصريح أوردته وكالة (تونس إفريقيا) للأنباء - إنه تواصل مع نظيرته اللبنانية، التي أعربت عن تقديرها للمجهود الإغاثي التونسي في هذا الظرف، مؤكداً له عدم وجود حاجة لإيفاد مصابين للعلاج بتونس.

بدوره، أعرب مستشار رئيس الجمهورية التونسي المكلف بالشؤون الدبلوماسية عثمان الجرندي، عن استعداد تونس رئاسة وشعباً لمواصلة التضامن مع الشعب اللبناني، مؤكداً أن طبيعة المساعدات الموجهة إلى الجانب اللبناني تمت بالتنسيق التام مع السلطات اللبنانية. وعقد الرئيس التونسي قيس سعيد اجتماعاً في قصر قرطاج مع وزراء الدفاع والشؤون الاجتماعية والصحة بالنيابة لبحث سبل دعم تونس للشعب اللبناني بعد هذا الحادث الأليم، وأمر بأن يتم على وجه السرعة إرسال طائرتين عسكريتين محملتين بالمساعدات الغذائية والأدوية والمستلزمات الطبية ووفد طبي لدعم الشعب اللبناني والمساهمة في إسعاف الجرحى والمصابين.

الجزائر ترسل 4 طائرات مساعدات إنسانية إلى لبنان



الجزائر أرسلت أربع طائرات إلى لبنان تحمل مساعدات إنسانية وفرقا طبية ورجال إطفاء وأغذية ومواد بناء، لمساعدة لبنان على إزالة آثار انفجار بيروت. وجاء في بيان لرئاسة الجمهورية، الذي نشر عقب اتصال بين الرئيسين الجزائري عبد المجيد تبون واللبناني ميشال عون: «تستعد أربع طائرات جزائرية للإقلاع باتجاه العاصمة بيروت».

وحملت الطائرات أطقماً من الأطباء والجراحين ورجال الحماية المدنية ومواد طبية وصيدلانية ومواد غذائية وخياماً وأغطية.

وأكد تبون لنظيره اللبناني تضامناً من الجزائر

على مدى أكثر من أسبوع، وحطت طائرتا القوة الجوية الكويتية حمولتهما المقدرة بأكثر من 10 أطنان في مطار رفيق الحريري الدولي ناقلة مساعدات غذائية وطبية كتب عليها جملة معبرة تقول «انتو اهلنا وهذا واجبنا».

واستقبل الطائرات على ارض المطار المستشار في سفارة الكويت لدى لبنان عبد الله الشاهين مع اركان السفارة وممثل عن قائد الجيش اللبناني ورئيس بعثة الهلال الأحمر الكويتي في لبنان الدكتور مساعد العنزي.

من جهته توجه ممثل قائد الجيش اللبناني في تصريح لـ «كونا» بالشكر الى الكويت قائلاً: «نشكر الكويت جزيل الشكر السباقة في حجم المساعدات وسرعة وصولها الى لبنان». ولفت الى ان «هذه المساعدات تساعد اللبنانيين معنوياً ومادياً على تخطي المحنة بأسرع ما يكون».

وأشارت وكالة «كونا» الى ان «الكويت كانت سارعت بإقامة جسر جوي اغاثي فور وقوع الانفجار الضخم في مرفأ بيروت في الرابع من الجاري الذي الحق اضراراً بالغة في مناطق كثيرة من العاصمة اللبنانية بيروت حيث كانت طائرتا القوة الجوية الكويتية اول طائرتا مساعدات عربية واجنبية تطأ ارض بيروت».

مصر ترسل مساعدات عاجلة الى لبنان



بتوجيه من فخامة الرئيس عبد الفتاح السيسي، تم إرسال مساعدات طبية وغذائية عاجلة إلى الشعب اللبناني. وأعلنت وسائل الإعلام المصرية أن المستشفى الميداني المصري في بيروت يعمل على استقبال الحالات المصابة جراء انفجار بيروت الضخم.

إضافة إلى جمع تبرعات ضمن حملة «لبنان في قلوبنا»، بلغت أكثر من 18 مليون دولار.

وقدم الشيخ تميم مساهمة من بلاده إلى لبنان تقدر بـ 50 مليون دولار، أعلنتها خلال مؤتمر المانحين المخصص للبنان، في 9 أغسطس 2020.

وأكد الشيخ محمد بن عبد الرحمن آل ثاني، خلال زيارة لبنان، «تضامن دولة قطر حكومة وشعباً مع لبنان، وموقفها الثابت تجاه الشعب اللبناني الشقيق»، مبيّناً: «لدينا تصوّر للإنقاذ الاقتصادي للبنان، ولكن هناك حاجة للاستقرار، وندعو الأطراف السياسية لوضع مصلحة الشعب اللبناني فوق كل الاعتبارات».

وزير خارجية قطر قال: إن «زيارتنا اليوم تأتي ولبنان الشقيق يمر في وضع حرج، أتيت لنقل تعازي أمير دولة قطر والشعب القطري إلى أسر ضحايا هذا الانفجار، وهذا الحدث الجلل الذي هزنا جميعاً، ونتمنى الشفاء العاجل لكل المصابين والمتضررين، فترجع الأمور بإذن الله إلى طبيعتها».

وأضاف: «توجيهات سمو الأمير واضحة بدراسة المشاريع المتضررة جراء هذا الانفجار. نحن على وشك الانتهاء من دراسة إعادة إعمار المدارس الحكومية بالشراكة مع اليونيسف، وبإعادة تأهيل بعض المستشفيات المتضررة. طبعاً كانت هناك خطة من قبل دولة قطر قبل هذا الحدث للنظر في إمكانية مساعدة أشقائنا الشعب اللبناني لتجاوز الأزمة الاقتصادية، ولدينا تصورات سيتم بحثها مع الحكومة اللبنانية».

الجسر الجوي الكويتي



واصل الجسر الجوي الكويتي نقل الاحتياجات الاغاثية والانسانية للبنان

جسر جوي لنقل مساعدات سلطنة عمان



سلطنة عُمان سارعت الى تقديم المساعدات إلى لبنان، في إطار دورها الإنساني لمد يد العون للدول الصديقة والشقيقة، وتشمل هذه الدفعة 15 نوعاً من المواد الغذائية المتنوعة، تزن 28 طناً، وتم نقلها على متن رحلتين جويتين من سلاح الجو السلطاني.

وتأتى هذه المساعدات بناء على توجيهات السلطان هيثم بن طارق سلطان عُمان، لتبرهن على القيم العُمانية الأصيلة، وفي مقدمتها التسامح وخلق مناخات تعايش بين مختلف الدول، وقد تم تمويل تلك المساعدات من التبرعات الأهلية ضمن حملة مساندة لبنان في أزمتها الحالية من جراء الانفجار الذي شهدته مرفأ بيروت البحري.

قطر ترسل مساعدات فورية إلى لبنان



كانت قطر من الدول العربية الأولى التي أرسلت مساعدات فورية إلى لبنان، ضمت مستشفيات ميدانية، وذلك بعد اتصال مباشر من أمير قطر، الشيخ تميم بن حمد آل ثاني، مع الرئيس اللبناني ميشال عون.

وتتالت المساعدات القطرية إلى لبنان؛ حيث شاركت مؤسسات خيرية قطرية، إضافة إلى الهلال الأحمر القطري، في تقديم مساعدات طبية وغذائية للمدنيين،

مساهمة بلاده بمبلغ 50 مليون دولار لمساعدة لبنان ومواجهة الأزمة التي يعيشها؛ مناشدا المجتمع الدولي بتقديم مساعدات مالية عاجلة.

- الكويت: أوردت وكالة الأنباء (كونا)، استعداد الكويت لتقديم دعم للبنان، بالتزامات سابقة على الصندوق الكويتي للتنمية يعاد تخصيصها، بقيمة 30 مليون دولار، يضاف لها مساعدات طبية وغذائية بقيمة 11 مليون دولار.

- ألمانيا: أعلن وزير الخارجية هايكو ماس، أن بلاده ستقدم دعماً إضافياً إلى لبنان بقيمة 20 مليون يورو (23.4 مليون دولار) إلى جانب 11 مليون دولار أعلنت عنها خلال وقت سابق الأحد، تخصص لدعم الاحتياجات الطارئة في البلاد.

- المملكة المتحدة: تعهدت بتقديم حزمة مساعدات بقيمة 20 مليون جنيه استرليني (26 مليون دولار) لبيروت، لمساعدة المتضررين من انفجار المرفأ. - المفوضية الأوروبية: رفعت المفوضية، الأحد، مساعداتها المالية العاجلة الموجهة للبنان، إلى 63 مليون يورو (73.71 مليون دولار) مقارنة مع 33 مليوناً كانت أعلنت عنها الجمعة، بهدف تخفيف الاحتياجات الطارئة للبلد العربي.

وقدمت بلدان مثل فرنسا والأردن والسعودية والولايات المتحدة، مساعدات طارئة للبنان بقيم متفاوتة، تمثلت بإقامة جسور جوية للعاصمة بيروت، لنقل مساعدات صحية وإغاثية وكودار طبية، لمساعدة المتضررين.

وفي 4 أغسطس/آب الماضي، قضت العاصمة اللبنانية ليلية دامية، جراء انفجار ضخم في مرفأ بيروت، خلف 158 قتيلًا وأكثر من 6 آلاف جريح، ومئات المفقودين، بحسب أرقام رسمية غير نهائية.

ويزيد انفجار بيروت من أوجاع بلد يعاني منذ أشهر، تداعيات أزمة اقتصادية قاسية، واستقطاباً سياسياً حاداً، في مشهد تتداخل فيه أطراف إقليمية ودولية.

موريتانيا تساعد لبنان بـ 12 طناً من المواد الغذائية



بدورها الجمهورية الإسلامية الموريتانية بادرت الى تقديم مساعدة للبنان متمثلة في طائرتين محمليتين بـ 12 طناً من المواد الغذائية لـ«مساعدة الشعب اللبناني الشقيق بعد حادث الانفجار الأليم ببيروت»، وفق ما أوردته وكالة الأنباء الموريتانية.

وأشرف على تسليم هذه المساعدات بالعاصمة اللبنانية بيروت وفد برئاسة مدير إدارة العالم العربي بالمديرية العامة للتعاون الثنائي بوزارة الشؤون الخارجية والتعاون والموريتانيين في الخارج والمدير العام المساعد للمراسم.

دول عربية وأجنبية تتعهد بنحو 300 مليون دولار للبنان

أعلنت بلدان عربية وأجنبية عن مساعدات مالية وعينية طارئة، إلى لبنان بأكثر من 295 مليون دولار، لتخفيف الأضرار الإنسانية الطارئة التي تواجهها البلاد، عقب تعرض أكبر مرافئها إلى انفجار أتى على مناطق واسعة من العاصمة بيروت. وقالت الرئاسة الفرنسية في بيان، إن القيمة الإجمالية «للمساعدة العاجلة» المقدمة إلى لبنان، تبلغ 252.7 مليون يورو (295 مليون دولار).

يأتي ذلك، مع إطلاق فرنسا خلال وقت سابق، مؤتمراً عاجلاً للمانحين، بمشاركة الولايات المتحدة ودول عربية والاتحاد الأوروبي، لحشد دعم مالي وعيني للبنان. وفي بيان لها، قالت الأمم المتحدة، إن لبنان بحاجة إلى مساعدات طارئة بقيمة 117 مليون دولار، لمواجهة التبعات الناجمة عن انفجار مرفأ بيروت.

- فرنسا: أعلنت عن تقديم 30 مليون يورو (35.1 مليون دولار) بهدف توفير المساعدات الطارئة للبنان.

- قطر: أعلن الأمير تميم بن حمد

وقالت الخارجية المصرية إن المستشفى الميداني المصري في بيروت يقدم كل المساعدة الممكنة، حيث استقبل عدداً من الحالات، كما أجريت الاتصالات للتعرف من الجانب اللبناني على احتياجاته لتقديمها.

المغرب يرسل مساعدات طبية وإنسانية عاجلة للبنان



أرسلت السلطات المغربية مساعدة طبية وإنسانية عاجلة للبنان، على إثر انفجار المرفع الذي وقع في مرفأ بيروت، خلفاً العديد من الضحايا وخسائر مادية جسيمة.

جاءت الخطوة تنفيذاً لتعليمات العاهل المغربي الملك محمد السادس، التي أمر فيها بـ«إرسال وإقامة مستشفى عسكري ميداني ببيروت بهدف تقديم العلاجات الطبية العاجلة للسكان المصابين في هذا الحادث».

ويتكون المستشفى الميداني من 100 شخص، من ضمنهم 14 طبيباً من تخصصات مختلفة، وممرضون متخصصون وعناصر للدعم، وفق ما أوردته وكالة الأنباء المغربية الرسمية.

وأكدت أن المستشفى العسكري يشتمل على «جناح للعمليات، ووحدات للاستشفاء، والفحص بالأشعة، والتعقيم، ومختبر وصيدلية»، كما تضم المساعدة الطبية والإنسانية كميات من «الأدوية للإسعافات الأولية و مواد غذائية وخيام وأغطية لإيواء ضحايا الفاجعة».

كما تضمنت المساعدات المغربية للبنان أدوات طبية للوقاية من «كوفيد-19» لا سيما كمادات واقية، وأقنعة، وأغطية الرأس، وسترات طبية، بالإضافة إلى مطهرات كحولية».

التنسيق المدني-العسكري وضرورة تحسين التعاون

لفهم وتقدير احتياجات ومتطلبات الآخر. ويجب أن ندرك أن الجيش هو شريك وعميل لإدارة الحركة الجوية، ويجب أن يكون الهدف هو تخطيط نهج يريح فيه الجميع.

فيقبل فكرة الشفافية في تبادل المعلومات والثقة كلبنات أساسية للتعاون المدني العسكري، فإن العنصر الأساسي الثاني المتبقي هو الإطار القانوني الذي يجب أن تضعه الدول. فيجب تحديد الترتيبات التعاونية المدنية والعسكرية من خلال تشريعات تمكينية ومجموعة من اللوائح التي تنص على الأدوار والحقوق والمسؤوليات الخاصة بكل منها. كما ينبغي للدول أن تتناول التعاون المدني العسكري من منظور إقليمي، وليس مجرد منظور وطني. ففي مناطق المجال الجوي المجزأة بشكل كبير والتي تتسم بوجود جيوب من النشاط المكثف، لا يمكن تحقيق المكاسب من اتباع نهج أكثر مرونة في استخدام المجال الجوي بكامله إلا من خلال تبني منظور إقليمي. ويشتمل الإطار المؤسسي لتحقيق تلك الغاية على وضع السياسات والتشريعات والتنظيمات، فضلاً عن الترتيبات التشغيلية وتنظيم علاقات العمل على أرض الواقع.

وتؤمن المنظمة العربية للطيران المدني بإمكانية تحقيق تقدم كبير من خلال مراعاة مبادئ الشفافية وتبادل المعلومات، وإنشاء الإطار القانوني للتعاون المدني - العسكري، واعتماد نهج إقليمي في مناطق المجال الجوي المجزأة بشكل كبير.

وبتواجد هذه الأسس، يمكن للدول أن تتعلم من أفضل الممارسات في الصناعة وأن تصمم ترتيباتها الخاصة لتأسيس تعاون ناجح. وتتطلب الظروف التي تختص بها كل منطقة نهج دولة فريد، غير أنه صحيح أيضاً أن الصناعة ككل سوف تستفيد من توسيع نطاق أفضل الممارسات.

تم تضمين تقاسم المجال الجوي بين المدنيين والعسكريين في رؤية المنظمة الدولية للطيران المدني، لنظام إدارة الحركة الجوية متكامل ومتسق وقابل للتشغيل البيئي على الصعيد العالمي، على النحو المشار إليه في المفهوم التشغيلي العالمي لإدارة الحركة الجوية وفي الخطة العالمية للملاحة الجوية.

ويعد المجال الجوي مورد محدود مشترك لكل من المستخدمين المدنيين والعسكريين. فهدفنا اليوم يتمثل في إمكانية فتح المجال الجوي المخصص، عندما لا يتم استخدامه للغرض المقصود منه في الأصل، وتمكين جميع المستخدمين من الاستفادة منه وفقاً لاحتياجاتهم دون إعاقة المهمات أو العمليات العسكرية.

لقد أصبح التعاون المدني العسكري أكثر أهمية في مجال الطيران اليوم، لأن استمرار النمو السريع في الحركة الجوية المدنية ضاعف الضغط على موارد المجال الجوي المحدودة. وبالإضافة إلى ذلك، فإن تلك المناطق التي تشهد نمواً كبيراً في حركة المرور تواجه أكبر التحديات، وبالتالي ستستفيد أكثر من زيادة التعاون المدني العسكري.

ويكمن مفتاح التعاون الناجح في ترسيخ الثقة والشفافية من جميع الجوانب. فيجب فهم وإقرار احتياجات ومتطلبات مستخدمي المجال الجوي المدنيين والعسكريين بشكل كامل. فلا يمكن التعامل مع الحركة الجوية العسكرية الموجهة نحو المهام والحركة الجوية المدنية الموجهة نحو القدرات بسلاسة ووفقاً للمتطلبات إلا من خلال التعاون المتبادل. ويمكن للدول أن تلعب دوراً أساسياً في تطوير الإطار الذي يمكن من خلاله صياغة الاحتياجات والمتطلبات وتحقيق التوازن بينها.

لا يوجد حل «مقاس واحد يناسب الجميع»، فجل الحلول مبنية على فرضية أساسية



بقلم/ المهندس محمد رجب

أدى ارتفاع في التهديدات الداخلية والخارجية لمجتمعنا والذي جد مؤخراً إلى تغيير طريقة تفكير الناس بشأن السلامة الشخصية وكذلك الحدود. وباعتبار منظومة الطيران محركاً قوياً للنمو الاقتصادي في الدول الأعضاء للمنظمة العربية للطيران المدني، يجب الحفاظ عليها وتحديثها وحمايتها من أي تهديد محتمل. وفي الوقت نفسه، تعتبر حماية الركاب الذين يسافرون في المجال الجوي ضرورة أساسية لأن السلامة والأمن يبقيان الهدفان الأسمى.

فمن الواضح أن زيادة حركة المرور المدنية تتطلب ترتيبات تنسيق مدني - عسكري جيدة والذي يمكنها استيعاب ليس فحسب تلك الحركة ولكن أيضاً المتطلبات العسكرية داخل المجال الجوي للدول الأعضاء للمنظمة العربية للطيران المدني.

فمن جانب الطيران المدني، سوف يمكن ذلك من تلبية متطلبات نظام النقل الجوي بشكل أكثر أماناً وفعالية، واستيعاب حركة المرور المتزايدة.

ومن المنظور العسكري، فإنه سوف يلبي متطلبات المهمات العسكرية بأمان وفعالية.

« هنا والآن » خطر البث اللحظي على قطاع الطيران

التقارير إلى أن المسافرين الرقميين سيُشكلون 68% من إجمالي المسافرين 2025م، وسيكون مقدورهم إدارة شؤون رحلاتهم باستخدام هواتفهم النقالة، هذه النقلة الديموغرافية وإن كانت هامة لكنها تتطلب مستويات متقدمة من الأتمتة والتحول الرقمي وصولاً للقُدرة على التحكم بكل خطوة كتتبع الأمتعة ومواقعها فضلاً عن تطلعاتهم إلى أن تكون جميع المراحل في رحلتهم مشمولة في تجربة موحدة عبر كافة المطارات وشركات الطيران ونقاط مراقبة الحدود وغيرها من وسائط النقل، منذ لحظة مغادرتهم منازلهم وصولاً إلى وجهتهم المنشودة.

هذا الوضع يرفع من نسبة المخاطرة لأن فرضية الأخطاء موجودة ونسبة تصويرها عالية فضلاً عن نشرها ثم تداولها وصولاً للترند إذا كان المطار سيء الحظ، وبعيداً عن الجانب الأمني الملاحظ كثرة وانتشار مقاطع الفيديو بقطبيها السلبي والإيجابي داخل المطارات والطائرات نظراً للسياسات المتبعة في جعل المطار جزءاً من النسيج الاقتصادي المدني والتشريعات التي تحاول جعل تجربة السفر سهلة ومريحة ليُشعر المسافر بالسعادة منذ بداية تفكيره بالسفر حتى وصوله للوجهة المقصودة.

تطبيقات التعقب الملاحي

يستطيع ملايين البشر تعقب الرحلات الجوية عن طريق مزودي خدمات جمع البيانات من مصادر متعددة، هذه الخدمات يمكن تقديمها في تطبيقات متعددة وبلغات شتى تعرض مسارات الرحلات والوجهات وتفاصيل أكثر عن أرقام الرحلات وأنواع الطائرات وإذا أصدرت الطائرة نداء ملاحى « رمز استغاثة » فإن هذا يعني إعلان حالة طوارئ ومن هنا يمكن للجميع بما فيهم الجماهير سماع دوي الحدث على الأرض كما بدأ على نداءات الاستغاثة، وهنا إشكالية للقائمين على الاتصال في المطارات وحتى الطائرات في كيفية التعامل مع نداء استغاثة قد يتحول إلى كارثة وقد يتحول، وكيف يمكن إدارة الوضع الجماهير داخل منصات التواصل فيما لو تحول النداء إلى موضوع عام.

الذكاء الاصطناعي: التفوق الاتصالي في تنامي مستمر يتزامن ذلك مع وجود هواتف

فردية وفجأة تتحول لقضية رأي عام برغم تكرارها في الحياة اليومية، ومصدر الخطورة أنها سلاح فتاك أصبح بأيدي الجماهير بعدما تملكته وسائل الإعلام وتحول إلى البث المباشر العشوائي غير المنظم فانعدمت المنهجية المنفعية التي تقدمها وسائل الإعلام لخدمة اجندتها وصارت أجندة الجماهير هي المسيطرة والتي تدير المشهد بدلاً من وسائل الإعلام.

وممكن الخطر من زاويتين الأولى على مقدمي الخدمات العامة وستحدث عن المطارات والطائرات فيوصفهم عرضة لمخاطر التوثيق اللحظي والثانية على وسائل الإعلام التي سُحب منها قوة كانت محتكرة، لذا ستلقي هذه المقالة الضوء على أبرز التحديات التي تواجه القائمين على الاتصال في قطاع الطيران بشكل عام وتشخيص الوضع الراهن وما يمكن عمله تجاه ذلك، ومن أول التحديات:

المسافر الرقمي: كمية الأوراق التي كان يحملها المسافر سابقاً تفني عن تفاصيل حجم التغير الحاصل في طبيعة السفر الحالية وسهولة الوصول حتى مقعد الطائرة بأريحية وسرعة، هذه التغيرات مهمة في عالم السفر وتحفز القطاع للمزيد من التطور وزيادة الرغبة في التنقل الجوي، ولكن على سلطات الطيران والقطاع بشكل عام إدراك أن المسافرين اليوم هم بمثابة روبوتات رقمية تسير على الأرض، صحيح أنها تسعى كما يسعى البشر لكن تحكم وفق حكم الآخرين وتحلل وتقرأ وتسمع بواسطة قناعات مستخدمي آخرين، فقد تختار أحد متاجر القهوة في المطار بناء على توصيات فوغل أو تطبيقات التقييم المعدة لهذا الغرض وهي بالعشرات، كذلك سيعرف المسافر أن رحلته ستأخر لأنه يتتبع مسار الرحلة عبر تقنية متتبع خرائط الملاحة الجوية، فضلاً عن تصوير كل شيء داخل المطار والطائرة وعلى القائمين بالاتصال وضع ذلك في الاعتبار فالتجمعات المكتظة مكان مغر للتوثيق ولكن أرض خصبة للأزمات.

جائحة كورونا دفعت أكثر باتجاه المسافر الرقمي واستخدام البديل الإلكتروني وتشير



إبراهيم الروساء
مستشار إعلامي

في نفس اللحظة التي كان يسمع كابتن طائرة شركة ساوث وست إيرلاينز دوي انفجار المحرك الأيسر وهو يطير في الجو كان العالم بأسره يشاهد الحادث حيا على الهواء عبر بث فيسبوك لايف. الطائرة التي كانت قادمة من نيويورك إلى فيلادلفيا الأمريكية هبطت على المنصات الاجتماعية قبل أن تصل للأرض ونزل الخبر انفجار في وسائل الإعلام أسرع من نزول الركاب، بيد أن الأكثر دهشة أن تسبق عواجل وكالة رويترز خراطيم شاحنات الإطفاء التي مُدّت للتو لإنقاذ ما يمكن إنقاذه لهذه الطائرة المعطوبة بدنياً والمنكوبة اتصالياً.

جاء ذلك بعد أن وثق أحد ركاب الطائرة الحادثة فور تدلي علب الأوكسجين من سقف الطائرة التي كانت تبث خدمة (Wi-Fi) وتابعته وسائل الإعلام وأخذت تتقل عنه بوصفه أحد شهود العيان وعلى الرغم من هول القصة اتصالياً والفتازيا المخرجة بطريقة عفوية والتي بدت من الوهلة الأولى أنها أعمال هوليوودية إلا أن الخسائر على الأرض أقل من مستوى الحدث في الإعلام.

هذه الحالة الاتصالية المثيرة للجدل لفتت الانتباه إلى خطورة منصات البث اللحظي على مقدمي الخدمات وألقت بالضوء على ظواهر اتصالية مقلقة تحديداً في الأماكن الأكثر ازدحاماً التي تشهد حوادث عادية

أن المطار استمر بالعمل دون توقف بفضل الأنظمة البديلة والنظام الأمني المعزز بعد أن أعلن المطار على صفحته في فيسبوك تعرضه إلى هجوم استهدف أنظمة المعلوماتية، ما سيجعل مجال الملاحة الجوية عرضة لدرجة أكبر من المخاطر، كالإرهاب الذي يستهدف الأنظمة الجوية والطائرات.

مع الأجيال الرقمية الجديدة بات يتعين على الجهات والمؤسسات والأفراد مواكبة التحديات السيبرانية، فلم يعد يقتصر الأمر على منصات البث المباشر التي وإن تحولت جبهة أزمة محتملة في ضوء الفضاء المفتوح ولهفة الجماهير للتدفقات المباشرة والآنية إلا أن التحدي الأكبر الذي يواجهه الصناعة هو الأجيال المتطورة من الاعتداءات السيبرانية الآخذة في التوسع وهي التي تستهدف أنظمة عمل الطائرات والملاحة الجوية.

التقارير الصادرة عن المنظمات المختصة تشير إلى وجود نقص في التواصل بين المنظمات الخاصة والعامية فيما يتعلق بالمخاطر المرتبطة وبالذات الأمن السيبراني إضافة إلى غياب التنسيق بين شركات الطيران ووسائل الإعلام في حالة وقوع حوادث للطائرات أو هجمات سيبرانية ووجود حاجة لزيادة تنظيم قواعد العمل والضوابط المتعلقة بالأمن السيبراني للملاحة الجوية، يأتي ذلك وسط توسع سيطرة التقنيات التكنولوجية على قطاع الطيران؛ من أجل تطوير أنظمة عمل الطائرات، وخلق أنظمة صيانة لاسلكية لها، فضلا عن ربط أنظمة المعلومات الخاصة بها بالأقمار الصناعية والإنترنت، وجعلها أكثر رفاهية وراحة للركاب.

التطور الهائل الذي لحق بتطبيقات الاتصال كان أسرع من قدرة مقدمي الخدمات على التعاطي معه اتصاليا في الأزمة، وخصوصا مقدمي خدمات النقل الجوي وعلى الرغم من أن قطاع الطيران أحد أكثر المستفيدين من التقنيات الحديثة إلا أنها أيضا خلقت أزمة في أن واحد، وفي تناقض سريع على المشهد الذي يحتاج إلى تكييف وتوائم حتى تعمل الاستراتيجيات التقنية والاتصالية على طريق واحد يمكن من خلاله تحقيق الحد الأعلى من الفائدة والمحافظة على الحد الأدنى من السمعة عند الكوارث لا سمح الله.

وزرع فوبيا السفر الجوي لدى النشء. إن الكوارث التي تخلف وفيات جماعية تحتاج إلى ما هو أكثر من اتصال داخل القطاع بل رفع مستوى الاتصال إلى درجة كبار المسؤولين في الحكومة من أجل زيادة التوضيح ولعب دور أكثر بروزاً في الاستجابة السريعة والتعامل مع الأحداث واعتبار تغيير العلامة التجارية أحد الأنشطة الاتصالية للدلالة على احترام المسألة وهذا يشمل حسابات التواصل الاجتماعية والموقع الإلكتروني، من المهم أن يكون التحديث آني ولحظي يشمل روابط للبيانات والمعلومات.

الشركات الصغيرة: أعلنت منظمة الطيران المدني الدولي (إيكاو) توقعاتها بارتفاع حركة المسافرين الجوية من ثلاثة مليارات راكب إلى الضعف بحلول عام 2030م، من حيث الشكل هذا أمر جيد، لكن من النواحي الاتصالية فإنه يحتاج إلى استعداد بالغ الكثافة والتركيز فالحوادث لا تتركز إلا بعين واحدة لذا هي لا تفرق بين دولة وأخرى أو بين طائرة عريضة البدن وأخرى صغيرة الحجم، فالطائرات التي تقل بشرا في مستوى واحد من أهمية وهنا تنشأ مشكلة عندما يدخل مضمار السوق شركات طيران صغيرة «اقتصادية» وتركز على رفع عدد الرحلات والمسافرين دون الاهتمام بإدارة الاتصال وبغض النظر عن المبررات الانفاقية فإنه من المعروف أن ميزانيات الاتصال هي أول البنود التي تصرف في شؤون أخرى عند الأزمات والواجب العكس، فالحوادث البسيطة والمسجلة لدى الشركات الصغيرة تحولت إلى كوارث بفضل الإدارة السيئة للأزمة الإعلامية، وهنا تزداد أهمية سلطات وإدارات الطيران في الدول لوضع استراتيجية الأزمات الإعلامية تكون خاصة بهذا القطاع وبالمنعنيين به وتون نافذة وقابلة للتطبيق ومعمدة من أعلى سلطة الطيران يؤثر على سمعة الدول قبل الشركات.

التهديد السيبراني: شكلت حادثة مطار اوديسا الدولي في اوكرانيا منعطفا خطيرا في حوادث الطيران الناشئة عن التقنية، وتحولت الأنظار إلى أثر الهجمات السيبرانية على قطاع الطيران المدني وقدرته الفائقة لشل الحركة الجوية في ثواني معدودة، صحيح

ذكية أكثر من سكان العام وفقاً للإحصاءات الرسمية فضلا عن القدرات الهائلة لتقنية الفايف جي وإمكانية تحميل كما هائل من البيانات في دقائق معدودة وهذا بحد ذاته يدفع باتجاه دعم البث المباشر وقصة تعويض راكب «يوناييتد إيرلاينز» المسحور ليست عنا ببعيد، إن البث المباشر هو وضع رقمي شديد المتعة وشديد الخطوة في آن واحد بوصفه بثا مباشرا ينطلق بلا مراقبة عبر منصات مفتوحة إلى فضاء مفتوح من دون أدنى اعتبار للمكاسب والخسائر، أما مصدر المتعة فرغبة الإنسان أن يتم وضعه في حدث هنا والآن، وهذا ما يميز النقل المباشر للأحداث عبر التلفاز ولهذا السبب نجد تفوق المنصات التي تقدم هذه الخدمة كتيك توك وسناب وتسابق المنصات القديمة لوضع هذه الميزة مثل خدمة بيرسكوب في تطبيق تويتر، إن ما يثير شهية المتلقين في تتبع النقل الحي المباشر وجود المؤثرات الطبيعية فالمصور في حادثة طائرة شركة ساوث وست إيرلاينز أخذ ينقل الأحداث بنفس مرتفع أحيانا ومتقطع في أحيان أخرى، وفي ذات الوقت مرعوب ينازع الأوكسجين انتزاعا من داخل القناع المتدلي فوق رأسه، وكتب على صفحته في فيسبوك وهو مازال في الجو «هناك خطب ما بطائرتنا.. يبدو أننا نهوي»، في الواقع أن المسافر ذاته لم يصدق أن مازال على قيد الحياة كان مذهولا وتوثيقه بمثابة التوديع والاستسلام للمصير المحتوم وكتب «اعتقد أنني أعيش آخر لحظات حياتي» ولكنه عاش لي شاهد نفسه متصدرا وسائل الإعلام العالمية في مشهد يعكس فرضية أن تكون منصات البث الناعم أحد طواحن السمعة لشركات الطيران وأن تكون مصدرا رئيسيا للأزمة.

شرعية الطيران: وصفت حادثة الطائرة الماليزية أنها من الحوادث الأكثر شناعة والتي لا تتسى، مما تطلب تدخل حكومي على نحو واسع. إن الأزمات من هذا النوع تؤدي القلق بشأن شرعية هذه المؤسسة في استخدام الأجواء والنقاش الأزموي على هذا المستوى أخذ في الاتساع إذا لم يتم استيعاب المشكلة في الوقت المناسب، تفاديا لعدة سيناريوهات محتملة منها إلحاق الرعب بقلوب البشر وإحجام الناس عن الطيران

انتعاش بطيء للطاقة الاستيعابية للبضائع والركاب عن اتحاد النقل الجوي الدولي

الطلب

ولدت ديناميكية الأسواق المحلية والطرق الأوروبية انتعاشاً عالمياً من حيث طلب الركاب مما أدى إلى تقليص معدل الانخفاض شهراً بعد شهر مقارنة بالعام السابق. ومن ناحية أخرى، استمر الطلب على الشحن الجوي في التحسن بنسبة 2.6% عن كل شهر وذلك بدعم من الصناعة التحويلية وعلى الرغم من أن هذا المعدل لا يزال أقل من التوقعات بسبب نقص في الطاقة الاستيعابية.

الطاقة الاستيعابية

استمرت الطاقة الاستيعابية من حيث عدد المقاعد في التحسن منذ شهر يونيو وذلك بسبب قيام شركات الطيران بتعزيز الطاقة الاستيعابية المحلية وداخل أوروبا، وسجلت الطاقة الاستيعابية للبضائع من جهة أخرى تحسناً بنسبة 3.2% في المائة شهرياً ومع ذلك، فقد انخفضت مقارنة بالعام الماضي بسبب نقص في عناصر الشحن المتاحة.

تأجيل تسليم الطائرات

شرعت جميع شركات الطيران في إعادة جدولة عمليات التسليم مع الشركات المصنعة العالمية لمواجهة انخفاض الطلب وعواقب الحجر العام حيث انه لا تزال 30 في المائة من الطائرات التجارية في المستودعات.

الاتجاهات الجانبية للركاب والبضائع

لم تتجاوز بعد الطاقة الاستيعابية للركاب المستويات المتوقعة على الرغم من قيام شركات الطيران بخفض الأسعار إلى حد كبير ويبقى تحفيز طلب الركاب رهين بقدرة شركات الطيران على استعادة ثقتهم بالسفر الجوي. وقد أظهرت معدلات المؤشرات الموسمية المتعلقة بالبضائع ارتفاعاً مكن من تسليط الضوء على مسألة عناصر الشحن المتاحة. ومن المتوقع أن تخف الضغوط التصاعدي والتنازلية على كلا الاتجاهين بمجرد بدء إعادة التشغيل الكامل.

الجوية والتي سجلت انخفاضاً بنسبة 89 في المائة باستثناء منطقة المحيط الهادئ التي يدعمها انتعاش السوق الصينية المحلية. وساعدت شحنات البضائع بعض شركات الطيران على التخفيف من الخسائر ولكنها لم تعوض الانخفاض العام من حيث سعة المقاعد والمداخيل المرتفعة. لذلك اضطرت شركات الطيران إلى خفض تكاليف التشغيل الخاصة بها الشيء الذي أدى إلى تقليص القوى العاملة من خلال مبادرات الإجازات غير المدفوعة الأجر وخفض مراكز النفقات الأخرى لتصل إلى 52 في المائة من تكاليف التشغيل المخفوفة مقابل 79 في المائة من الانخفاض في الإيرادات التشغيلية.

التدفقات النقدية

وبهدف التصدي لانخفاض مداخيلها، أجلت شركات الطيران تسليم الطائرات وأدخلت تخفيضات حادة في نفقاتها الإجمالية وبالرغم من ذلك اضطرت إلى الزيادة من تدفقاتها النقدية لتصل إلى 52 في المائة، مما سيؤدي إلى إنفاق سريع للإمدادات النقدية الحكومية لدعم صناعة الطيران.

تكاليف الوقود

عرفت أسعار الوقود لشهر أغسطس استقراراً مع انتعاش طفيف بسبب اضطرابات العرض لكن الطلب العالمي لا يزال غير مستقر. وعدلت منظمة الدول المصدرة للبترول توقعاتها للطلب العالمي لعام 2020 مؤكدة انخفاضاً تقديرياً قدره 9.5 برميل يومياً مقارنة بالعام الماضي.

العوائد العالمية

في أعقاب الانخفاض الحاد في عدد المسافرين الدوليين، ومع إعادة فتح الحدود وإطلاق رحلات العودة إلى الوطن عرف عدد المسافرين زيادة شهرية بنسبة 0.1 في المائة منذ يونيو مع تسجيل عائدات تذاكر الدرجة الأولى انخفاضاً حاداً. وعلى الصعيد العالمي، فإن عائدات الركاب لعام 2020 لا تزال أقل بنسبة 3.0 في المائة من مستويات عام 2019.

في أسوأ أداء مالي ربع سنوي وعلى الرغم من إجراءات خفض التكاليف، فقد ولدت خسائر شركات الطيران، والتي تفوق عليها الأداء الإيجابي لشهر أغسطس، والطلب الهش على الوقود وأسعاره المنخفضة، والانتعاش البطيء للطاقة الاستيعابية للبضائع والركاب، انخفاضاً في التدفق النقدي.

المؤشرات المالية أسهم شركات الطيران

لم تتمكن أسهم صناعة الطيران من الانتعاش بنفس وتيرة أسواق الأسهم الأخرى كونها واحدة من الصناعات الأكثر تضرراً من جائحة كوفيد 19. وتوقفت إعادة التشغيل بلا شك بسبب إجراءات الحجر الصحي التي فرضتها الدول، باستثناء فترة شهر أغسطس حيث سجل أداءً متفوقاً على نطاق أوسع لأسواق أسهم شركات الطيران، إذ عززت أرباح الاختبارات السريعة واللقاحات المحتملة أداء السوق. وقد سجلت شركات الطيران لمنطقة شمال أمريكا أفضل الأرقام حتى الساعة بناء على المساعدات المالية الحكومية المتوقعة لدعم مخزونها.

خسائر شركات الطيران

بلغت خسائر الربع الثاني أعلى مستوياتها وتجاوزت خسائر الصناعة السنوية الإجمالية لعام 2008. حيث سجلت منطقة أمريكا الشمالية أعلى صافي خسائر حتى الآن لتبقى التباينات بين المناطق واضحة. وقد ساعدت عائدات الشحن المرتفعة منطقة آسيا والمحيط الهادئ على تحقيق الأرباح في الربع الثاني بعد تسجيلها لخسائر مهمة خلال الربع الأول، لكن المنافسة في جميع أنحاء العالم قد تخفف من هذا الاتجاه وتتحدى المردودية.

إيرادات البضائع لتعويض خسائر الركاب

مع توقف الطائرات في جميع أنحاء العالم أصبح الربع الثاني من السنة الحالية أسوأ ربع من حيث عائدات ركاب الخطوط

Slow cargo and passenger capacity recovery

Source: IATA

Notwithstanding cost cutting measures, airlines losses have generated a cash flow decline in their worst quarterly financial performance, outweighed with a positive August month performance, fragile demand on fuel and its respective low prices and a slow cargo and passenger capacity recovery.

FINANCIAL INDICATORS

• Airline shares

-Being one of the industries strongly hit by the Covid 19 pandemic, airline stocks were not able to recover at the same pace as other equity markets. The restart was undoubtedly stalled by quarantine measures imposed by States, except for the month of August that registered a wider outperformance for airline equity markets, where the news of rapid testing and possible vaccines boosted market performance with North American Airlines registering best figures so far building on the possibility of government financial aid to support their stocks.

• Airline losses

- Quarter 2 losses were at their highest level and outpaced 2008 annual industry losses. Differences among regions are clear with the North American region registering the highest net losses so far. Higher Cargo yields helped the Asian Pacific region reach profitability in Q2 after the losses registered during Q1 but competition worldwide might mitigate this trend and challenge profitability.

• Cargo revenues to compensate passenger losses

- With worldwide aircrafts being grounded Q2 was so far the worst quarter in terms of airline passengers

revenues registering an 89 percent decline with the exception of the Pacific region supported by the recovery of the domestic Chinese market. Cargo shipments have helped some airlines mitigate the losses but could not compensate the general decline in terms of seats capacity and high yields. Airlines were forced to cut their operating costs reducing labor force through unpaid leaves initiatives and cutting on other expenditures items reaching 52 per cent of operating costs reduction vs 79 percent decline in operating revenues.

• Cash outflow

- In order to face low incomes, airlines deferred aircrafts deliveries and introduced sharp cuts in their overall expenditures but had to increase their cash flows to reach 52 per cent, which will result in rapid spending of government cash supplies designed to help support the airline industry.

• Fuel costs

- Stable fuel prices for the month of August and a slight rebound in the prices due to the supply disruptions but a global demand still unsteady. OPEC has revised its global demand outlook for 2020 underlining an estimate decrease of 9.5 barrels a day compared to last year.

• Global yields

- Following the sharp decline in global passenger leads, a 0.1 per cent monthly increase was initiated since June as borders reopened and repatriation flights were launched with premium yields registering a sharper decline. On the overall global passenger yields for 2020 were still 3.0 percent below 2019 levels.

• Demand

- The dynamic of domestic markets and European routes generated a global recovery in terms of passengers demand reducing month after month the decline rate compared to the previous year. On the other hand, air cargo demand continued to improve with a 2.6 percent on the month to month supported by the manufacturing industry though this rate is still below expectations due to capacity shortages.

• Capacity

- Since June, passenger's capacity in terms of seats continued to improve due to airline boosting domestic and intra-European capacity. On the other hand, cargo capacity marked a 3.2 percent month to month improvement nonetheless the downfall compared to last year in terms of the industry's capacity due to lack of available belly.

• Deferring aircrafts deliveries

- Rescheduling of deliveries with global manufacturers was initiated by all airlines to cope with the declining demand and general lockdown consequences with 30 percent of commercial aircrafts in storage.

• Passengers and Cargo sideways trend

- Passengers' capacity is still beyond expected levels although airlines are largely cutting fares and stimulating passenger's demand depends on airlines capacity to restore their confidence in air travel. High-level SA cargo levels highlighted the issue of belly capacity. The downward upward pressure on both trends is expected to ease once the full restart is initiated.

avoid several possible scenarios, including terrorizing people and generating a reluctance of people to fly whilst cultivating a phobia of air travel among young people. Disasters that cause mass deaths need more than normal communication within the sector, but rather raising the level of communication to the level of senior government officials in order to increase the clarification and play a more prominent role in the rapid response and dealing with the events. Changing the brand can be considered as one of the communication strategies to show respect for the tragedy. This includes social media accounts and the website. It is important that the update is done in real-time and includes links to data and information.

Small airlines:

The International Civil Aviation Organization (ICAO) announced its expectations that air passenger traffic will rise from three billion passengers to double by 2030. This is a good thing, but in terms of communication, it requires a very intense and focused preparation, as accidents are only seen from one perspective which does not differentiate between one country and another or between a wide-body plane and another small-sized plane. Airplanes that carry humans are of one level of importance, and here a problem arises when small, «economical» airlines enter the market and focus on increasing the number of flights and passengers without concern for communication management. Regardless of spending related justifications, it is well known that communication budgets are the first items to be spent

on other affairs in times of crisis and vice versa. Minor accidents recorded by small companies have turned into disasters due to the bad management of the media crisis. This is where the importance of aviation authorities appear, pushing them to develop crisis information strategy that is specific, effective, and applicable and approved, for this industry and those concerned with it. As aviation affects the reputation of countries before airlines.

Cyber threat: The Odessa International Airport incident in Ukraine constituted a dangerous turn point in aviation accidents arising from technology, and attention shifted to the impact of cyber-attacks on the civil aviation industry and its ability to paralyze air traffic in a few seconds. It is true that the airport pursued its operation without interruption thanks to the alternative systems and the enhanced security system after the airport announced on its Facebook page that it had been subject of an attack that targeted information systems, which would make the field of air navigation vulnerable to a greater degree of risks, such as terrorists targeting air systems and aircraft. With the new digital generations, entities, institutions and individuals must keep pace with cyber challenges. It is no longer just a matter of live broadcast platforms that, although transformed into a potential frontier in light of open space and public's eagerness for direct and real-time shows, as the biggest challenge facing the industry is the advanced generations of cyber-attacks systems targeting aircraft operations and air navigation.

Reports issued by appropriate organizations indicate a lack of communication between private and public organizations regarding associated risks, in particular cybersecurity, in addition to the lack of coordination between airlines and the media in the event of aircraft accidents or cyber-attacks, and the need to further regulate business rules and regulations related to cybersecurity for navigation. This comes amid the expansion of the technological control of the aviation sector; In order to develop aircraft work systems, create wireless maintenance systems for them, as well as link their information systems with satellites and the Internet, and make them more luxurious and comfortable for passengers. The tremendous development in communication applications was faster than the ability of service providers to deal with it by communication in times of crisis, especially air transport service providers. Although the aviation sector is one of the most beneficiaries of modern technologies, these have also provoked a crisis at the same time, and in stark contrast with the scene calling for the need to be adapted and harmonized so that the technical and communication strategies work down one path through which the maximum benefit can be achieved and the minimum damage to reputation made in the event of disasters, God forbid.

whilst being a fertile ground for crises.

The Corona pandemic has pushed more towards the digital traveler and the use of electronic alternative, and reports indicate that digital travelers will make up 68% of the total travelers in 2025, and they will be able to manage their travel affairs using their mobile phones. This demographic shift, albeit important, requires advanced levels of automation and digital transformation to reach the ability to control every step, such as tracking luggage and its location, as well as their aspirations during all stages of their journey and that can be encompassed in a unified experience across all airports, airlines, border control points and other modes of transport, from the moment they leave their homes, till they reach their desired destination.

This situation raises the risk ratio because the assumption of errors is present and the possibility filming these errors is high as well as the fact of publishing and then circulating it up to the trend in case the airport is unlucky. Far from the security aspect, there is a noticeable abundance and spread of video clips with their negative and positive effects on airports and airplanes due to the adopted policies that consider the airport as part of the civil economic fabric. This is also due to the legislation that tries to make the travel experience easy and comfortable, so that the traveler feels happy from the beginning of his journey until he reaches his desired destination.

Navigation tracking applications

Millions of people can track flights through providers that collect data from multiple sources. These services are provided by multiple applications and in various languages, displaying flight paths and destinations and some other details like flight numbers and aircraft types. If the plane issues a navigation call, a «distress code», then this means announcing an Emergency status. Therefore, everyone, including the masses, can hear about the event as it appears on the distress call. This is a problem for the staff in charge of communication in airports and even airlines, as they have eventually to deal with an emergency call that may turn into a disaster. They also have to learn how to manage the situation of the masses within the communication platforms if the emergency call turns out to be commonplace.

Artificial Intelligence:

Communication excellence is growing continuously. This coincides with the number of smart phones that exceeds the general population according to official statistics, as well as the tremendous capabilities of the five-G technology and the ability to download a large amount of data in a few minutes. This in itself pushes towards supporting the live broadcast and the United Airlines converted passenger story. Live broadcasting is a very interesting and intense digital mode as a live broadcast goes unattended through open platforms in direction of an open space without any consideration for the gains and losses. Fun lies where the human desire is to be put in the spotlight.» In addition,

this is what distinguishes the live broadcast of events via television and this is the reason behind the supremacy of platforms that provide this service, such as TikTok and Snapshat. This is also the reason pushing traditional platforms such as the Periscope service in the Twitter application, to include this feature. What raises viewer's interest in tracking live broadcasting is the presence of natural influences. The photographer of the Southwest plane crash was filming the events breathing sometimes loudly and in an intermittent way at other times, while being at the same time terrified, struggling with oxygen, snatching from the inside of the mask hanging over his head, and he wrote on his Facebook page while he was still in the air, «There is something wrong with our plane ... it seems that we are going»...

In fact, the passenger himself did not believe that he was still alive. He was dumbfounded and wrote it as a farewell and surrender to fate. He lived to see himself the world media leader in a scene that reflected the assumption that soft-broadcast platforms were one of the reputation destroyers for airlines and a major source of crisis.

The legitimacy of aviation:

The Malaysian plane accident was described as one of the most gruesome and memorable incidents, which required government intervention on a large scale. Crises of this kind lead to concerns about the legitimacy of this institution in using the atmosphere and the debate at this level is widening if the problem is not accommodated in time, to

The «here and now» risks related to real-time broadcasting to the aviation sector



Ibrahim Al-Rawssa
Media Consultant

At the same moment when the captain of a Southwest Airlines plane heard the sound of the left engine explosion as he was flying in the air, the whole world was watching the accident alive in the air via Facebook Live broadcast. The plane, which was coming from New York and heading to Philadelphia, USA, landed on social platforms before reaching the ground, and the news broke through in the media faster than the disembarkation of passengers. However, the most surprising thing is that Reuters' wheels preceded the fire truck hoses that were just extended to save what could be saved for this plane physically damaged and its disaster stricken communication assets.

This came after one of the plane's passengers documented the incident as soon as the oxygen masks hung from the roof of the plane that was offering wireless internet connection

and the media followed him and started broadcasting him as an eyewitness. Despite the horror of the story in terms of communication effects and the fantasy produced in a spontaneous manner, which seemed at first glance a Hollywood production, the losses on the ground were below those drawn at the media level.

This controversial communication case drew attention to the danger represented by real-time broadcasting platforms on service providers. It also shed light on disturbing communication phenomena specifically in crowded places that witness individual regular incidents that suddenly become public opinion issues despite their recurrence in daily life. The source of the danger is that it is a lethal weapon in hands of the masses once it is acquired by mass media and turned to random, unorganized live broadcasts. The utilitarian methodology provided by the media to serve their agenda cease to exist, and the agenda of the masses became the dominant one, managing the scene instead of the media.

The danger can be apprehended from two angles, one of them being public service providers, and we will talk about airports and airplanes, as they are vulnerable to the dangers of live broadcasting, and the second angle being the media, that have seen their monopoly withdrawn from them. Consequently, this article will shed light on the most important

challenges facing communicators in the aviation sector in general and diagnosing the current situation and suggestion solutions to face that situation. Among the first challenges:

The digital traveler: The amount of papers that the traveler used to carry obviates the size of the change in the current nature of travel and the ease of access to the plane seat as comfortably as quickly. These changes are important in the world of travel and stimulate the sector in order to push forward progress and increase the desire for air mobility. However, aviation authorities and the industry in general, should perceive today's travelers as digital robots running on the ground. Though it is true that they are humanly endeavoring, but their judgement is based on other people's judgement and analysis, as they are reading and hearing through the convictions of other users. The one of us may choose one of the coffee shops at the airport based on the recommendations of Google or dozens of evaluation applications designed for this purpose. The traveler will also know that his flight will be delayed because he is tracking the flight path using an air navigation map tracker technology, as well as photographing everything inside the airport and the plane, and those in contact should take this into account, as crowded gatherings are a tempting place for documentation purposes

Civil- Military Coordination- The need for improving cooperation



Eng. Mohamed Rejeb-The recent increase of internal and external threats to our society has changed the way people think about personal safety and borders.

As a strong driver of economic growth in the ACAO States, the aviation system must be preserved, modernised and protected from any possible threat. At the same time, the protection of the passengers flying in the ACAO airspace is an essential must as safety and security are the paramount objectives.

It was clear that increasing civilian traffic requires sound civil-military coordination arrangements that can accommodate not just this traffic but also the military requirements within the airspace over ACAO region.

For civil aviation, it will meet the requirements for more safe and efficient air transportation system, and for accommodating the increasing traffic.

For military, it will meet the requirements for mission safely and effectively.

The sharing of airspace between civil and military is included in the ICAO's vision of integrated, harmonized and globally interoperable ATM system, as indicated in the Global ATM

Operational Concept and in the Global Air Navigation Plan.

The airspace is a common limited resource for both civil and military users. We are looking at a goal to open up segregated airspace, when it is not used for its originally intended purpose, and access for all users according to their needs without impeding the military missions or operations.

Civil-Military cooperation has become even more important in the current aviation environment, because continued rapid growth in civil air traffic has put increasing pressure on scarce airspace resources. In addition, those regions experiencing high growth in traffic are facing the biggest challenges, and will therefore benefit most from increased Civil-Military cooperation.

Key to successful cooperation is the establishment of trust and transparency on all sides. The needs and requirements of both civil and military airspace users must be fully understood and recognised. Only through mutual cooperation can mission-oriented military air traffic and capacity-oriented civil air traffic be handled smoothly and according to requirements. States can play an essential role in developing the framework through which needs and requirements can be articulated and balanced.

There is no 'one size fits all' solution, but all are built on the basic premise of understanding and appreciating the needs and requirements of the other. It must be recognised that the military is both a partner and customer of ATM, and the aim should be to pursue a win-win scenario.

Having accepted that transparent information sharing and trust are the essential building blocks of Civil-Military cooperation, the second essential element is the legal framework that needs to be established by the State. Civil and military cooperative arrangements need to be defined by enabling legislation and a set of regulations that stipulate the respective roles, rights and responsibilities. States should also consider Civil-Military cooperation from a regional, not simply national, perspective. In areas of highly fragmented airspace with pockets of intense activity, the gains from a more flexible approach to airspace use can only be fully realised by adopting a regional perspective. The institutional framework for achieving this embraces policy making, legislation and regulation, as well as operational arrangements and working relationships on the ground.

ACAO believes that great progress can be achieved by observing the principles of transparency and information sharing, by establishing the legal framework for Civil-Military cooperation, and by adopting a regional approach in areas of highly fragmented airspace.

With these foundations in place, States can learn from best practice in the industry and tailor their own arrangements for successful cooperation. The unique circumstances of each region require a unique State approach, but it is also true that the industry as a whole would benefit from an increased spread of best practice.

tools to prevent «Covid-19», especially protective masks, masks, and caps, medical suits, as well as alcohol disinfectants.

Mauritania helps Lebanon with 12 tons of food



Likewise, the Islamic Republic of Mauritania took the initiative to assist to Lebanon represented by two planes carrying 12 tons of food to help the brotherly Lebanese people after the painful explosion in Beirut, according to what was reported by the Mauritanian News Agency. A delegation headed by the Director of the Department of the Arab World at the General Directorate of Bilateral Cooperation at the Ministry of Foreign Affairs and Cooperation and Mauritians abroad and the Assistant Director-General for Protocols supervised the delivery of this aid in the Lebanese capital Beirut.

Arab and foreign countries pledge about 300 million dollars to Lebanon

Arab and foreign countries announced more than \$ 295 million as an emergency financial and in-kind assistance to Lebanon to alleviate the humanitarian disaster faced by the country, after its largest port was exposed to an explosion that hit large areas of the capital, Beirut.

In a statement, the French presidency said that the total

value of «urgent aid» provided to Lebanon amounts to 252.7 million euros (295 million dollars).

This comes, with France earlier launching an urgent donor conference, with the participation of the United States, Arab countries and the European Union, to mobilize financial and in-kind support for Lebanon.

In a statement, the United Nations said that Lebanon needs emergency aid worth \$ 117 million to cope with the consequences of the Beirut port explosion.

France: Announced 30 million euros (\$ 35.1 million) to provide emergency aid to Lebanon.

Qatar: Prince Tamim bin Hamad announced his country's contribution of \$ 50 million to help Lebanon and face the crisis. Appealing to the international community to provide urgent financial assistance. - Kuwait: Kuwait News Agency (KUNA) reported that Kuwait is ready to provide support to Lebanon, with previous commitments on the Kuwait Fund for Development to be reallocated, worth \$ 30 million, in addition to \$ 11 million in medical and food aid.

Germany: Foreign Minister Heiko Maas announced that his country will provide additional support to Lebanon worth 20 million euros (23.4 million dollars), in addition to the 11 million dollars it announced earlier, allocated to support the country's emergency needs.

United Kingdom: Pledged an aid package worth 20 million pounds (\$ 26 million) to Beirut to help those affected by the port explosion.

The European Commission: The Commission increased its urgent financial aid to Lebanon to 63 million euros (73.71 million dollars), compared to 33 million previously announced, and with the aim of alleviating the emergency needs of the Arab country. On 4 August, the Lebanese capital spent a bloody night, because of a huge explosion in the Beirut port, which left 158 dead, more than 6 thousand wounded, and hundreds missing, according to unlimited official figures. The explosion of Beirut adds to the pain of a country that has been suffering for months, the repercussions of a harsh economic crisis, and severe political polarization, in a scene where regional and international parties overlap.

United States: «Our commitment is firm to help the Lebanese people.»

US Secretary of State Mike Pompeo, in a phone call with Lebanese Prime Minister Hassan Diab, offered to help Lebanon after the massive explosion that killed dozens of people in Beirut. Pompeo expressed his country's» firm commitment to help the Lebanese people face the consequences of this horrific event.» He also stressed, «Our solidarity and support for the Lebanese people in their aspiration for the pride, prosperity and security they deserve,» according to a statement by the US State Department.

interest above all considerations.

«The Minister of Foreign Affairs of Qatar said: “Our visit today comes at a time when brother Lebanon is in a critical situation. I came to convey the condolences of the Emir of the State of Qatar and the Qatari people to the families of the victims of this explosion, and this great disaster that shook us all.

He added, «The directives of His Highness the Emir are clear regarding the need to study the infrastructures affected by this explosion. We are about to complete the study for rebuilding public schools in partnership with UNICEF, and rehabilitating some damaged hospitals. Of course, there was a plan by the State of Qatar before this event to consider the possibility of helping our brothers, the Lebanese people to overcome the economic crisis, and we have visions that will be discussed with the Lebanese government. »

Kuwaiti airlift



The Kuwaiti airlift continued to transport the relief and humanitarian aids to Lebanon for more than a week. The two Kuwaiti air force planes landed their cargo, estimated load of more than 10 tons, at Rafic Hariri International Airport, carrying food and medical aid with an expressive sentence written on it saying «You belong to our people and this is our duty.»

For his part, the representative of the Lebanese Armed Forces Commander, in a statement to «KUNA», thanked Kuwait, saying: «We thank Kuwait very much for the forerunner in the amount of aid and the speedy arrival in Lebanon.» He pointed out that «this aid helps the Lebanese morally and financially to overcome the ordeal as quickly as possible.»

«Kuwait was quick to set up a relief airlift immediately after the huge explosion occurred in the Beirut port on the fourth of August, which caused severe damage in many areas of the Lebanese capital, Beirut. The Kuwaiti air force plane was the first Arab and foreign aid plane to set foot on the land of Beirut. »

Egypt sends urgent aid to Lebanon



Under the direction of His Excellency President Abdel Fattah El-Sissi, urgent medical and food aid has been sent to the Lebanese people. The Egyptian media announced that the Egyptian field hospital in Beirut is working to receive cases injured as a result of the huge Beirut explosion. The Egyptian Foreign Ministry said that the Egyptian field hospital in Beirut provides all possible assistance, as it received a number of cases, and calls were made to get acquainted with the Lebanese

side about its needs in order to be able to provide for them.

Morocco sends urgent medical and humanitarian aid to Lebanon



The Moroccan authorities sent urgent medical and humanitarian assistance to Lebanon, following the tragic explosion that occurred in the port of Beirut, which caused many victims and heavy material losses.

The initiative came as a concretization of the instructions of King Mohammed VI of Morocco, in which he ordered, «to send and establish a military field hospital in Beirut with the aim of providing urgent medical treatment to the population injured in this incident.»

The field hospital consists of 100 people, including 14 doctors from different specialties, specialized nurses and support personnel, according to the official Moroccan News Agency.

The agency emphasized that the military hospital includes «an operations wing, hospitalization units, x-ray examination, sterilization, a laboratory and a pharmacy. Medical and humanitarian assistance includes quantities of first aid medicines, food supplies, tents and blankets to shelter the victims of the calamity.» The Moroccan aid to Lebanon also included medical

and shelter materials such as tents, blankets, mattresses and utensils.

According to the Saudi Press Agency «SPA», a total of 290 tons of various medical materials and devices, foodstuffs and shelter supplies were delivered through the Saudi airlift, and 290 tons were transported via four aircrafts. This aid was provided based on a study of the necessary humanitarian needs resulting from the Beirut port explosion, in coordination with the Embassy of the Custodian of the Two Holy Mosques in Beirut, and the Center's branch in Lebanon.

From Iraq to Lebanon ... Doctors, medical aid and fuel



A number of Iraqi doctors arrived in Lebanon to help treat the wounded of the huge explosion that struck Beirut port two days ago, according to the Iraqi News Agency (INA). Moreover, Iraqi Oil Minister Ihssan Abdul-Jabbar, who heads his country's delegation to Lebanon, announced that 15 Iraqi doctors from various surgical specialties arrived in Beirut as part of the delegation, and began to carry out their duties. The Iraqi minister indicated that Baghdad had also sent batches of gas oil to Beirut, which is a liquid fuel used in diesel engines, in order to help the country in an unprecedented crisis. He added that «there are batches of gas oil coming to Beirut,» stressing the readiness of Iraq to provide the heavy fuel

surplus to respond to local need, and send it to Lebanon according to contracts to be concluded later.

Abdul-Jabbar told the Iraqi News Agency: «Following the directions of Prime Minister Mustafa Al-Kazemi, the Iraqi government is committed to be of assistance to Lebanon in this difficult crisis.» Al-Kazemi confirmed, in a call with his Lebanese counterpart Hassan Diab, that Baghdad «will not fall short in standing with Lebanon in this ordeal,» noting that the Iraqi government decided to send a plane loaded with urgent medical aid to Lebanon.

An airlift to transport aid to the Sultanate of Oman



The Sultanate of Oman hastened to provide aid to Lebanon, as part of its humanitarian role to extend a helping hand to friendly and brotherly countries, and this batch includes 15 kinds of various foodstuffs, weighing 28 tons, and was transported on board two flights of the Royal Air Force.

This aid comes according to the directives of Sultan Haitham bin Tariq, Sultan of Oman, to demonstrate the original Omani values, foremost among which is tolerance and creating coexistence conditions between different countries. This aid was funded by civil donations as part of the campaign to support

Lebanon in its current crisis because of the Beirut seaport explosion.

Qatar sends immediate aid to Lebanon



Qatar was also among the first Arab countries to send immediate aid to Lebanon, including field hospitals, after direct communication between the Emir of Qatar, Sheikh Tamim bin Hamad Al Thani, with the Lebanese President Michel Aoun. Qatari aid continues to arrive in Lebanon as Qatari charitable institutions, in addition to the Qatar Red Crescent, participated in providing medical and food assistance to civilians, in addition to collecting donations within the «Lebanon in Our Hearts» campaign, amounting to more than \$ 18 million.

Sheikh Tamim made a \$ 50 million contribution from his country to Lebanon, which he announced during the donors 'conference for Lebanon, on August 9, 2020. During a visit to Lebanon, Sheikh Mohammed bin Abdul Rahman Al Thani affirmed, «The solidarity of the State of Qatar, with the government and people with Lebanon, and its firm stance towards the brotherly Lebanese people,» indicating: «We have a vision for the economic rescue of Lebanon, but there is a need for stability, and we call on the political parties to put the people's

Kingdom of Bahrain, a package of humanitarian aid has been sent, including the necessary supplies and first aid materials used, in addition to the urgent medicines needed to help paramedics.

The Undersecretary of the Bahraini Ministry of Health, Walid Al-Manea, said that aid packages will be delivered to Beirut over the coming weeks.

Tunisia sends aircrafts carrying medical and humanitarian aid to Lebanon



Tunisia sent military aircrafts carrying about 35 tons of urgent medical and humanitarian aid in solidarity with Lebanon following the Beirut port explosion. Tunisian Defense Minister Imad Al-Hazqi said - in a statement reported by (Tunisia Africa) the tunisian news agency - that he communicated with his Lebanese counterpart, which expressed its appreciation for the effort made by the Tunisian relief workers, in this circumstance, and assured him that there is no need to send injured patients for treatment in Tunisia. In turn, Othman al-Jarandi, the advisor to the President of the Republic of Tunisia in charge of diplomatic affairs, expressed the readiness of Tunisia, the Presidency and the people, to pursue its solidarity initiative with the Lebanese people, stressing that the nature of the assistance directed to the Lebanese side was carried out in full coordination with the Lebanese authorities.

Tunisian President Qais Said held a meeting at the Carthage Palace with the acting ministers of defense, social affairs and health to discuss ways for Tunisia to support the Lebanese people after this painful incident, and he ordered that two military aircrafts carrying food aid, medicines, medical supplies and a medical delegation be sent to support the Lebanese people and contribute to retrieve the wounded and injured.

Algeria sends four humanitarian aid planes to Lebanon



Algeria sent four planes to Lebanon carrying humanitarian aid, medical teams, firefighters, and food and building materials, to help Lebanon face the effects of the Beirut bombing.

«Four Algerian planes are preparing to take off in the direction of the capital, Beirut,» said a statement of the Presidency of the Republic, published after a communication between the Algerian Presidents Abdel Majid Tebboune and the Lebanese Michel Aoun took place.

The aircrafts carried crews of doctors, surgeons, civil protection personnel, medical and pharmaceutical materials, foodstuffs, tents and blankets. Tebboune assured his Lebanese counterpart Algeria's full solidarity with Lebanon in this painful ordeal

The Kingdom of Saudi Arabia is one of the first to provide urgent aid to Lebanon



The Saudi Foreign Minister said, during his participation in the International Conference in Support of Lebanon, that the Kingdom was one of the first countries to provide urgent humanitarian aid through the King Salman Humanitarian Aid and Relief Center. The Saudi Ministry of Foreign Affairs, on Twitter, citing Foreign Minister Faisal bin Farhan, during the International Conference in Support of Lebanon, confirmed the Kingdom's standing with brotherly Lebanon and the importance of conducting a transparent and independent investigation to uncover the causes that led to the horrific explosion.

The fourth plane within the Saudi airlift operated by the King Salman Center for Relief and Humanitarian Action arrived in the Lebanese capital, Beirut, to help those affected by the Beirut Port explosion, in implementation of the generous directives of the Custodian of the Two Holy Mosques King Salman bin Abdulaziz Al Saud. The plane, which landed at Beirut's Rafic Hariri International Airport, carried emergency aid weighing 90 tons, including medicines, burn treatment devices, medical solutions and masks, gloves and sterilizers, surgical strings, food baskets, flour and dates,

bin Zayed Al Nahyan, Crown Prince of Abu Dhabi and Deputy Supreme Commander of the Forces Armed Forces, ordered to send urgent humanitarian aid to those affected by the Beirut Port explosion in Lebanon, including medicines, medical equipment, and nutritional supplements for children, in addition to other essential materials. In addition, based on the directives of His Highness Sheikh Mohammed bin Rashid Al Maktoum, the UAE sent urgent medical aid to the Lebanese people, including medicines and medical supplies, in the framework of solidarity with the brotherly Lebanese people in the ordeal that befell them because of the violent explosions that occurred in the Lebanese capital Beirut.

The medical aid provided by the UAE, represented by the Ministry of Health and Community Protection, the World Health Organization and the International Federation of Red Cross and Red Crescent Societies, came as part of the response to alleviate the effects of the painful accident, and to enhance the efforts of medical personnel in rescuing the wounded. About 30 tons of Medical supplies were shipped from the International Humanitarian City of Dubai.

The Minister of State for International Cooperation, Reem bint Ibrahim Al-Hashemi, affirmed that this immediate reaction reflects the keenness of the wise leadership of the UAE to stand by the brothers in various difficult situations, and to extend a helping hand to everyone in need.

She added that the UAE seeks to provide various possible support

in such situations, emphasizing solidarity with all brotherly and friendly countries in crises that require concerted efforts to mitigate their effects, and work will be done to assess the situation and to study what can be provided. It is worth noting that the aid was sent from the Ministry of Health and Community Protection and from the warehouses of the International Humanitarian City in Dubai, as the International City for Humanitarian Services is a main hub for the movement of relief supplies directed towards various international humanitarian organizations in the region. The shipment includes medicines, medical materials, equipment and surgical equipment to assist in the necessary surgeries for the injured in order to provide them with the necessary treatment and support the medical potential, as well as enabling hospitals and medical centers to quickly deal with cases that need urgent care or surgical intervention.

Under the directives of His Highness Sheikh Mohammed bin Zayed Al Nahyan, and the follow-up of His Highness Sheikh Hamdan bin Zayed Al Nahyan, representative of the ruler in the Al Dhafra region and president of the Emirates Red Crescent Authority, the UAE provided urgent humanitarian, in addition to other essential materials aid to those affected by the explosion of Beirut Port in Lebanon, including medicines, medical equipment, and supplements Food for children.

The Emirates Red Crescent Authority has completed its preparations to implement the directives of the wise leadership, and to provide aid and send it quickly to Beirut via airplanes.

The commission confirmed that the wise leadership's directives reflect his concern for the repercussions of the humanitarian disaster that befell the brothers in Lebanon, and its unlimited solidarity with the victims and the injured.

The authority said that the focus at this stage will be on medical supplies to enhance the ability of Lebanese health institutions to provide the necessary medical care to the injured, and help them play their role towards them in these circumstances, in light of the large number of victims and wounded. The authority pointed out that the scale of the disaster has weighed on the medical services in Lebanon, and was the reason behind the necessary required support in order to overcome the obstacles and challenges it faces.

The organization worked in coordination with the Humanitarian Aid Office of the country's embassy in Beirut on determining the priorities in the current stage of aid, and the actual needs of the Lebanese arena, especially in the health field, stressing that it will continue to follow the developments of the humanitarian situation there, and will work to reduce its impact on the brothers in Lebanon.

Bahrain stands with Lebanon



Under the direction of His Majesty King Hamad bin Isa, King of the

submitted to His Excellency the Secretary General of the League of Arab States as part of its efforts to mobilize response required by the current conditions in the Lebanese Republic.

The heads and directors of joint Arab action organizations and institutions participated in the meeting, members of the Higher Coordination Committee for Joint Arab Action, with an estimated number of more than 35 organizations and institutions. Over 30 specialized Arab federations members pertaining to the Specialized Arab Federations Forum, which works under the auspices of the General Secretariat of the League of Arab States, also participated in the meeting.

Arab states rushed to help

The Arab countries were the first to announce the expedition of relief teams and large medical aids to Beirut. The Arab Republic of Egypt, the Kingdom of Bahrain, the Islamic Republic of Mauritania, the Republic of Tunisia, the Republic of Iraq and the Sultanate of Oman have sent medical aid airplanes. Jordan, Egypt, Qatar, Iraq and Morocco also sent field hospitals in addition to other aids.

The World Bank mobilizes its resources

The World Bank has mobilized its resources to help Lebanon, and the Food and Agriculture Organization of the United Nations (FAO) expressed their fears regarding the issue of "flour availability" in Lebanon "on the short term" after the explosion destroyed wheat warehouses.

The Hashemite Kingdom of Jordan pursues its aid provision to Lebanon



Ayman Safadi, Minister of Foreign Affairs and Expatriates in the Hashemite Kingdom of Jordan, affirmed that Jordan pursues its aid provision to Lebanon, «and that the field hospital established now in Lebanon will remain as long as it is needed, and that aircrafts carrying relief materials will be sent.»

The disaster is huge, and Lebanon will not be alone in facing its repercussions,» Safadi said.

Safadi added, «The Hashemite Kingdom of Jordan, which is proud of its strong and strong historical relations with Lebanon and with its people, will always be by Lebanon 'side and we will give everything we can. In this context, we have informed the United Nations organizations operating in the Kingdom that Jordan will facilitate all their actions and will support them in all their programs directed to help brotherly Lebanon in overcoming the repercussions of this great disaster. «

In response to a question, Safadi said, «Everyone feels the tragedy that struck brotherly Lebanon. As we may have noticed during the international conference called for by His Excellency the French President, in which His Majesty the King and a number of Arab leaders also participated, and

during the briefing organized by the United Nations, everyone expressed his solidarity with Lebanon.» We stand with Lebanon in this tragedy and in facing its repercussions and dealing with it, so that Beirut will rise again. "Safadi said, "Lebanon is an essential country that has a great and rich history in our region. Lebanon has always been a land of civilization, creativity and achievement.

The brotherly Lebanese people have always been a model in providing all that is good and everything that is creative and accomplished. Consequently, we all stand with Lebanon, and you have seen the magnitude of feelings that reflect Lebanon's position and reflect respect for Lebanon. "Safadi emphasized, "In the Hashemite Kingdom of Jordan we have always been with Lebanon and its people, and we will always be on the side of Lebanon and its people, because Lebanon's security and Lebanon's wellness is part of the region's health as a whole

United Arab Emirates .. Unlimited solidarity



His Highness Sheikh Mohammed bin Rashid Al Maktoum, Vice President, Prime Minister and Ruler of Dubai, has given his instructions in order to send urgent medical aid to the Lebanese people, including medicines and medical supplies. His Highness Sheikh Mohammed

The Secretary-General expressed his deep condolences to all leaders and politicians for the victims of the explosion, and his warm wishes for a speedy recovery for all the injured. "He said, «The Arab system will fulfill its duties in helping Lebanon cope with the current disaster, and the General Secretariat will play its role in this framework, as was agreed upon with the Lebanese government.»

A meeting of joint Arab action organizations and institutions, the Economic and Social Council, and the Arab Specialized Federations in support of the Lebanese Republic

During his visit to Beirut, Ambassador Kamal Hassan Ali, Assistant Secretary-General for Economic Affairs of the League of Arab States, affirmed the continuation of the relentless efforts initiated by the Secretary-General of the League of Arab States to support Lebanon and to take stock of the level of destruction that had occurred. He also asserted the League's pioneering role in the reconstruction of Lebanon. He was accompanied during his visit by a delegation from Joint Arab action organizations and Arab federations are members of the Arab Forum of Unions, which provided equally their financial and logistical.

This statement came during the emergency meeting called by the Department of Arab Organizations and Federations of the Economic Sector of the League of Arab States headed by Ambassador Dr. Kamal Hassan Ali, through the Zoom facility. The meeting gathered more than

sixty Arab organizations and specialized federations. In his speech, he stressed the keenness of the General Secretariat of the League of Arab States to support and assist Lebanon and provide aid by all possible means in order to overcome the repercussions of the devastating explosion that occurred in Beirut, as well as the economic, political and social crises that has been going on for some times in Lebanon.

He expressed his sincere condolences to the Lebanese people, stressing the support, solidarity and backing of the Arab League with Lebanon and its people so that it can overcome the repercussions of the humanitarian disaster that afflicted it. During the delegation's visit to Beirut, the Assistant Secretary-General called for the need to activate humanitarian and medical aid and to work side by side along with the establishment of a bank account under the name of the Arab Account for Support and Relief to Lebanon through the Union of Arab Banks based in Lebanon. The Arab Academy for Science, Technology and Maritime Transport, one of the Arab League organizations headed by Dr. Ismail Abdel Ghaffar Ismail Farag, took the initiative to provide a contribution in order to help Lebanon overcome this crisis, by providing some integrated solutions to the port of Tripoli.

Abdul Ghaffar indicated that the work was carried out in coordination with the President of the Port of Tripoli. A study was conducted through the Integrated Solutions Company of the Academy to rebuild the information infrastructure and develop the information system,

which is currently an alternative to the Port of Beirut, as implemented by the Academy. In parallel, coordination has been made with the Ministry of Maritime Transport in Lebanon with the participation of Experts from the Academy in the field of maritime security through its affiliated institute in order to develop security plans for Lebanese ports in accordance with international standards set by the International Maritime Organization and review the human capabilities that are responsible for the implementation of these security plans.

On the educational side, the Academy provided during this meeting, scholarships for Lebanese youth to study in the various faculties of the Academy. A package of actual procedures was also discussed in order to allow collection of information and establishment of a database on the necessary and urgent needs for the current and future period. In addition, many relief initiatives made by the Federation of Cement and Building Materials Industries and the Arab Federation for Food Industries were reviewed.

On his turn Dr. Nasreddin Obaid, Director of the Arab Center for Studies of Arid Zones and Drylands (ACSAD), exposed a package of material, agricultural support and additional livestock field initiatives.

The most prominent officials of the League, underlined that the aim of the meeting was to present practical initiatives and proposals to provide assistance to Lebanon and its people and shape a common vision for organizations, federations and institutions of joint Arab action to stand with Lebanon and its people at this delicate stage. Reports were

Lebanon's tragedy, this is how Arab countries have moved to help Lebanon

Air lifts honorable role in transporting aid and relief to the Lebanese people

Ibrahim Bennadi

The Lebanese people have not yet been able to gather their forces from the horror of the tragedy that befell them, in the midst of the outbreak of the Corona virus, the Beirut explosion comes as a knockout to this small country. But despite the scale of the disaster, the international and Arab cooperation in particular, the aids, the firefighting and relief teams coming from several countries, and the humanitarian solidarity initiatives indicated that the Lebanese people were not left alone to their fate.

In a special statement to "Arab Magazine", Engineer Fadi Al-Hassan, Director General of Civil Aviation in Lebanon, said that as soon as the Beirut Port disaster occurred, many countries of the world, led by the sisterly Arab countries, took the initiative to send many humanitarian and medical aid aircrafts to Lebanon. The total number of these Aircrafts exceeded 200. The aid contributed greatly to the relief and supply operations required for the various sectors affected by the disaster.

He added that the airlifts initiated by the Arab countries played an important role in the delivery of aid and relief to the Lebanese people, and came as an effort to save them after the huge explosion that occurred in the port of the capital, Beirut, destroying wide features of the city. It is worth noting that countries all over the world have rushed to offer

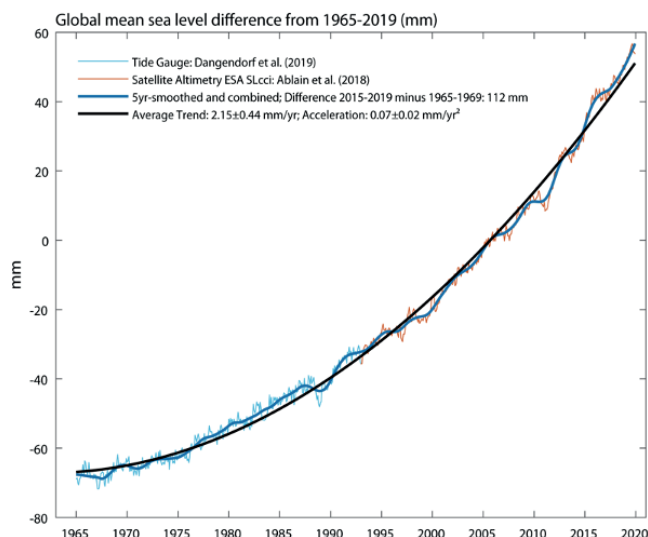
their aid and offer condolences following the explosion.

The airport being at a distance from the site of the explosion avoided its infrastructure and facilities being affected by any serious damage, said Engineer Fadi Al-Hassan, and the damage was exclusively material. This will contribute in developing air traffic rates at the airport again and thus contribute to the recovery of the economic situation in Lebanon. "The Lebanese official indicated that the Corona crisis has cast a shadow and generated negative impact on the social, economic and living sectors, especially on the aviation industry, as aircraft movements through Rafic Hariri International Airport-Beirut decreased to reach 10 percent of the movements registered on 2019.

Lebanon is the constant focus of Arab countries

Mr. Ahmed Aboul Gheit, Secretary-General of the Arab League, paid a one-day solidarity visit to Beirut, during which he visited the destroyed port of Beirut and some nearby neighborhoods that were affected by the August 4 explosion. He also met with the President of the Republic, the Speaker of the Parliament and the Prime Minister, and he also met and exchanged with a number of Lebanese politicians to hear various assessments about the situation in the country in the wake of the disaster that struck its capital, Beirut.

Assistant Secretary-General Hussam Zaki stated that the visit «achieved its objectives in terms of expressing the solidarity of the Arab League with Lebanon and its people afflicted by this great disaster. In addition, it came as an assurance to all Lebanese leaders of the Arab League's readiness to mobilize support through the joint Arab action system in order to help Lebanon face the consequences of this disaster from all sides. « Zaki explained that the Secretary-General was keen during the visit and during his meetings with the state leaders to «express the League's readiness to actively contribute to the investigation into the circumstances of this accident in a serious, professional and credible manner if requested to do so.» He added, «There have been many discussions on this subject with all those he has met and naturally points of view on that regard vary. For his part, the Secretary-General stressed that the objective is to fully and seriously clarify the facts and present them to the Lebanese public opinion, especially since what happened is considered a grave matter by all standards, and resulted in ruin, destruction and loss of innocent lives, and the League is keen to support Lebanon in this subject matter. A detailed report was immediately sent to the member states, detailing the Secretary-General's observations and evaluation of the visit, including information received from the Lebanese government about the massive damage inflicted on the city.



Continuing and accelerated trends have also predominated among other key climate indicators, including an acceleration of rising sea levels, a continued decline in the Arctic sea-ice extent, an abrupt decrease in Antarctic sea ice, continued ice mass loss in the glaciers and the Greenland and Antarctic ice sheets, and the clear downward trend in the northern hemisphere spring snow cover.

More heat is being trapped in the ocean. The year 2019 had the largest ocean heat content values on record measured over the upper 700 meters. Higher sea-surface temperatures endangered marine life and ecosystems.

Impacts on health

Heatwaves were the deadliest meteorological hazard in the 2015–2019 period, affecting all continents and resulting in new temperature records in many countries accompanied by unprecedented wildfires that occurred in particular in Europe, North America, Australia, the Amazon rainforest, and the Arctic regions. Based on World Health Organization data and analysis, the overall risk of heat-related illness or death has climbed steadily since 1980, with around 30% of the world's population now living in climatic conditions that deliver potentially deadly temperatures at least 20 days a year. Heavy rain and associated floods create

favourable conditions for various sorts of epidemic outbreaks. In cholera-endemic countries, an estimated 1.3 billion people are at risk, while in Africa alone about 40 million people live in cholera “hotspots”.

Climate-related risks associated with climate variability and change exacerbated food insecurity in many places, in particular Africa, due to the impact of drought, which increased the overall risk of climate-related illness or death.

Climate impacts on economies

During 2015-2019, tropical cyclones were associated with the largest economic losses. The costliest hazard event was Hurricane Harvey in 2017, which led to an estimated economic loss of more than US\$ 125 billion.

Higher temperatures threaten to undermine development through adverse impacts on gross domestic product (GDP) in developing countries. The International Monetary Fund found that for a median-and low-income developing country, with an annual average temperature of 25 °C, the effect of a 1 °C increase in temperature leads to a growth decrease of 1.2%. Countries whose economies are projected to be significantly adversely affected by an increase in temperature produced only about 20% of global GDP in 2016; however, they are currently home to nearly 60% of the global population and are projected to be home to more than 75% by the end of the century.

All the WMO resources for Earth Day 2020 are available here

reporting stations remain at record levels.

It is therefore important that post COVID-19 stimulus packages help the economic grow back greener. Previous economic crises have often been followed by “recovery” associated with much higher emission growth than before the crisis.

Day highlights major issues of planetary concern. Even as far back as 1970, scientific concern was beginning to mount, reinforced by the increasing carbon dioxide concentrations evident from the early observations at Mauna Loa, that human activities could, in fact, already be starting to impact on the Earth’s climate at global scales.

The Global Climate 2015-2019

In one of the activities to mark Earth Day, WMO released its final report on the Global Climate 2015-2019. A preliminary version was issued ahead of the United Nations Secretary-General’s Climate Action Summit in September 2019. It complements the WMO annual statements on the state of the climate.

The five-year report confirmed that 2015-2019 was the warmest five-year period on record. The global average temperature has increased by 1.1°C since the pre-industrial period, and by 0.2°C compared to 2011-2015, it said. Since the 1980s, each decade has been warmer than the previous one.

The average global temperature in 1970 was +0.24 °C above the pre-industrial period.

Greenhouse Gases

Carbon dioxide (CO₂) levels and other key greenhouse gases in the atmosphere rose to new records, with CO₂ growth rates 18% higher in 2015-2019 than the previous five years. CO₂ remains in the atmosphere and

oceans for centuries. This means that the world is committed to continued climate change regardless of any temporary fall in emissions due to the Coronavirus epidemic.

Preliminary data from a subset of greenhouse gas observational sites for 2019 indicate that CO₂ global mean concentration is on track to reach or even exceed 410 ppm by the end of 2019.

Atmospheric concentrations of CO₂ at Mauna Loa observatory in Hawaii have tracked at record levels so far this year, with daily rates even breaching the 415.00 parts per million level, according to the US National Oceanic and Atmospheric Administration.

The March 2020 monthly average of atmospheric CO₂ at Mauna Loa observatory in Hawaii was 414.50 parts per million, compared to 411.97 ppm in February 2019, according to the US National Oceanic and Atmospheric Administration. Mauna Loa is the world’s longest continual observing station and a benchmark station of the Global Atmosphere Watch Network. Annual mean CO₂ concentrations in Mauna Loa in 2019 were 411.44 ppm, compared to 325.68 ppm at the first Earth Day in 1970.

At another benchmark station, Cape Grim in Tasmania, average CO₂ levels were 408.3 ppm in February, up from 405.66 ppm in February 2019, according to CSIRO. At the Izaña observatory in Tenerife, concentrations of CO₂ are also higher this year than at the same time in 2019, and the same tendency is seen at the stations of the Integrated Carbon Observation System).

Other climate change indicators

Day.

COVID-19 may result in a temporary reduction in greenhouse gas emissions, but it is not a substitute for sustained climate action. And it will make it more difficult to tackle weather, climate and water-related hazards which are becoming more acute because of climate change.

“Whilst COVID-19 has caused a severe international health and economic crisis, failure to tackle climate change may threaten human well-being, ecosystems and economies for centuries,” WMO Secretary-General Petteri Taalas told a virtual press conference. “We need to flatten both the pandemic and climate change curves,” he said.

“We need to show the same determination and unity against climate change as against COVID-19. We need to act together in the interests of the health and welfare of humanity not just for the coming weeks and months, but for many generations ahead,»
said Mr Taalas



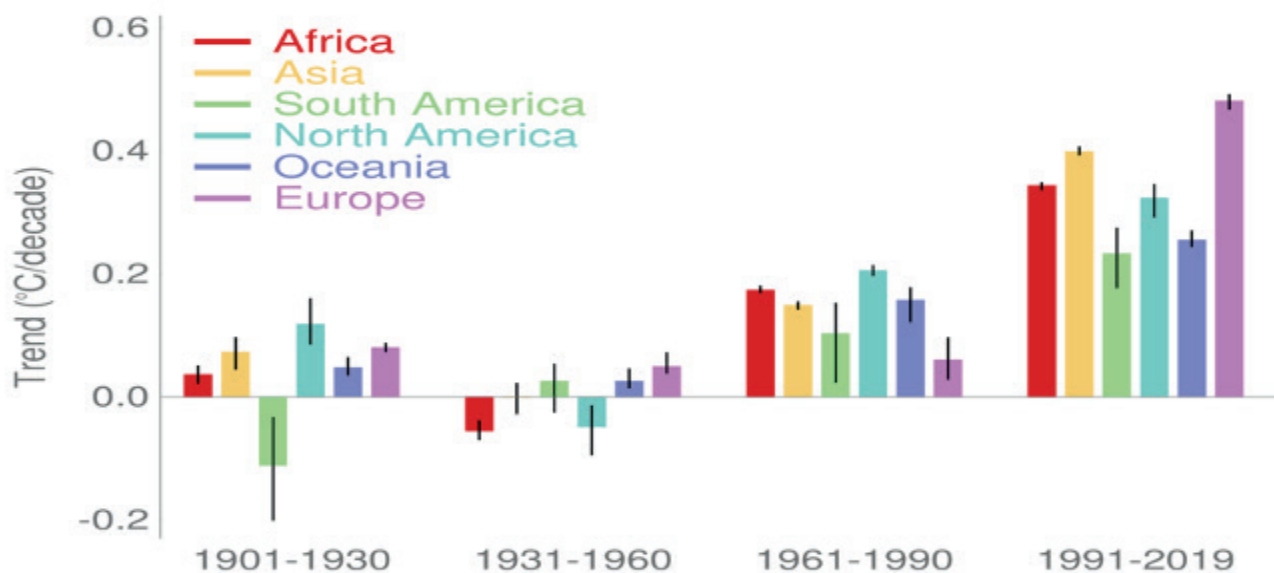
Early Warning Systems

“Extreme weather has increased, and it will not go away because of the coronavirus. On the contrary, the pandemic exacerbates the challenge of evacuating people and keeping them safe from tropical cyclones, as we saw with Category-5 strength Harold in the South Pacific. And there is a risk that over-stretched health systems may not be able to cope with an additional burden of patients due to, for example, heatwaves,” he said.

“Vulnerable populations in countries with weaker disaster preparedness systems face the greatest risks. Governments need to do more to strengthen warning systems to cope with multiple hazards,” said Mr Taalas. “WMO will support those efforts.”

Despite the constraints of COVID-19, National Meteorological and Hydrological Services continue their essential 24/7 forecast and warning services.

Global Atmosphere Watch stations also continue their monitoring activities, and thus have played a key role in recording a reduction in key pollutants and improvements in air quality as a result of the industrial downturn. However, carbon dioxide (CO₂) concentrations at key



Earth Day highlights Climate Action

COVID-19 exacerbates socio-economic impacts of climate change, which accelerated in past 5 years

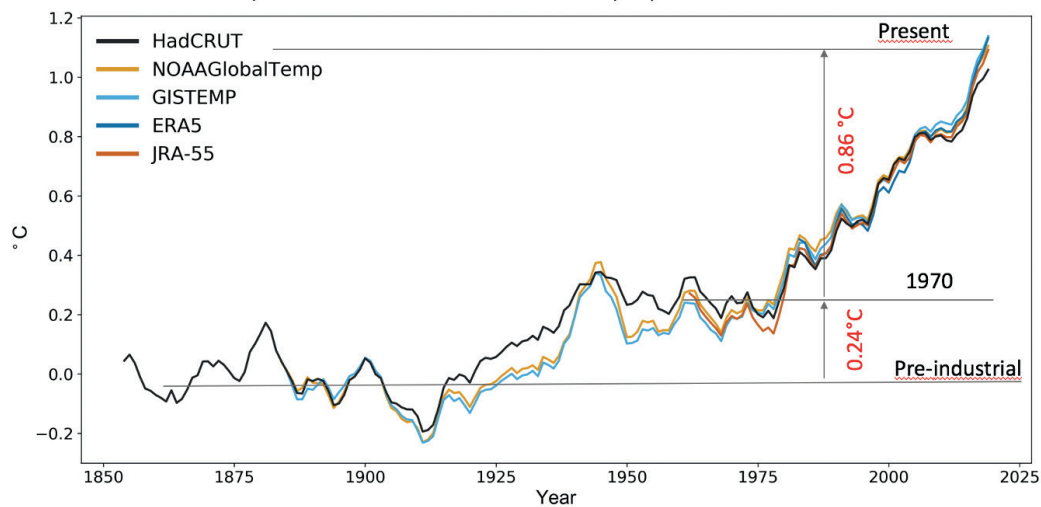
Geneva - In the 50 years since the first celebration of Earth Day, the physical signs of climate change and impacts on our planet have gathered pace, reaching a crescendo in the past five years, which were the hottest on record. That trend is expected to continue, according to the World Meteorological Organization (WMO).

Carbon dioxide levels at a key global observing station are about 26 percent higher than in 1970, whilst the average global temperature has increased by 0.86°C since then, and is 1.1°C warmer than the pre-industrial era.



 Met Office

Global mean temperature difference from 1850-1900 (°C)



© Crown Copyright. Source: Met Office

new global mean temperature record is likely to occur in the next five-year period (2020-2024), according to multi-model climate predictions of near surface temperature from data collected by the WMO Lead Centre for Annual to Decadal Climate Prediction operated by the Met Office Hadley Centre.

Predictions show that further increases in global temperature are likely, especially over high latitudes and land regions, with slower ocean

warming, particularly in the North Atlantic and southern ocean.

Temperature is just one climate indicator. Others include atmospheric carbon dioxide (CO₂), ocean heat and acidification, sea level, glacier mass balance and Arctic and Antarctic sea ice. All indicators showed an acceleration of climate change in the past five years, according to the final report on the Global Climate 2015-2019, released to mark the 50th anniversary of Earth

years of jumbo dominance.» as the Financial Times wrote.

Since the beginning of March, international air traffic has almost stopped, and experts expect losses to reach 250 billion dollars this year.

The British have been the 747's biggest supporters and operators all over the world until recently, with 110 «jumbo» jets - operated since 1970 - carrying the UK flag on their tails. Alex Cruz, President of British Airways, said: «This is not the farewell we wanted or expected for our amazing 747s' fleet.

This necessary decision is heartbreaking. "He added, "The termination of the Jumbo aircraft service will be felt by many people across the UK." In Britain, there was no time to say goodbye, as most British Boeing 747s were pre-positioned at corner stops in Spain, where they would be dismantled. Before British Airways, its local rival, Virgin Atlantic, had terminated service of its «jumbo» jets, just as KLM did in the spring as well. Thus, the German company Lufthansa has become now the largest operator of Boeing 747s in the world, with 30 «jumbo» aircraft, with an average fleet age of six years. However, it is unclear whether the airline's eleven old 747-400 aircraft, will return to flying.

The last ones to fly on board a jumbo»: American presidents

The Boeing 747, described by British Airways pilot Mark Vanuener as «the legend of the 370-ton flight», first flew in 1969, months before humankind landed on the moon. Its most recent version, the 747-8, is still manufactured as a civilian cargo plane. Even after production ends in 2022, the US government will get two new presidential aircrafts (Air Force One) designed on the basis of the 747-8.

It is clear that the Corona pandemic has made the aviation sector go through its worst crisis in more than a century's lifetime. The International Air Transport Association expects that air traffic will not return to normal before 2024. Even then, the number of passengers will likely decrease, as many do not want to be in an overcrowded plane, as was the case before.

Airbus: Hope from the United Arab Emirates

Giant four-engine aircrafts such as the Boeing 747 and the European Airbus A380, which started taking over the 747 place a little more than a decade ago, were expensive to operate and barely bring in profits for

operating companies even before the Corona crisis.

Smaller and more affordable modern aircrafts, such as the Airbus A350 and Boeing 787 Dreamliner, are now more suitable. «We know the days of the A380 and 747 are over, but the A350 and 787 will always be there,» said Tim Clark, head of Emirates Airlines in Dubai, on last May. His statement caused a sensation, especially since his company is the largest customer of the A380s, as it owns 115, and is scheduled to receive eight more aircraft from Airbus. However, Clarke made statements that were more positive two months later, in July, saying, "If demand resumes and landing times at major airports are limited, there will be a place for the A380." "I hope all of our A380s will fly again by April 2022."

Given that, Emirates' business model relies on switching in transporting long-haul travelers, who eventually return sporadically, Clark's recent comments are in question.

Scrap collection locations are filled with dismantled aircrafts.

Either way, the A380, that was once launched with great hope, and that Airbus has decided to halt its manufacturing program by 2021, even before the Corona crisis, is now losing much of its momentum. In total, the company delivered this model of its aircraft to 15 airlines. Currently, only Emirates Airlines, with eleven aircrafts in service, in addition to China Southern Airlines, with five aircrafts, operate this type of aircraft. All other aircraft, including those belonging to the German company Lufthansa, are currently parked under the sun in Spain or California or remote areas in Australia, waiting to be dismantled and converted to scrap, such as the Air France fleet of A380 aircraft, which consists of ten aircrafts, the most recent version of it being six years old.

Lufthansa's 14 A380s are not expected to fly again.

Even Singapore Airlines has now announced that it will decide over the fate of its 19 A380s. Currently, there are only over 60 Boeing 747 passenger aircraft ready to fly, in addition to 244 other cargo aircraft, out of more than 1,500 aircraft built under this model. It is clear that the era of wide-bodied aircrafts is over.

Andreas Shbet / M.A.H

Farewell Boeing 747 and Airbus A380

Many airlines have noted that their wide bodied aircrafts are very expensive, and with the Corona virus affecting the aviation sector, one of the two most famous aircraft manufacturers have decided faster than expected to stop producing two of their largest aircraft, the Boeing 747 and Airbus A380.

The news came from Chicago on Wednesday (July 30) and attracted attention. The American Boeing group CEO Dave Calhoun told staff, "Given the current market dynamics and prospects, we will stop production of our iconic Boeing 747 in 2022." This announcement fell like the peak descent of the two largest aircrafts in the world, namely: Boeing 747, which has been flying since 1970, and Airbus A380, which has been flying since 2007. Thus, the Corona crisis finally ended the production of supersized aircrafts, considered uneconomic.

According to OAG, a global provider of travel data based in the United Kingdom, which highlighted the significant and continuous decline in wide-body aircraft operations in the table below and compared the capacity of the week mentioned in the table with those that were operated in January 2020. As the scheduled services became aboard The A380 is extremely rare now with only 34,000 seats on display this week which is down nearly 97% from earlier this year.

Beautiful farewell of the B-747 over the Pacific Ocean

For some, it was a painful goodbye. Many Australians were in tears when they saw the last take-off the Boeing

747 belonging to the Australian airline «Qantas», either at Sydney Airport or on television. Australian aviation expert Geoffrey Thomas commented the event, saying: «Emotions flared up all over Australia when Australians bid farewell to a dear lady and friend, who may have taken some of us to a new life (Australia and New Zealand) and (transferred) many others to other parts of the world,» and added: «Until the beginning of the B-747 era, the majority of Australians were not able to reach out to the rest of the world except by using the ship,» he emphasized, «We will miss it (the plane).

The «Boeing 747» era began with «Qantas» in 1971 and ended - earlier than planned - in mid-July 2020, after five decades of using the 77 «jumbo» (the popular name for the plane) with the kangaroo sign on its tail. The era ended with a beautiful farewell through goodbye trips and honorary courses, over the Sydney Opera House, for example. Finally, a large spin around in the guise of kangaroo over the Pacific Ocean could be seen on flight tracking apps and websites. One final bow owed to the plane, which many still call the «Queen of Heaven», before it lands for the last time in the Mojave Desert in California to be dismantled there.

Immediate termination in London

Around the same time, and precisely two weeks ago, British Airways announced, suddenly and in a relative silent aftermath the immediate end of the Boeing 747, although it was scheduled for 2024. It was clear then that «this immediate termination marks the end of 50

Row Labels	20-Jan	31-Aug-20	07-Sep-20	14-Sep-20	% Change Week on Week	% Change V's 20th Jan
Airbus A380 Passenger	1,103,326	32,545	33,086	34,118	3.1%	-96.9%
Boeing 747 (Passenger)	452,878	43,821	43,553	57,684	32.4%	-87.3%
Airbus A340	257,183	52,332	46,273	47,375	2.4%	-81.6%
Airbus A330	4,334,602	1,222,903	1,140,528	1,200,638	5.3%	-72.3%
Boeing 777 Passenger	5,411,580	1,536,786	1,569,342	1,609,337	2.5%	-70.3%
Boeing 767 Passenger	1,274,063	453,730	434,977	461,779	6.2%	-63.8%
Airbus A350	1,344,747	651,652	625,352	652,109	4.3%	-51.5%
Boeing 787	3,238,888	1,603,521	1,600,905	1,610,495	0.6%	-50.3%

systems, population monitoring and product control, risk assessment and risk management, strategic studies and national programs in water and food borne disease prevention and in hospital infection control programs. She has authored articles and gave lectures on all of these subjects (more than one hundred and fifty publications and lectures).

She is an Associate Professor of Health and Nutrition Legislation of Master Degree in the Science College. She is also the Chair of the Accreditation Committee for Food Laboratories (TUNAC), the National Accreditation Authority since 2007.

Research associate at the Pasteur Institute in Tunis from 2010 to 2014, she was also president of the Scientific Association on Food Safety in the Maghreb - AMSSA (Association Maghrébine de Sécurité Sanitaire des Aliments); Tunisian department from 2012 to 2018.

Annabi Attia holds a PHD in medicine from the University of Tunis. She is a graduate in occupational health and psychotherapy (Thérapie inter-staffle) and has attended some specialized courses in epidemiology and practical training on items within her area of competence (food safety, quality management, auditing, health education, risk communication, etc.) at the national level and international.

Dr. Saif bin Salem Al-Abri:

Saif bin Salem Al Abri studied medicine at Sultan Qaboos University in Oman and qualified in 1993. He has done his training in infectious diseases in Liverpool, UK.

Dr. Al-Abri is a practicing consultant in infectious diseases at the Royal Hospital. He was appointed in 2014 as Director General of Disease Surveillance and Control at the Oman Ministry of Health, and he is the national liaison for International Health Regulations in Oman and is currently leading the national technical team for COVID-19 response. Al Abri is interested in education and he is an international consultant for the Royal College of Physicians in London and the lead examiner for the MRCP examination (United Kingdom) in Oman from 2011 until 2015. He was also Chairman of the Board of Directors of the Omani

Medical College from 2015 until 2018. Currently, he is a board member of the National University of Science and Technology and is additionally an associate editor of several medical journals.

Dr. Mohamed Moussif

He is the chief medical officer at Casablanca International Airport and the national coordinator of the entry points program in Morocco. He assumed responsibility for the health measures that were implemented at the borders during the period of Ebola in 1996, then SARS, H1N1, Ebola, Zika, and currently Covid 19. Dr. Moussif is a Graduate of the Center for Global Health Security at Chatham House in London. He holds an MSc in Public Health as well as an MBA in Health Structures Management, and a Diploma in Aeronautical Medicine from the European School of Aviation Medicine in Frankfurt and a Diploma in Travel Health from the Liverpool School of Tropical Medicine.

Dr. Moussif is a member of the Africa CDC COVID-19 Steering Committee and a member of the WHO ITH (International Travel and Health) Guidelines Development Group and a member of the World Health Organization group to develop guidelines on the effectiveness and impact of travel and trade restrictions during an outbreak. He is also the technical advisor to the International Civil Aviation Organization and the ICAO / CAPSCA liaison in Morocco.

Dr. Moussif participated in the revision of nearly all WHO guidelines and handbooks related to entry points. Since 2003, he has undertaken more than fifty assignments as a WHO expert in the field of entry points including consultations and seven Joint External Assessments (JIEs). He is the medical advisor to the General Directorate of Civil Aviation in Morocco and responsible for the travel health project in the Directorate of Epidemiology and Disease Control.

Dr. Moussif is a co-opted member of the World Health Organization's «IHR Expert List» since 2017.

field of Infectious Diseases Prevention, Health and Environment at the Norwegian Institute of Public Health in Oslo, Norway, and Dr. Jimena Aguilera, Director of the Center for Epidemiology and Health Policy at the Faculty of Medicine at the University of Del Desarrollo in Santiago. - Chile and Dr. Yasser Ibrahim Ahmed, Medical Director and Senior Adviser at the Maldives Medical Hospital and retired colonel, Vincent Anami from the Center for Disaster Medicine and Humanitarian Aid and Unified Services at the University of Health and Science at the Friends International Center in Nairobi - Kenya, and Dr. Carmen Aramborough, Director of Health and Social Policy with the delegation of the Spanish government in Catalonia - Spain, and Dr. Calpana Paroe

Co-Director, National Program for Vector-borne Disease Control, Ministry of Health and Family Welfare, New Delhi-India, Professor Lucille Bloomberg, Deputy Director, National Institute of Infectious Diseases and National Health Laboratory Service, Johannesburg, South Africa, and Ms. Malini Chittaganbeach, Consultant Medical Scientist, Department of Medical Sciences, Ministry of Public Health Thailand, Mr. John Lavery, Executive Director of Health Emergencies Department in British Columbia and Regional Health Services Canada, and Professor James Leduc, Director of the Galveston National Laboratory, University of Texas Medical Branch, Galveston - USA, Dr. Dixin Lee, Director of the National Institute for Viral Disease Control and Prevention at the Chinese Center for Disease Control and Prevention - People's Republic of China, and Dr. Rinat Maxotov, Director General of the Federal Budget Research Foundation - State Research Center for Virology and Biotechnology, Federal Service for Monitoring the Protection of Consumer Rights and Human Welfare in Koltsovo -Russian Federation and Dr. Talaat Mukhtari Azad, Director of the Iranian National Influenza Center, Department of Tehran University of Medical Sciences, Faculty of Public Health in Tehran - Islamic Republic of Iran, and the committee also includes: Mrs. Oli Bime Ojo Former Director of Disease Control, Nigeria Center for Disease Control, Abuja, Nigeria

Dr. Jean-Marie Oku-Bailey, Public Health Adviser in the Democratic Republic of the Congo, Dr. Tomoya Saito, Director of the Health Crisis Management Department of the National Institute of Public Health in Japan, and Dr. Amadou Alva Saal, Director of the Dakar Pasteur Institute and WHO Collaborating

Center for Arbovirus and Viral Hemorrhagic Fever in Senegal and Dr. Mark Salter, Consultant in Global Health and Public Health in England-London-United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and Professor Myungsee Sun, Professor Emeritus at the Faculty of Medicine at Yonsei University in Korea and Professor Lothar H. Wheeler, President of the Robert Koch Institute in Germany.

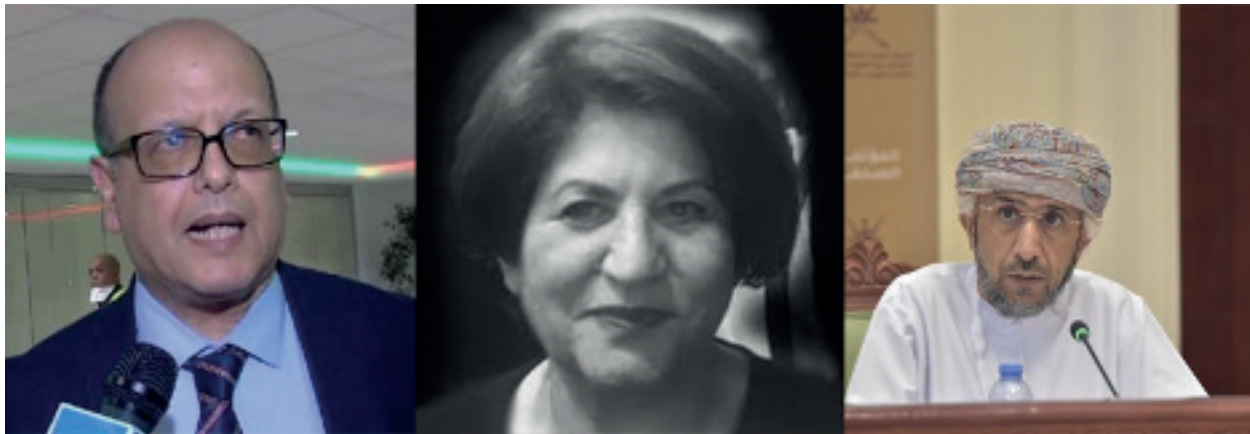
According to the World Health Organization, the committee is evaluating the performance of the International Health Regulations in the context of the emerging corona virus, and will recommend introducing the «changes it deems necessary.» The World Health Assembly had submitted to the Director-General of the World Health Organization a draft resolution to initiate a step-by-step process for an impartial, independent and comprehensive assessment of the international health response in order to confront COVID-19 coordinated by the World Health Organization, including through the use of existing mechanisms such as the Review Committee under the International Health Regulations (IHR). 2005).

Biographical notes on the Arab competencies: Dr. Soraya Al Annabi Attia

Tunisian doctor Thouraya Annabi Attia working in the field of preventive medicine, and has held many positions at the regional and national levels in the national public health system, since 1986, especially as inspector of occupational health, head of the regional and then national public hygiene service, and director of the food safety section of the National Agency for Supervision. Health and Environmental from 2006 to 2015. Since May 2015 Al-Annabi joined the National Observatory of New and Emerging Diseases (ONMNE) and retired from public administration in July 2017. Then she worked on a volunteering basis (hospital and NGO consultancy) and as an independent expert. The Tunisian doctor participated in several researches. She conducted some epidemiological studies on a variety of health topics (public health and sanitation, food poisoning and food safety, environmental impact on health, vector control, water hygiene, hospital infections, and mental health).

She has worked extensively in health education and risk reporting, health regulations, information

Arab medical competencies appointed to sit on the WHO Health Regulations Review Committee



Ibrahim Bennadi-The World Health Organization has selected three Arab medical competencies to sit in the Health Regulation Review committee, which pursued its proceedings on 8 and 9 September 2020. The nominees are Dr Thouraya Annabi Attia, from Tunisia, and she is Director of Health Protection and Monitoring at the National Agency for Health Protection within the Ministry of Health in the Republic of Tunisia and a civil society member defending public health facilities, Dr. Saif bin Salem Al Abri, Director General of Disease Control and Control at the Ministry of Health in the Sultanate of Oman, and Dr. Mohamed Moussif, Chief Medical Officer at Mohammed V International Airport, and the national coordinator of the entry points program in the Kingdom of Morocco.

In his statement to the Moroccan Medi 1 TV channel, Mohamed Moussif said that the regulations of the World Health Organization are a binding legal tool for member states of the organization. It is essentially international law, and one of the oldest health laws in the world not a new one, dating back to 1377, and commensurate to the level of severity of epidemics threatening global health aiming to reduce them.

Moussif added that the appointed committee enacts a set of measures to strengthen the health system as a whole and rises to the level of binding legal standards with regard to measures adopted globally at the level of epidemic management, coordination, communication, response capabilities, combating animal epidemics and radiation threats, monitoring the work of laboratories and the capabilities of

transit ports (airports, ports, etc.), whether In terms of readiness, preparedness, and strengthening of the early surveillance mechanism. It also concerns a group of other annexes on events 'evaluation and the granting of certificates.

Dr. Moussif emphasized that the committee is the only one authorized to review the International Health Regulations, make recommendations, and provide technical advice to the Director-General of the World Health Organization.

Dr. Moussif participated, in a group of workshops organized by the Arab Civil Aviation Organization and has facilitated as of last June, a workshop on crisis management and public health measures for the civil aviation industry in light of the new Corona pandemic (COVID 19).), organized by the Arab Civil Aviation Organization from 22 to 26 June 2020.

Dr. Moussif as a representative of the African continent

The World Health Organization stated, in a statement, that Dr. Moussif represents the African continent within this committee, along with six other experts, including South African Dr. Lucille Bloomberg of the National Institute of Infectious Diseases and the Senegalese Professor Amadou Sall, Director of the Pasteur Institute in Dakar.

The committee includes 20 other members, in addition to Arab competencies, and they are: Dr. Preben Avitsland, Senior Adviser, Professor in the

8. UTM the new ATM Plus

The aim of this webinar was to explain how the rapidly growing unmanned traffic is becoming an essential stakeholder in the ATM world and how to integrate the new partner in & how can we safely and efficiently grow both sides of the scale.

This webinar was attended by 188 participants.

9. System Wide Information Management

The aim of this webinar was to present the transformation of the ANS infrastructure to a globally interoperable ecosystem and its importance for the global roadmap presented in Global Air Navigation Plan and what has been learned from the first-generation implementations of SWIM enabled applications.

This webinar was attended by 185 participants.

10. Civil Military Coordination

The aim of this webinar was to provide useful guidance based on ICAO Circular 330 with a special focus on conditional Route (CDM) and Airspace management Cell (AMC) operation and an overview of the new ICAO doc 10088 and awareness on the implementation of the Free Routes Airspace (FRA) Concept.

This webinar was attended by 216 participants.

Month of Knowledge For The Future of ANS

UTM - The New ATM Plus

26th August 2020

12:00 UAE | 08:00 UTC

The rapidly growing unmanned traffic is becoming an essential stakeholder in the ATM world. How will the new partner be integrated and how can we safely and efficiently grow together?

Who Should Attend?

Members of the entire aviation community including international & national organizations, policy makers, & airspace users



Hamad Al Bitushi
Air Navigation Services Specialist
U.A.E. GCAA



Jay Merkle
Executive Director for the Unmanned
Aircraft Systems (UAS) Integration Office
FAA U.S.A.



Steve Bradford
Chief Scientist, Architecture and NextGen
Development
FAA U.S.A.

Month of Knowledge For The Future of ANS

System Wide Information Management (SWIM)

27th August 2020

12:00 UAE | 08:00 UTC

Presenting the transformation of the ANS infrastructure to a globally interoperable ecosystem and its importance for the global roadmap presented in Global Air Navigation Plan (GANP) and what has been learned from the first-generation implementations of SWIM enabled applications

Who Should Attend?

Members of the entire aviation community including system architects, engineers, and managers who are interested in SWIM as a strategic building block



Yousif Al Awadi
Senior Research & Dataset Officer
U.A.E. GCAA



Diana Liang
Enterprise Portfolio Manager (ANG-2)
U.S.A. FAA



Pedro Fernandez-Sancho
EUROCONTROL

Month of Knowledge For The Future of ANS

Civil Military Coordination

31st August 2020

12:00 UAE | 08:00 UTC

Benefits of Civil/Military Cooperation, to provide useful guidance based on ICAO Circular 330 with a special focus on Conditional Route (CDR) and Airspace Management Cell (AMC) operation, provide an overview of the new ICAO Doc 10088 and awareness on the implementation of the Free Routes Airspace (FRA) Concept

Who Should Attend?

International, Regional and National Civil Aviation Authorities, National Military Authorities, Industry Associations, & ANSPs.



Muayyed Al Tenajji
Acting Director Air Traffic Management
U.A.E. GCAA



Sven Halle
Regional Officer ANS (ATM)
ICAO

4. Effectiveness Quality & Compliance Audit for ANSP

The aim of this webinar was to provide information about Merging Quality and Compliance audit. Importance audit preparation, defining and publishing auditor's action before the audit. Exploring how to complete audit reducing necessary resource and increasing the performance of the audit.

This webinar was attended by 355 participants.

5. Systems Thinking in Safety

The aim of this webinar was to encourage a 'systems thinking' approach to help make sense of – and improve – system performance. Ways of thinking about systems, work and safety, and translating theory into practice.

This webinar was attended by 322 participants.

6- AIP Digital Datasets

The aim of this webinar were the following:

- From the perspective of transposing Annex 15/PANS-AIM requirements, the most demanding activity for a State AIS is the operational implementation of the digital datasets.
- The initiative proposes the implementation steps of AIP datasets i.e. the "What", "How", "When" and transition plan elements

This webinar was attended by 284 participants.

7- Blockchain & Big Data in AIM

The aim of this webinar was to provide an overview of "Blockchain" & "Big Data" in general, its potential use in AIM, real-time benefits in terms of cost, performance, decision making and governance and the industry challenges for its implementation.

This webinar was attended by 242 participants.

Month of Knowledge
For The Future of ANS

Effective Quality & Compliance Audit for ANSP
13th August 2020 12:00 UAE | 08:00 UTC

Merging Quality and Compliance audit. Importance of audit preparation, defining & publishing auditors' actions before an audit. Exploring how to complete an audit reducing resources, & increasing the performance of an audit.

Who Should Attend?
Aviation Quality and Safety personnel and any individuals/professionals with an interest in quality compliance & safety

Vesna Markovic
Quality Specialist
U.A.E. GCAA

Desmond Whitty
Safety, Quality & Environmental
Executive Director
Saudi Air Navigation Services K.S.A.

Month of Knowledge
For The Future of ANS

Systems Thinking in Safety
17th August 2020 12:00 UAE | 08:00 UTC

Exploring concepts to encourage a 'systems thinking' approach to help make sense of & improve systems performance. Ways of thinking about systems, work and safety, & translating theory into pra

Who Should Attend?
Aviation Safety personnel and any individuals/professionals with an interest in safety

Aama Al Dhaheri
Senior Safety & Standards Officer
U.A.E. GCAA

Muna Alnaidaf
Regional Officer CNS
ICAO

Month of Knowledge
For The Future of ANS

AIP Digital Datasets
19th August 2020 12:00 UAE | 08:00 UTC

The perspective of transposing Annex 15/PANS-AIM requirements is the most demanding activity for a State AIS i.e. the operational implementation of the digital datasets. The session discusses the implementation steps of AIP datasets, the "What", "How", "When" of the transition plan eleme

Who Should Attend?
National and States AIS offices, AIM vendors/indus

Sorin Dan Deltiu
Head PANS OPS
U.A.E. GCAA

Razvan Guleac
EAD Change and Evolution Manager
EUROCONTROL

Month of Knowledge
For The Future of ANS

Blockchain & Big Data in ANS
24th August 2020 12:00 UAE | 08:00 UTC

What is "Blockchain" and "Big Data" in general, its potential use in ANS, real-time benefits in terms of cost, performance, decision making and governance and the industry challenges for its implementation?

Who Should Attend?
Members and students of the extended aviation community who want to learn about the latest developments with regards to Blockchain and Big Data in ANS

Shahzad Chaudhary
Senior CNS Engineer
U.A.E. GCAA

Syed Samullah
AIM Database Officer
U.A.E. GCAA

A series of educational webinars organized by the General Civil Aviation Authority in the United Arab Emirates in cooperation with the Arab Civil Aviation Organization (ACAO) and the International Civil Aviation Organization (ICAO), organized during August 2020.

In the interest of the Arab Civil Aviation Organization to coordinate and cooperate with international and regional organizations working in the field of civil aviation and member states in light of the emerging Corona crisis (COVID-19),

Civil Aviation Authority in the United Arab Emirates, the Arab Civil Aviation Organization and the International Civil Aviation Organization have organized ten (10) educational webinars on various topics related to air navigation services issues during the month of August 2020. These webinars were attended by more than 2657 participants from nearly 226 bodies / institutions and / or international or regional organizations. These webinars are the following:

1. Effectiveness of AIM functions, systems, and processes

The aim of this webinar was to introduce the audience to the aeronautical information functions that is a State responsibility and the systems and processes to effectively and efficiently fulfill these functions.

This webinar was attended by 237 participants.

2. Air Traffic Flow Management

The aim of this webinar was to provide an introduction to Air Traffic Flow Management as a part of the ATM ecosystem and how the collaboration of the aviation community is expected to contribute to an optimal and efficient resource utilization.

This webinar was attended by 271 participants.

3. Future of ATC Training

The aim of this webinar was to provide level basic information on ATC to cover its sections, parts and divisions. How do they manage the skies above us and what does it take to become one of them ? Also a look on future insight of how traffic control training would look like in the future, what would be changed and a look on the simulators of tomorrow.

This webinar was attended by 377 participants.

Month of Knowledge
For The Future of ANS

Effectiveness of AIM functions, systems, & processes
6th August 2020 | 12:00 UAE | 08:00 UTC

A presentation of the aeronautical information functions that are a State responsibility, and the systems and processes to effectively and efficiently fulfill these roles

Who Should Attend?
ATM community i.e. Aerodromes, Airspace users (Airline TM service providers and State Regulatory authorities).

Dean Fernandes
Head – AIM Publication
U.A.E. GCAA

Radheuan Aissaoui
Regional Officer
Information Management
ICAO

Month of Knowledge
For The Future of ANS

Air Traffic Flow Management
9th August 2020 | 12:00 UAE | 08:00 UTC

An introduction to Air Traffic Flow Management as part of the ATM ecosystem and how collaboration of the aviation community contributes to an optimal and efficient resource utilization

Who Should Attend?
Members of the extended aviation community and aviation enthusiast who want to learn more about how to manage the challenges in a congested airspace

Mohammed Al Balouchi
Research & Dataset Officer
U.A.E. GCAA

Ella El Mhoubry
Technical Officer ATM
Air Navigation Bureau
ICAO

Month of Knowledge
For The Future of ANS

Future of ATC Training
11th August 2020 | 12:00 UAE | 08:00 UTC

An introduction to ATC sections, parts and divisions. An insight of how air traffic control training will look like in the future and how it would adapt to integration of drones, hypersonic traffic, & data link

Who Should Attend?
General public, aspiring aviation-minded individuals, Educational institutions, students and their guardians TM community, air traffic controllers and assistant Training managers along with instructors, simulator operators, and pseudo pilots

Ahmed Al Ketbi
Air Traffic Services Instructor
U.A.E. GCAA

Richard Lange
Air Traffic Services Instructor
Airways NZ, New Zealand

financial support for this sector, as airlines in the region suffer greatly from the repercussions of the spread of the Corona virus, as they incurred important financial losses due to the lack of air passenger traffic and the diminution of financial flows from revenues. It is expected that airlines in the region will lose the equivalent of \$ 37 per passenger during the year 2020, compared to the previous year's loss, which was estimated at \$ 6.

The workshop continued with a presentation from the Arab Air Carriers Organization during the second session. It was devoted to the impact of the pandemic on the aviation sector. The third session discussed the indicative list of health measures published by the ICAO's Council Air Transport Restart Task Force, according to the presentation of the Arab Civil Aviation Organization, on the general framework of the regulation, the Regional Office of the International Civil Aviation Organization in Cairo regarding the CART's passenger journey, The International Air Transport Association for Africa and the Middle East, followed by the fourth session, which was devoted to the measures submitted by countries to support and relaunch of air transport and its recovery from the effects of the pandemic (the Hashemite Kingdom of Jordan, the Republic of Tunisia, the People's Democratic Republic of Algeria, the Kingdom of Saudi Arabia, the Republic of Iraq, the Sultanate of Oman, the State of Qatar, the State of Kuwait, the Arab Republic of Egypt and the Republic of Yemen.) based on their experience and the measures implemented by them in this regard.

At the end of the workshop, it was recommended that:

- Governments should follow standard guidance issued by the ICAO Council Aviation Recovery Team on health measures that countries may adopt when relaunching air transport.
- The health measures adopted by governments be supported by scientific evidence and based on risk assessment, and within this framework, three important points must be emphasized:
 - The importance of avoiding quarantine in the

country of arrival, as it is an ineffective measure to protect against the virus and does not guarantee that the infection will not spread at the airport of arrival or the country of destination, according to what was stated in the IATA presentation. The effect of quarantine on travel demand is very negative and resembles the effect of a complete ban Travel.

- Not applying physical spacing on board the aircraft as a condition of operation. It is necessary to avoid such a procedure in the presence of high-efficiency air filters (HEPA FILTERS) and because of the movement of air circulation inside the cabin. Airlines can apply physical spacing if the number of passengers, cabin division, weight factors and plane balance allow this.
- Aircraft sterilization procedures are based on the risk of transmission so that countries do not exaggerate the requirements for sterilizing aircraft, since freezing the aircraft on the ground will not help the return of demand for travel and will lead to major delays in flights and schedules and congestion of travelers in airport lobbies, especially as airlines are committed to a set of measures to limit movements on board.

In addition, the participants of the workshop agreed on the importance of the following points in re-stimulating travel demand:

- Facilitating travel visas
- Enabling full travel insurance that covers COVID19
- And as a final point, underlined the importance to start preventing the virus in the planning stage of travel, as stated in the countries' presentations, and the use of technology on the largest scale which helps in this as well as in reducing the touch points in surfaces during the entire stages of travel.

procedures for aircraft at return points, will not achieve anything given that all aircraft are sterilized at least once every 24 hours in addition to the precautionary measures at airports and airplanes. On the contrary, it will create a financial burden for air carriers causing departure times delays and resulting in a congestion of passengers in the departure halls.

In the speech His Excellency Engineer Mohamed Al-Samawi, acting Regional Director, ICAO Middle East Office, he started by thanking the Arab Civil Aviation Organization for the invitation to participate in this important event, which sheds light on one of the most important current challenges of the civil aviation sector, requiring concerted efforts to reduce health risks at all stages of travel and more importantly restoring the public's confidence in flying. His Excellency also indicated that the safety and well-being of passengers and aviation sector's employees is a top priority for the International Civil Aviation Organization. Consequently, the organization has undertaken many regional and international initiatives to help countries resume operation and recover from the impact of the Coronavirus pandemic, through wide-ranging consultations with countries and organizations, with important contributions from the World Health Organization and with the participation of a number of other United Nations organizations such as the International Organization for Migration and others, and many partners and stakeholders in the aviation sector. His Excellency also addressed the report of the Civil Aviation Recovery Task Force, which aims to relaunch the international air transport sector and harmonize global activities aimed at achieving this purpose, highlighting that following the guidance included either in the report or in the take-off document will facilitate the process of mutual recognition and harmonization of procedures related to the emerging coronavirus in the aviation sector worldwide in line with ICAO standards, plans and policies.

In his closing remarks Engineer Muhammad Al-Samawi stressed that, in order to overcome this pandemic successfully, everyone must cooperate

closely and continuously, and that planning for the future should be done by following a flexible approach and ensuring strict and coordinated follow-up, while assessing the situation and benefiting from lessons at this stage to build a flexible and resilient aviation system with future crises, and to restore the confidence of the air traveler and stimulate the demand for safe travel. He also stated that the International Civil Aviation Organization continues to work on the concept of a public health corridor, which uses a risk-based approach to mitigate the spread of Covid 19 disease. It is worth noting in this respect the importance of public health measures to restart the air transport industry while calling for more innovative ways on how to restore public confidence in flying.

In his address, His Excellency Mr. Muhammad Ali bin Muhammad Ala Al-Din Al-Bakri, IATA Vice President for Africa and the Middle East, started by thanking the Arab Civil Aviation Organization for the constant coordination and cooperation efforts with the various international and regional organizations, deemed to be the pillars and cornerstones of the air transport restart and recovery from the effects of the Coronavirus pandemic; three vital topics were highlighted by his Excellency in his speech, namely:

- The International Air Transport Association wishes that States and governments of the region to expedite the implementation of the take-off plan, and for mutual recognition between them as stated in the plan.
- The second topic relates to the Corona virus tests; given that a health test reduces the risks of the virus spreading, but if these checks do not follow the standards of speed, efficiency and reliability, it will result in them that will negatively affect the recovery rates of air travel demand. The cost factor of these Medical tests is also one of the obstacles that the sector faces during the recovery phase, and it will negatively affect the cost of travel, thus slowing the people's demand for travel.
- The International Air Transport Association called on governments of the region to provide

most countries around the world to impose a state of emergency and impose total or partial closures on passenger traffic. This contrived major Arab airlines to suspend or reduce their flights, and thus led to a sharp decline in the sector's revenues, resulting in negative repercussions that led to reducing the salaries of workers and dispensing others, because of the inability of these airlines to maintain the necessary financial liquidity during the prolonged interruption of operation. He indicated that initial estimates point out that 60% of travelers strive to return back to travel after one to two months post containment of the Corona virus, appraising the package of appropriate and risk-based measures and procedures that have been approved by the Council of the International Civil Aviation Organization, to restart international air transport in light of the procedures and measures recommended by the World Health Organization. He also mentioned that travelers' confidence would suffer from the impact of two main factors even after the global epidemic is contained, the first one being personal economic concerns in the face of the looming recession, and the second one concerns relates to travel safety in the long term. This implies that governments must accelerate the development of standards to enhance air travelers' confidence in health safety measures, by establishing a proactive system for the detection and control of potential patients, while avoiding to turn travelers experience into a devastating one, with the need to invest in health emergency tools to detect, respond and recover. Accordingly, restoring air traveler's confidence derives from the efficiency in implementing precautionary measures, in addition to the impact of the offers made by agents and partners involved in the travel sector as a kind of incentives to the traveler calling for more innovative methods on how to restore the traveler's confidence in the travel sector.

His Excellency Dr. Ambassador - Kamal Hassan Ali also noted the reports issued by the General Directorate of the organization as forwarded to the Arab League, provided analyzes and estimates on the negative effects that hit the sector as a key industry of the Arab and global economy.

He also hoped that the workshop would come up with important recommendations that will be presented during the next meeting of the Council of Arab Transport Ministers and are included in the overall vision for joint economic action after the Corona pandemic, which will be submitted to the Economic and Social Council.

During his intervention, His Excellency Mr. Abdel Wahab Tuffaha, Secretary General of the Arab Air Carriers Organization, spoke about the four elements, which he believes are necessary to share with those involved in decision-making in the civil aviation and air transport sector in the Arab countries, and they are:

- The first element: health outweighs the economy in terms of importance. Consequently, airlines understand that countries are trying to enhance their health status even if it is at the expense of the economy and economic openness. Nonetheless, in the backdrop of the crisis for at least one more year, consideration should be given to elements that enhance air transport immunity, and this is mainly due to the lack of consumer confidence and the lack of confidence of governments to open up, until there is a vaccine against this virus.
- The second element is that 95% of the new Corona virus infections show among residents and not among expatriates and this percentage in the United States of America rises to 99%, and accordingly, the fear of expatriates is not as severe as measures applied by governments currently on them.
- The third element: implementing isolation measures upon arrival, or narrowly limiting the countries to travel to and from, affects the restoration of air traveler's confidence, especially if we look at the previous data and see that only 5% can transmit the infection, in addition to the measures that have been addressed through the CART document, as well as PCR analysis before and sometimes after travel, and preventive measures at airports and on airplanes, all these measures immunize the air transport sector against the spread of the epidemic.
- The fourth element: exaggerated sterilization

and coordination between Arab countries in the field of civil aviation and developing it, while laying the foundations for its unification, in order to respond to the needs for a safe, secure and regular air transport throughout the Arab nation. This comes in line with the Air Transport Committee recommendation No. 43, which was held on May 19-20, 2020, stipulating in its third paragraph to : “Commission the General Directorate to quickly organize a workshop in coordination with the Arab Civil Aviation Organization, member States’ Civil aviation authorities , the International Civil Aviation Organization, the International Air Transport Association and the Arab Air Carriers Organization, to discuss the indicators that contribute in restoring air transport operations and launching the recovery of the industry, as well as restoring the traveler’s confidence for the coming period, in a manner that ensures airlines continuity as well as all components of the industry, and restart at the same levels prior to the pandemic, and better, God willing.

The Arab Civil Aviation Organization has also made a conscious effort to contribute with the rest of the Arab institutions in providing an Arab platform to allow discussion on most important related topics. His Excellency Eng. Abdenbi Manar, Director General of the Arab Civil Aviation Organization, opened the workshop where he welcomed His Excellency Ambassador - Dr. Kamal Hassan Ali - Assistant Secretary General, Head of the Economic Sector of the League of Arab States, and also with the participation of their Excellences, heads and directors of civil aviation authorities and authorities of the Arab countries members of the organization. His Excellency expressed his full thanks and appreciation for their continuous support to the organization and their vigilance in facilitation integration and coordination bringing together the organization’s general management and their honorable authorities and bodies. He also thanked the partners for organizing this interactive meeting, especially:

- His Excellency Mr. Abdel Wahab Tuffaha, Secretary General of the Arab Air Carriers Organization.
- His Excellency Eng. Mohamed El-Samawy, Acting

Regional Director, ICAO Middle East Office.

- His Excellency Mr. Muhammad Ali bin Muhammad Ala Al-Din Al-Bakri, IATA Vice President for Africa and the Middle East.

It should be noted that this workshop was divided into four sessions. The first session defined the opening words, and the second session was dedicated to the impact of the pandemic on the aviation sector, consistent with the presentation made by the Arab Air Carriers Organization.

As for the third session, the list of indicative health measures published by the International Civil Aviation Council Air Transport Restart Task Force was addressed through three presentations : the first presentation was presented by the Arab Civil Aviation Organization on the general framework of the regulation, the second presentation was presented by the Regional Office of the International Civil Aviation Organization in Cairo and covered the topic related to The passenger journey based on CARTS work, and the third one was presented by the International Air Transport Association for Africa and the Middle East. The fourth session, which was devoted to the package measures submitted by countries to support the restart of air transport and its recovery from the effects of the pandemic through member states of the Organization presentations reviewing their experience and measures implemented in that respect, followed then by a session of questions and discussions.

For his part, His Excellency Dr. Ambassador - Kamal Hassan Ali - Assistant Secretary General, Head of the Economic Sector at the League of Arab States, started his speech by welcoming the participants to this workshop, stressing the important and required role of joint Arab action institutions at this stage while the Arab region is witnessing changes and developments. He also thanked the General Directorate of the Arab Civil Aviation Organization for the opportunity to participate in this interactive meeting in order to consult on the negative effects of the new Corona virus pandemic and the restriction imposed on air traveler’s movements and ways to provide solutions for its recovery. The impact of the spread of this epidemic has forced

A workshop on restoring air traveler's confidence and stimulate travel demand

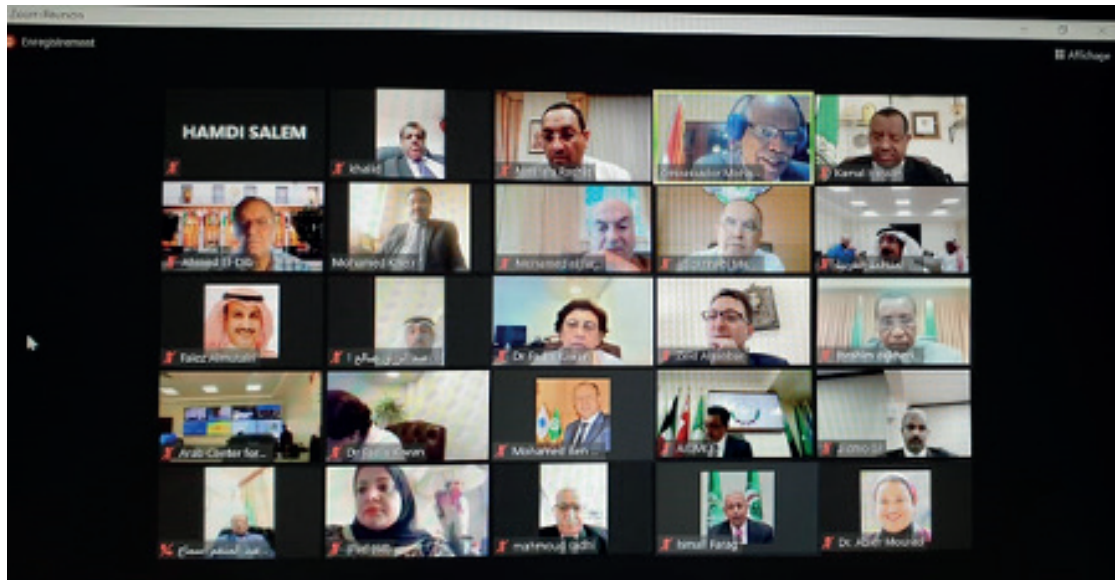


Rabat - On July 27, 2020, the Arab Civil Aviation Organization held a workshop entitled: «Restoring the confidence of the air traveler and stimulating travel demand», using distance communication technology. The workshop which aims to determine the extent of the impact of the Corona virus crisis on the aviation sector, and reduce public health risks in light of the outbreak of the new Coronavirus (COVID 19) pandemic, and in particular risks related to air passengers and workers health. It also aims at enhancing the confidence of travelers in order to initiate the recovery of civil aviation activity, by studying mitigation measures and precautionary measures included in the guidelines prepared by the International Civil Aviation Organization's Council aviation recovery task force (ICAO), as well as the «Civil Aviation Recovery Global Implementation Roadmap» framed by the ICAO Secretariat, which constitutes a high-level implementation framework.

Eighty seven officials from 13 civil aviation authorities of member States participated in the workshop representing the Hashemite Kingdom of Jordan, the Kingdom of Bahrain, the Republic of Tunisia, the People's Democratic Republic of Algeria, the Kingdom of Saudi Arabia, the Republic of Iraq, the Sultanate of Oman, the State of Palestine, the State of Qatar, the State of Kuwait, the Republic of Arab Egypt, the Kingdom of Morocco and the Republic of Yemen, in addition to the participation of: the economic sector of the General Secretariat of the League of Arab States, the Arab Air Carriers Organization, the ICAO Middle East Office, the IATA Office for Africa and the Middle East, as well as representatives of Arab airlines under the umbrella of AACO.

Organizing this event comes within the various activities that the Arab Civil Aviation Organization carries out on a number of issues relevant to her mandate, and mainly, strengthening cooperation

The Arab Civil Aviation Organization participates in the emergency meeting of joint Arab action institutions to support Sudan



The General Directorate of the Arab Civil Aviation Organization, headed by His Excellency Eng. Abdenbi Manar, Director General of the Organization, participated on Tuesday, September 8, 2020, in the emergency meeting of joint Arab action institutions to support Sudan face the damage and losses due to the unprecedented torrential floods. The meeting was held via videoconference.

During the meeting, the joint Arab action organizations and federations were asked to accelerate the provision of urgent support, each in its respective field of competence, through the procurement of urgent humanitarian and relief assistance to the Sudanese people. It was decided to establish an operations room at the Arab League to ensure the follow up related to the developments of the situation in Sudan and coordinate the Arab relief provided to Khartoum. In addition, it was agreed during this meeting that the Arab Organization for Agricultural Development is the representative of the League of Arab States and the mechanism for receiving humanitarian, medical and food aid, in addition to providing financial support to those affected and small farmers.

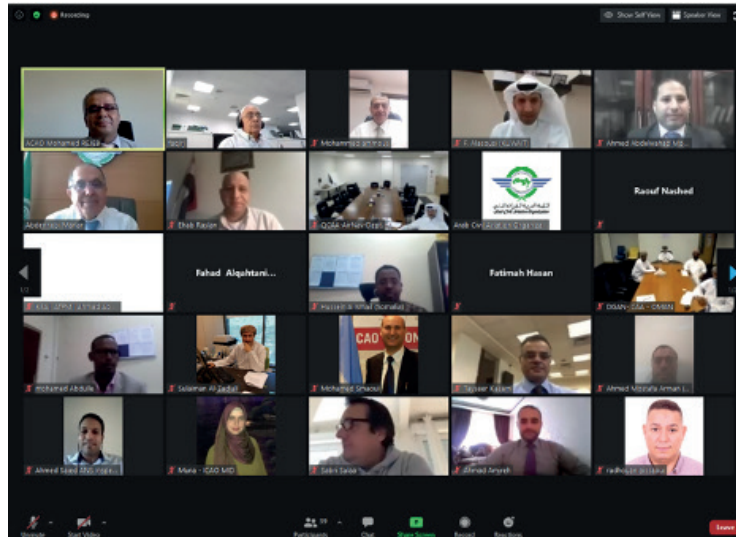
In a speech by the Sudanese ambassador to the Arab Republic of Egypt and its representative to

the Arab League, Ambassador Muhammad Elias, explained the most important needs to support Sudan, especially in terms of building dams and bridges and treating beach land depressions resulting from the floods. He also presented a detailed report on the food and medical needs, tents and spray pesticides to fight Insects, mosquitoes and malaria spread, stressing that Sudan is undergoing a catastrophic situation and needs urgent and effective Arab and international support, and assistance in repairing infrastructure and house collapses.

His Excellency Eng. Abdenbi Manar presented the vision of the General Directorate of the organization in dealing with such a scourge. His Excellency indicated that this ordeal must be transfigured into a benefit through concerted efforts among all stakeholders, accelerating the laying of the foundations to establish a fund to support disasters and epidemics, as mentioned above. He furthermore presented proposals to support this fund.

It is worth noting that it was agreed to send a plane in the name of the Arab League, next Tuesday, to carry urgent humanitarian and relief aid, provided that an Arab delegation would accompany those aids to announce the volume of direct financial support to Sudan.

The Air Navigation Committee of the Arab Civil Aviation Organization at its 43rd session 28, 29 and 30 September 2020 (Via telecommunication using the «Zoom facility»)



The Arab Civil Aviation Organization organized the forty-third meeting of the Air Navigation Committee on 28, 29 and 30 September 2020, via telecommunication using the «Zoom» facility. Sixty one participants from 17 Arab Civil Aviation Organization member States and 6 international and regional organizations (ACAO, JPO, IATA, ICAO, IFALPA, IFATCA) participated in this meeting.

His Excellency Eng / Abdenbi Manar, Director General of the Arab Civil Aviation Organization, opened the meeting. He welcomed the members of the committee, while highlighting its importance in a context oriented towards developing the organization's technical work in the field of air navigation, the Air Navigation Committee being one of its main arms in that perspective. He reminded the audience that the Air transport, which is considered one of the basic economic sectors, is one of the civilian sectors most affected by the spread of the new Corona virus. On the other hand, the Director General emphasized in his opening speech that holding the committee's meetings virtually is an opportunity for member states granted observers statute in the participating to the committee and adding value to the its discussions as well as its outputs.

His Excellency also stressed the importance of coordination and cooperation between regional and international organizations, and in particular considering a series of measures and recovery plans that would support the return of this sector to play its natural role in ensuring sustainable development and stimulating the rapid growth of other economic sectors.

In his opening speech, His Excellency also extended his warmest congratulations to Mr. Ibrahim Bunyan Al Jabri, Chairman of the Air Navigation Committee and the representative of the Kingdom of Saudi Arabia, following his appointment to the Air Navigation Commission of the International Civil Aviation Organization' Council, as a permanent representative of the Kingdom, wishing him every success.

On his side, Mr. Nasser Jassim Al-Khalaf, Vice Chairman of the Air Navigation Committee and the representative of the State of Qatar, welcomed the members of the committee. He also stressed the importance of the meeting while recalling the topics on the agenda and thanked the organization and the Director General for the efforts made, especially those supporting the restoration of the air transport activity in the region following the spread of the Corona Virus Pandemic. (COVID-19).

This meeting addressed several topics of importance in the field of air navigation in the Arab region, tackling several topics, the most important of which being the follow up of the latest developments, procedures and measures undertaken to ensure the return to normal operation of civil aviation activities. It also addressed the follow up of the recommendations of the committee in its 42nd edition held on May 18 and 19, 2020, i.e. Overflight permissions, Organizational Improvement packages and air traffic flow management project in the Middle East as well as expansion of satellite navigation coverage.

The Arab Civil Aviation Organization participates in the 106th session of the Economic and Social Council at the ministerial level



Rabat – His Excellency Eng. Abdenbi Manar, Director General of the Arab Civil Aviation Organization, participated on Thursday, 3 September 2020, in the work of the 106th session of the Economic and Social Council at the Finance, Economy and Trade Ministers level. The meeting was held for the first time through remote communication technology, given the exceptional worldwide circumstances because of the outbreak of the new Corona virus (Covid-19). This fact has necessitated shortening the items of the draft agenda, whereby the draft resolutions issued by the recommendations of the meeting of senior officials and the social and economic committees, were approved.

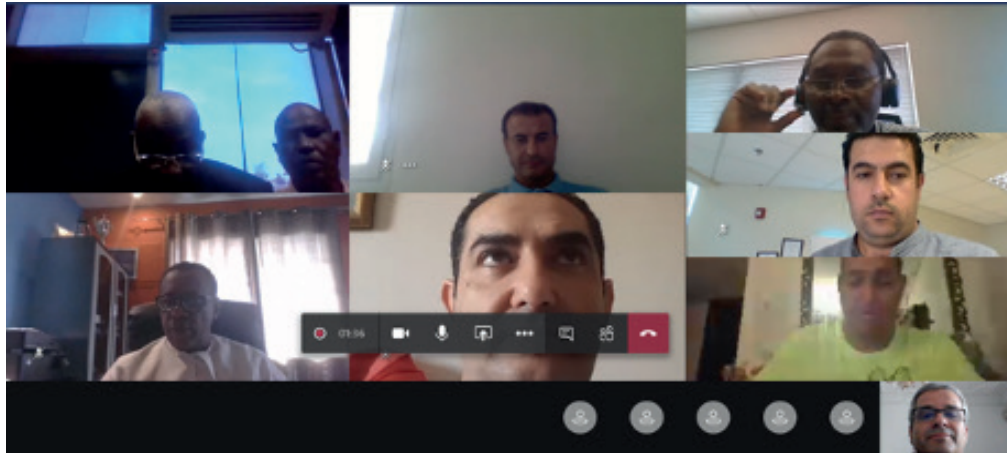
During this session several topics were discussed, foremost among which is the economic and social file of the Arab League Council at the next summit level, the support to the Palestinian economy, the unified Arab economic report for the year 2020, and the unified Arab speech of the joint annual meeting of the International Monetary Fund and the World Bank for the year 2020. The meeting also discussed a number of important measures as part of the ongoing full Arab support and solidarity to the Lebanese Republic, in order to overcome the effects of the «Port of Beirut» disaster that occurred on August 4, and aims at providing

economic, social and development support to enable it to overcome the repercussions of this disaster, in line with the call made by Mr. Ahmed Aboulgheit, Secretary General of the League of Arab States, as well as the results of his solidarity visit to Beirut. The meeting also discussed the direct health and development implications of the Corona pandemic and the severe social and economic repercussions associated with it on all Arab communities.

The reports and decisions of the ministerial councils and the specialized Arab committees were also studied, where the report and recommendations of the 29th meeting of the Organization's Committee for Coordination and Follow-up emanating from the Economic and Social Council were approved, and in particular the item related to plans and budgets of specialized Arab organizations for the fiscal years 2021-2022, which was deferred for study in order to present it during the extraordinary meeting of the Organizations Committee during the month of December.

It is worth noting that this session has known the handover of the presidency from His Excellency the Minister of Finance of the State of Qatar, Chairman of the previous session to His Excellency the Minister of Finance of the State of Kuwait, Chairman of the current session.

Virtual remote meeting on «overflight permission procedures»



Rabat-The Arab Civil Aviation Organization, in partnership with the International Civil Aviation Organization-Cairo office, and the International Air Transport Association, organized a “videoconference» on August 13, 2020, from 09: 00- 11: 00 a.m. UTC.

The meeting, which comes within the framework of the Arab Civil Aviation Organization’s commitment to coordinate and cooperate with international and regional organizations working in the field of civil aviation in the background of the emerging Corona crisis (COVID-19), was attended by 53 participants from 13 countries and 4 regional and international organizations (ACAO, IATA, ICAO, IFATCA).

The virtual meeting was opened by Engineer / Mohamed Rejeb, Navigation and Air Safety Expert on behalf of His Excellency Eng / Abdenbi Manar, Director General of the Arab Civil Aviation Organization, Mr. Sida Proutis, Representative of the International Air Transport Association, and Mr. Radwan Al-Issawi, Regional Officer for Aviation Information Management at the regional office of the International Civil Aviation Organization in Cairo. Participants were welcomed and thanked for accepting the invitation to join the remote meeting. During this meeting, it was emphasized that the resumption of operations in a safe, secure, sustainable and orderly manner can only be achieved by the concerted efforts of all aviation stakeholders. It was also stressed that close and continuous cooperation is beneficial for both information exchange and a coordinated global response appropriate to all countries, regions and stakeholders.

Therefore, this meeting represents an important and useful framework to enable airlines, represented by the International Air Transport Association,

to highlight the challenges and emerging issues related to overflight permissions and to propose recommendations and concrete actions.

The meeting aims primarily to notify the audience of the advancements related to the implementation of the work assigned to the aviation sector recovery working group established at the level of the International Civil Aviation Organization in the Middle East Region (RPTF) as well as the four technical tracks emanating from it, especially Track No. 4 related to Air Navigation Services and Air Traffic Management (WS4): ANS / ATM), whilst providing an overview of the challenges related to authorizing overflights and agreeing on the necessary procedures to ensure that these permissions are granted efficiently in line with the 1944 Chicago Convention and the basic principles of international law.

During this meeting, visual presentations were made by the representative of the International Civil Aviation Organization, the representative of the International Air Transport Association, and the representative of the Arab Civil Aviation Organization. These presentations were followed by a panel discussion that focused mainly on the extent to which countries’ support the concept of «File n Fly» and potential motions to improve this concept, as well as on the difficulties and challenges facing the issuance of overflight permissions during the COVID-19 pandemic. It should be noted that the meeting of Civil Aviation Authorities ‘Directors General in the Middle East, that took place on April 23, 2020, underlined the importance of taking all necessary measures to facilitate a cooperative approach to resume commercial passenger flights. For more details about this meeting, check the attached report under the following link: www.acao.org.ma

aviation security emergency measures during the COVID-19 pandemic, as well as those related to Public Health Corridor (PHC) and airport restart, the COVID-19 Response and Recovery Implementation Center (CRRIC) was strengthened, which serves as a platform for the exchange of information, activities and experiences between countries, using tools for:

- Ensuring Gap analysis;
- Mitigation of public health risks which contains applicable measures to be implemented by states, airport operators, airlines and other stakeholders in the air transport field;
- Exchanging information and documents between countries or the public, as well as a documentation and support page where States can ask questions to experts and refer to a database of frequently asked questions;
- Taking into account the CART Regional Implementation Roadmap tool, which provides information on the activities of both headquarters and regional offices to support countries in implementing the CART recommendations, and allows users to search for activities by region and type of initiative.

Many countries made a gradual resumption of air transport, which started with Domestic air transport, and after that, their skies were opened to regional air transport, as is the case for the European Union and the Asian Countries (ASEAN), to international air transport.

However, the continuing spread of Coronavirus (19) and its high rate in most regions prevented the expected results from being achieved. Whereas, in the context of confronting the pandemic, countries imposed additional precautionary health measures on air travelers, among which we mention, for example, but not limited to, the mandatory conduct of corona virus testing and quarantine upon arrival, which affected air traffic regularity and the

obligations of air carriers to implement international flight programs, which led many people to stop traveling.

This situation may persist for flight programs for the coming winter season, a fact that will exacerbate the financial crisis of these airlines, which may end in bankruptcy and loss of job opportunities, and negatively affect the economic activity of countries. Undoubtedly, air transport plays a strategic role that requires the provision of human capabilities, infrastructure, equipment and aircraft fleets that meet global requirements for the safe implementation of flights knowing that they fall within the framework of public service obligations. I would like here to recall the humanitarian character of air transport that has emerged through the continuous transport of major products consisting in foodstuffs, medical supplies and equipment, personal protective equipment as well as other products required to operate sensitive supply chains, taking into account the coordinated efforts and cooperation between the various stakeholders in the aviation sector, including air cargo companies, and through exceptional and temporary operational measures and procedures limited to the current crisis period, issued by the International Civil Aviation Organization. We also note the role played by air transport in implementing relief operations in sisterly Lebanon, following the Beirut Port incident.

Therefore, there is a need for countries' to provide material support to the civil aviation sector in the current circumstances. Concerted efforts to address the problems that preventive measures on air travel still will ensure the recovery of this sector and support its role in achieving the sustainable development goals.



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

The adoption of the ICAO Council Aviation Recovery Task Force (CART) guidance few weeks before the start of summer 2020 touristic season in most countries of the world, spearheading the primary goal of the international civil aviation family to restore traveler's confidence and resume commercial flights that are peaking during this period. This process has been combined with intensive efforts made by States civil aviation authorities and ICAO through its General Secretariat and regional offices as well as regional organizations and international bodies belonging to the air transport industry, in accordance with CART team principles, and in particular working as one team in aviation and showing solidarity, stipulating that the plans of ICAO, States, international, regional organizations and the industry should complement and support each other. States as well should coordinate their actions as much as possible in line with ICAO rules, plans and policies.

In this context, a roadmap aiming at implementing those principles, recommendations and directives issued by the ICAO Council, was established, enhanced by measures on travelers' and workers

health safety, and the safety and security of air navigation.

More than 30 CART-related seminars, workshops and virtual meetings meant to address specific issues related to Coronavirus, Safety, CAPSCA, Economy, Security, and Air Transport Facilitation were organized at ICAO headquarters and regional offices in North America, Central America, and the Sea Region. The Caribbean (NACC), the Middle East, and the Asia Pacific (APAC).

ACAO was determined to contribute altogether with the rest of the Arab and international institutions in providing an Arab platform through which the most relevant topics can be discussed. Consequently, the Organization's General Directorate organized its technical committees meetings (the Air Safety Committee, the Air Navigation Committee, the Air Transport Committee, the Aviation Security Committee and the Environment Committee), where the impact of the Corona pandemic on the air transport sector in Arab countries, the measures that must be taken during and after the end of the crisis were addressed. This in turn enabled the organization of workshops on appropriate and recommended measures to mitigate and reduce public health risks in light of the outbreak of the Corona Virus pandemic (COVID 19), and on the health of air passengers and workers in the aviation sector, while enhancing travelers' confidence to restore civil aviation activity recovery by studying the mitigation and precautionary measures included in the take-off guideline document published by the the International Civil Aviation Organization (ICAO) Council Air Transport Restart Team of, Air Transport Restart Team as well as the «Global Implementation Roadmap» framed by the International Civil Aviation Organization Secretariat, which constitutes a high-level implementation framework.

After successfully providing four facilitation and safety management packages, new guidance for

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

Website:

www.acao.org.ma

Postal Address:

PO Box 5025 Rabat / Souissi the

Kingdom of Morocco

Phone:

(+212)537 658340/658323

Fax:

(+212)537 658111/658154

No. Legal Deposit:

165/2000

ISBN:

ISSN 1119 - 3053

ALL rights reserved

2020



المنظمة العربية للطيران المدني
Arab Civil Aviation Organization

September 2020

ARAB AVIATION

Issue
40

Periodic Magazine Issued by the Arab Civil Aviation Organization

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

✉ acao@acao.org.ma
🌐 www.acao.org.ma



/ArabCivilAviationOrganization



@acao1996



ACAO



/ACAO